



PARLAMENT EUROPEJSKI

2014 - 2019

---

*Dokument z posiedzenia*

---

**A8-0183/2015**

12.6.2015

# **SPRAWOZDANIE**

w sprawie stworzenia multimodalnych zintegrowanych systemów biletowych  
w Europie  
(2014/2244(INI))

Komisja Transportu i Turystyki

Sprawozdawca: Dieter-Lebrecht Koch

## SPIS TREŚCI

	<b>Strona</b>
PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO .....	3
UZASADNIENIE .....	10
WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI .....	14

## PROJEKT REZOLUCJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

### w sprawie stworzenia multimodalnych zintegrowanych systemów biletowych w Europie (2014/2244(INI))

*Parlament Europejski,*

- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2010/40/UE w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu<sup>1</sup>,
- uwzględniając rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne na potrzeby przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei<sup>2</sup>,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 95/46/UE z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych<sup>3</sup>,
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Plan działania na rzecz wdrażania inteligentnych systemów transportowych w Europie” COM(2008)0886),
- uwzględniając białą księgę Komisji z 2011 r. zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu<sup>4</sup>,
- uwzględniając dokument roboczy służb Komisji zatytułowany „Plan działania dotyczący dostarczania w całej UE usług w zakresie informacji, planowania i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych” (SWD(2014)0194),
- uwzględniając plan działania na rzecz mobilności w miastach (COM(2009)0490),
- uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego,
- uwzględniając opinię Komitetu Regionów,
- uwzględniając art.52 Regulaminu,
- uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A8–0183/2015),

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 207 z 6.8.2010, s.2.

<sup>2</sup> Dz.U. L 328 z 7.12.2013, s. 72.

<sup>3</sup> Dz.U. L 281 z 23.11.1995, s. 31.

<sup>4</sup> Dz.U. L 168 E z 14.6.2013, s. 72.

- A. mając na uwadze, że pomimo podejmowanych starań nie został jeszcze osiągnięty cel inicjatywy nr 22 białej księgi z 2011 r.<sup>1</sup>, który przewiduje możliwość niezakłóconej podróży różnymi środkami transportu „od drzwi do drzwi” dzięki inteligentnym systemom interoperacyjnych i multimodalnych rozkładów jazdy, informacji, rezerwacji przez internet i inteligentnej sprzedaży biletów;
- B. mając na uwadze, że większość podróżnych nadal woli transport indywidualny, a samo stworzenie ogólnounijnych usług w zakresie planowania podróży nie wystarczy do osiągnięcia lepszej integracji poszczególnych rodzajów transportu, a każdy rodzaj transportu powinien zwiększyć własną wydajność oraz stać się bardziej zrównoważony i przyjazny dla użytkownika, do czego poważnie przyczyni się m.in. przyjęcie czwartego pakietu kolejowego w stopniu, w jakim zapewniłoby ono równy dostęp do infrastruktury również mniejszym przewoźnikom, MŚP i nowym przedsiębiorstwom, przyjęcie rozporządzenia w sprawie praw pasażerów lotniczych oraz strategii w zakresie europejskich dróg wodnych, a także utworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej i wdrożenie priorytetowych projektów TEN-T;
- C. mając na uwadze, że mimo iż Komisja określa zintegrowany system biletowy jako połączenie różnych metod transportu w ramach jednego biletu, przedsiębiorstwa nie zawsze zgadzają się z taką definicją, a niektórzy usługodawcy stawiają sobie za cel jedynie dostarczanie biletów interoperacyjnych, co utrudnia dalszy rozwój w tym sektorze;
1. uważa, że dostarczanie w całej UE informacji o podróżach multimodalnych, transgraniczne zintegrowane podejście do usług w zakresie planowania podróży i zakupu biletów, szczególnie na długich dystansach, stanowią tylko po części odpowiedź na poważne wyzwania stojące przed europejskim transportem, takie jak jego zrównoważony charakter, multimodalność, poprawa bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach transportu, wydajność i rentowność, tworzenie wysokiej jakości miejsc pracy i mobilność pracowników, a przez to przynoszą korzyści w równym stopniu społeczeństwu, gospodarce, środowisku, spójności społecznej i turystyce;
  2. podkreśla, że ogólnoeuropejskie zintegrowane usługi w zakresie informacji, planowania i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych dostarczają europejskim przedsiębiorcom, szczególnie MŚP oraz podmiotom rozpoczynającym działalność gospodarczą, sposobność do innowacyjności, wnosząc w ten sposób duży wkład w globalnie konkurencyjny jednolity rynek europejski oraz w utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu;
  3. podkreśla, że mobilność obywateli w całej UE stanowi warunek niezbędny do korzystania z podstawowych wolności oraz że konsumenci powinni zatem mieć możliwość uzyskiwania kompleksowych, dokładnych i neutralnych informacji dotyczących zarówno rozkładów jazdy, jak i połączeń w transporcie multimodalnym i transgranicznym, umożliwiających niezakłóconą podróż „od drzwi do drzwi” z zapewnieniem wysokich standardów komfortu podróży, a także możliwość

---

<sup>1</sup> Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu – COM(2011)0144.

dokonywania elektronicznej rezerwacji i płatności za te połączenia; z zadowoleniem przyjmuje zachęcanie podróżnych do łączenia kilku dostępnych rodzajów transportu; zauważa, że w większości państw członkowskich wciąż nie ma możliwości zakupu biletów przez internet lub za pomocą aplikacji mobilnych na podróże krajowe i transgraniczne wewnątrz UE; uważa, że nie powinno być dozwolone blokowanie geograficzne;

4. podkreśla, jak ważne jest, aby podróżni otrzymywali na jedną podróż multimodalną jeden bilet, i postrzega zapewnienie sprawiedliwego i równego dostępu do podróży multimodalnych i danych o ruchu, a tym samym udzielanie kompleksowych, łatwo dostępnych, neutralnych i rzetelnych informacji w czasie rzeczywistym jako warunek wstępny zintegrowanych systemów biletowych, a także podkreśla, że aby zapewnić sprawiedliwość środków służących temu celowi, niezmiernie istotne jest, aby towarzyszyły im internalizacja kosztów zewnętrznych w przypadku wszystkich rodzajów transportu oraz informacje o wpływie poszczególnych rodzajów transportu na środowisko;
5. zauważa, że w każdym momencie należy udzielać konsumentom przejrzystych informacji na temat cen; podkreśla, więc, że systemy rezerwacji i płatności powinny wyraźnie określać całkowitą cenę biletu dla wybranej podróży, łącznie z obowiązkowymi elementami takimi jak podatki i opłaty; podkreśla znaczenie innowacyjnych platform opartych na IT, które zapewniają ogólne obniżenie opłat za rezerwacje i transakcje, oraz znaczenie zapewnienia różnych opcji płatności za zakup biletów na podróż; apeluje do Komisji i państw członkowskich o intensyfikację działań mających na celu ograniczenie opłat za używanie kart kredytowych lub innych rozsądnych sposobów płatności za usługi transportu publicznego;
6. podkreśla, że niekompatybilność i brak spójności warstw danych oraz różnorodność i brak interoperacyjności formatów danych i protokołów wymiany danych utrudniają istnienie w UE zintegrowanych, multimodalnych usług dostarczania informacji, planowania i zakupu biletów oraz powodują dodatkowe koszty; wzywa Komisję do zapewnienia, aby jakiegokolwiek działania regulacyjne nadążały za szybkim rozwojem sektora transportowego i nie powodowały niepotrzebnych obciążeń;
7. z zadowoleniem przyjmuje wysiłki sektora publicznego i prywatnego na rzecz tworzenia usług w zakresie planowania podróży wraz z wymaganymi otwartymi standardami i połączeniami, zauważa jednak, że usługi te mają często charakter regionalny lub krajowy i bardzo rzadko multimodalny; dlatego w pierwszej kolejności apeluje do dostawców usług transportowych i usług w zakresie planowania podróży, aby wykorzystywali istniejące synergie oraz aby skoncentrowali się w większym stopniu na zapewnieniu usług w zakresie planowania podróży multimodalnych i transgranicznych wraz z odpowiednimi rozwiązaniami dotyczącymi biletów, zwracając szczególną uwagę na język, w jakim usługi te są świadczone, z uwzględnieniem języków mniejszości, oraz łącząc transport dalekobieżny i lokalny, w tym „pierwszą i ostatnią milę”, np. przez unowocześnienie systemów w celu rozwijania ich interoperacyjności i umożliwiania komunikacji między nimi; wzywa Komisję do wykorzystywania korytarzy TEN-T jako projektu pilotażowego do identyfikowania

przepływów pasażerów oraz ewentualnych usług multimodalnego systemu biletowego, informacji i planowania podróży;

8. wzywa Komisję do opracowania repozytorium najlepszych praktyk wypracowanych w trakcie realizacji projektów na poziomie lokalnym, regionalnym lub krajowym, które będą stanowić podstawę dla wdrażania tych projektów na poziomie europejskim;
9. podkreśla, iż łatwość i wygoda zakupu uzyskane dzięki multimodalnym zintegrowanym systemom biletowym przyciągną więcej pasażerów do komunikacji zbiorowej, co spowoduje wzrost ich zadowolenia i przyniesie korzyści przedsiębiorstwom komunikacji zbiorowej;
10. w odniesieniu do multimodalnych, zintegrowanych usług biletowych apeluje do Komisji o podjęcie środków niezbędnych do stworzenia jasnych ram wspierających i ułatwiających wysiłki podejmowane przez zainteresowane strony i właściwe organy, umowy, które dotychczas zawarli, oraz innowacyjny charakter oferowanych produktów i usług, a w przypadku nieosiągnięcia do 2020 r. znaczących postępów w tworzeniu zintegrowanych i interoperacyjnych multimodalnych, transgranicznych systemów biletowych wzywa Komisję, aby w oparciu o osiągnięte już postępy i podjęte już dobrowolne inicjatywy podjęła działanie ustawodawcze poprzez wprowadzenie minimalnych zasad i harmonogramu;
11. podkreśla aktywną rolę i odpowiedzialność władz lokalnych i regionalnych w odniesieniu do „pierwszej i ostatniej mili” podróży; za bardzo istotny uważa ich udział we wdrażaniu poszczególnych środków, w nadzorowaniu ich działania i w dopilnowaniu, by cały system sprawnie funkcjonował; w związku z powyższym apeluje do właściwych organów państw członkowskich o:
  - stworzenie najpóźniej do 2020 r., w bliskiej współpracy z przedstawicielami sektora transportowego, krajowych systemów aktualnych informacji o rozkładach jazdy i opłatach za przejazdy na podstawie otwartych połączeń obejmujących dane podróży w regionalnym i lokalnym miejskim transporcie publicznym realizowanym przez przedsiębiorstwa prywatne i publiczne oraz o dalsze regularne aktualizowanie tych systemów;
  - dopilnowanie, aby najpóźniej do 2020 r. wszystkie pojazdy w lokalnym transporcie publicznym były wyposażone w inteligentne systemy przekazywania informacji dotyczących pozycji pojazdu transportowego w czasie rzeczywistym i aby kwestia ta była jednym z warunków w przetargach;
  - zaplanowanie najpóźniej do 2024 r., na podstawie otwartych połączeń, transgranicznego połączenia krajowych systemów informacji o rozkładach jazdy i opłatach za przejazdy obejmujących informacje w czasie rzeczywistym z rozkładami przedsiębiorstw lokalnego transportu publicznego oraz ich udostępnianie operatorom, przewoźnikom i konsumentom;
12. podziela pogląd Komisji, że sprawiedliwy, otwarty i równy dostęp wszystkich dawców usług w zakresie informacji, planowania podróży i biletów, w tym MŚP i podmiotom

rozpoczynającym działalność, do pełnych danych w czasie rzeczywistym, danych o transporcie i podróży w transporcie multimodalnym jest konieczny do dostarczania w całej UE usług w zakresie informacji, planowania i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych, a także wzywa Komisję do przedłożenia wniosku nakładającego na poszczególnych usługodawców obowiązek udostępniania na sprawiedliwych i równych warunkach wszystkich danych, które są niezbędne do stworzenia bardziej kompleksowych usług, a tym samym umożliwiają podróżnym wybranie najbardziej zrównoważonego, najtańszego lub najszybszego połączenia bez narażania na szwank gospodarczych interesów zaangażowanych usługodawców;

13. podkreśla, że zgodnie z polityką konkurencyjności UE zadanie Komisji polega na zbadaniu kwestii potencjalnej monopolizacji informacji przez podmioty oferujące informacje i bilety w transporcie multimodalnym oraz przeciwdziałaniu jej; dodaje, że Komisja powinna również dopilnować, aby część przeznaczona na wynagrodzenie za usługę elektronicznej sprzedaży biletów nie przybrała rozmiarów niekorzystnych dla przedsiębiorstw zapewniających transport pasażerów;
14. wzywa do stworzenia platformy dialogu obejmującej wszystkich przedstawicieli sektora transportu i właściwych organów na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim w celu opracowania praktycznych rozwiązań w zakresie stopniowego wprowadzania w całej Unii interoperacyjnych elektronicznych systemów biletowych, obejmujących cały cykl podróży od planowania do zakupu biletów, oraz w celu wskazania i rozwiązania problemów związanych z proporcjonalnym podziałem dochodów ze sprzedaży biletów i podziałem obciążeń w przypadku sporów między stronami umowy; jest zdania, że te rozwiązania należy rozwijać z uwzględnieniem sytuacji na rynku bez obciążania operatorów i pasażerów nieproporcjonalnie wysokimi kosztami; wzywa Komisję do zdecydowanego wspierania synergii w tym obszarze między transeuropejskimi sieciami telekomunikacyjnymi i transportowymi poprzez współfinansowanie ze środków UE;
15. zwraca uwagę, że prawa pasażerów europejskich są ograniczone pod tym względem, że mają zastosowanie osobno do każdej umowy o przewozie, ale kiedy podróż obejmuje odcinki transgraniczne lub transport multimodalny, nie można zagwarantować praw pasażerów w zwyczajowy sposób, i dlatego wzywa Komisję, aby w odpowiedzi na apel Parlamentu – wyrażony w rezolucji w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu z 2011 r.<sup>1</sup> – o opracowanie karty praw pasażera obejmującej wszelkie formy transportu przedstawiła do końca 2017 r. wniosek dotyczący takiej karty, zawierający osobny rozdział poświęcony podróżom multimodalnym z jasnymi i przejrzystymi zasadami ochrony praw pasażerów w kontekście podróży multimodalnych, uwzględniając szczególne cechy każdego rodzaju transportu i zintegrowany multimodalny system biletowy;
16. podkreśla zasadnicze znaczenie – w kontekście mobilności społecznej i zmian demograficznych w Europie – równego i pozbawionego barier dostępu do transportu dla

---

<sup>1</sup> Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (Dz.U. C 168 E z 14.6.2013, s.72).

wszystkich, w szczególności dla osób znajdujących się w trudnej sytuacji, oraz wzywa do poświęcenia większej uwagi potrzebom osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, jak również specjalnym wymaganiom osób starszych związanych z dostępem do informacji przed podróżą i w jej trakcie, z opcjami biletowymi oraz systemami rezerwacji i płatności, w tym z możliwością zarezerwowania miejsca na wózek inwalidzki; z zadowoleniem przyjmuje plan działania Komisji dotyczący europejskiego aktu w sprawie dostępności oraz możliwości działania legislacyjnego dotyczącego usunięcia ekonomicznych i społecznych barier napotykanych przez osoby niepełnosprawne; wzywa Komisję do zajęcia się barierami ograniczającymi transport w ramach podejmowanych przez nią wysiłków mających na celu zwiększenie dostępności;

17. podkreśla wagę zabezpieczenia różnych modeli cenowych i opcji płatności (ulgi, rabaty itp.), by zagwarantować, że pewne grupy w społeczeństwie (bezrobotni, emeryci, studenci, rodziny wielodzietne, osoby o niskich dochodach i inne grupy społeczne znajdujące się w trudnej sytuacji) mogły korzystać z multimodalnych systemów biletowych w UE;
18. podkreśla, że systemy dostarczające informacji na temat transportu multimodalnego powinny być łatwe w obsłudze, dlatego konieczne jest powiązanie ich z zaktualizowanymi materiałami kartograficznymi i geograficznymi;
19. apeluje o dalsze wspieranie podmiotów realizujących innowacyjne strategie oraz nie tylko o utrzymanie, ale także o zwiększenie odpowiednich możliwości finansowania ze środków UE, takich jak Czwarty program na rzecz innowacji przedsięwzięcia Shift2Rail w ramach programu „Horyzont 2020” i instrument „Łącząc Europę” oraz fundusze strukturalne; w tym względzie wzywa Europejski Bank Inwestycyjny do właściwego wykorzystywania Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych;
20. zwraca się do Komisji o publikowanie łatwo dostępnej listy zawierającej regularne oceny współfinansowanych ze środków UE projektów na rzecz „intermodalnego zintegrowanego systemu sprzedaży biletów”;
21. podkreśla kluczowe znaczenie globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) i w szczególności europejskiego systemu nawigacji satelitarnej Galileo dla gromadzenia dynamicznych danych, dzięki którym możliwe jest informowanie podróżnych zarówno przed rozpoczęciem podróży, jak i w jej trakcie o wszelkich zakłóceniach oraz o alternatywnych wariantach podróży; podkreśla, że korzyści płynące z systemów satelitarnych muszą być cały czas dopasowywane do przepisów odnoszących się do właściwej ochrony danych;
22. zwraca uwagę na potrzebę zmniejszenia przeciążeń transportu i zanieczyszczenia powietrza na obszarach miejskich, wzywa do tworzenia zachęt do korzystania ze zrównoważonych rodzajów transportu w całej Europie oraz do uwzględniania w usługach w zakresie informacji i planowania podróży informacji o różnych usługach w zakresie mobilności, takich jak car-sharing, car-pooling, systemy „parkuj i jedź”, wypożyczalnie rowerów, pasy dla rowerów i drogi dla pieszych;



23. z zadowoleniem przyjmuje zwiększoną dostępność zintegrowanych elektronicznych systemów biletowych w miastach i innych obszarach miejskich, takich jak integrujące technologie cyfrowe „inteligentnej karty”, które mogą być stosowane w różnych rodzajach transportu, również w przypadku podróży transgranicznych, jednak podkreśla, że rozwiązania techniczne należy pozostawić rynkowi, a nie narzucać je na szczeblu europejskim;
24. zauważa, że dobrej jakości nieprzerwane połączenie z siecią jest jednym z głównych warunków stworzenia zaawansowanego, użytecznego dla pasażerów systemu dostarczającego informacji na temat transportu aktualizowanych w czasie rzeczywistym; wzywa więc Komisję do priorytetowego traktowania ułatwiania, zachęcania i wspierania szerokiego dostępu do bezpłatnej lub taniej, szybkiej infrastruktury cyfrowej we wszystkich rodzajach transportu oraz we wszystkich transportowych punktach przesiadkowych, wykorzystując możliwości finansowania z instrumentu „Łącząc Europę”, programu „Horyzont 2020”, EFIS i innych odpowiednich źródeł;
25. podkreśla znaczenie ochrony danych, wzywa do przestrzegania dyrektywy 95/46/WE i apeluje o jasne warunki dotyczące wykorzystywania i przekazywania danych, zwłaszcza danych osobowych, których przetwarzanie i wykorzystywanie powinno być możliwe wyłącznie w postaci anonimowej i tylko do celów ułatwiania intermodalnego zakupu biletów; zaznacza, że dokonywanie zakupu oraz płatności za bilety przy pomocy aplikacji mobilnych i internetowych powinno być możliwe bez konieczności rejestracji w systemie;
26. podkreśla znaczenie planowania podróży, dostępności informacji multimodalnych i sprzedaży biletów prowadzonej w sposób jasny i przejrzysty, również za pośrednictwem platform cyfrowych i internetowych, oraz potrzebę lepszego dostępu do transportu publicznego podczas podróży zagranicznych w UE i zachęcania do modernizacji usług zrównoważonego transportu w celu przyciągnięcia turystów z UE i spoza niej, ponieważ ułatwi to cały proces planowania podróży; podkreśla także potencjalne pozytywne skutki istnienia zintegrowanego systemu biletowego pod względem lepszego połączenia wszystkich regionów, szczególnie regionów najbardziej oddalonych;
27. podkreśla potrzebę szerszego i lepszego promowania i prezentowania ponad stu przykładów usługi multimodalnego planowania podróży, które są już dostępne w miastach, regionach oraz na poziomie krajowym w UE, a także wzywa do wysiłków wspierających wzajemne połączenia między tymi usługami;
28. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji.

## UZASADNIENIE

### *Znaczenie ogólnounijnych usług w zakresie informacji, planowania i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych*

Europejska polityka transportowa stoi w obliczu licznych wyzwań. Z jednej strony pojawiają się pytania związane ze zrównoważonością, z rentownością, efektywnością energetyczną i zrównoważeniem środowiskowym, ale także pytania o to, jak reagować na przeciążenie transportu takie jak korki i inne problemy w ruchu. Znaczną część odpowiedzi na wszystkie te pytania zapewniają ogólnounijne usługi w zakresie informacji, planowania i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych, ponieważ:

- ułatwiają mobilność i podróże obywateli europejskich oraz gości z państw trzecich, i tym samym korzystanie przez nich z podstawowych wolności, a jednocześnie wzmacniają turystykę i tym samym gospodarkę;
- sprzyjają przechodzeniu na środki transport publicznego, łącznie z alternatywami takimi jak wypożyczanie rowerów, systemy „parkuj i jedź” czy car-sharing, przeciwdziałaniu korkom, co jest pożądane przede wszystkim z uwagi na rosnące natężenie ruchu, ponieważ w ten sposób mogą się one w znacznym stopniu przyczynić do zrównoważenia europejskiego transportu, głównie w miastach;
- przyczyniają się do lepszej integracji poszczególnych rodzajów transportu i do bardziej wydajnego wykorzystania istniejącej infrastruktury, co jest absolutnie niezbędne, jako że w 2012 r. 72,2% podróżnych korzystało z samochodów osobowych, podczas gdy autobusami jeździło 8,2% podróżnych, a pociągami 6,5%;
- umożliwiają przekazywanie informacji uwzględniających potrzeby osób niepełnosprawnych i z ograniczoną sprawnością ruchową, jak na przykład informacji o ułatwieniach przy wsiadaniu i wysiadaniu, przez co zwiększają mobilność społeczną;
- idą w parze z wykorzystywaniem informacji w czasie rzeczywistym, które umożliwiają też dostosowanie do zakłóceń w ruchu, a do tego wzmacniają pozycję Europy w dziedzinie badań i przemysłu dzięki technologiom związanym z usługami w zakresie informacji o podróży, planowania podróży i sprzedaży biletów.

Usługi te wnoszą przez to znaczny wkład w tworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu i europejskiego rynku wewnętrznego.

### *Koncepcja zintegrowanego biletu*

Celem długoterminowym jest udzielanie pełnych informacji dotyczących ofert podróży publicznych i prywatnych przedsiębiorstw świadczących przewozy lotnicze, kolejowe, wodne i drogowe w całej UE, a tym samym umożliwienie podróżnym odbywania niezakłóconych transgranicznych podróży różnymi środkami transportu „od drzwi do drzwi”. Podróżni powinni móc wyszukać na podstawie kompleksowych informacji dostosowaną do ich potrzeb

najbardziej zrównoważoną, najszybszą lub najtańszą opcję podróży, zarezerwować i opłacić ją online, a następnie odbyć podróż, posiadając tylko jeden bilet. Nieistotne jest przy tym, z ilu rodzajów transportu korzysta się podczas tej podróży. Te kompleksowe informacje nie są jednak obecnie jeszcze dostępne. Zatem zanim będzie można rozpocząć wdrażanie koncepcji zintegrowanego biletu ważnego we wszystkich rodzajach transportu wykorzystywanych podczas jednej podróży, trzeba zapewnić niedyskryminacyjny i równy dostęp do pełnych informacji. Poza tym wprowadzenie zintegrowanego biletu wiąże się z wysokimi kosztami i utrudnieniami technicznymi, dlatego środki związane z jego wprowadzeniem nie mogą spowodować tak dużego wzrostu cen jednego rodzaju transportu, że stanie się on nieatrakcyjny dla konsumentów. Może do tego niestety dojść przede wszystkim w przypadku szczególnie zrównoważonych rodzajów transportu. Jednym z rozwiązań tego problemu jest konsekwentna internalizacja kosztów zewnętrznych, ponieważ tylko wtedy będą istnieć równe warunki konkurencji między wszystkimi rodzajami transportu.

### ***Środki na rzecz usunięcia istniejących utrudnień***

Aby umożliwić podróżnym uzyskiwanie kompleksowych informacji w czasie rzeczywistym na temat alternatywnych wariantów podróży, informacje te muszą być dostępne w ramach usług w zakresie informacji o podróży i planowania podróży, żeby podróżni mogli znaleźć te informacje na odpowiednich stronach internetowych. Istniejące portale oferują jednak ograniczony wybór rodzajów transportu i działają w oparciu o umowy handlowe. Prezentowane tam oferty mają często charakter regionalny lub krajowy, co nie pozwala na ułatwienie podróży transgranicznych. W konsekwencji nie ma sprawiedliwego i równego dostępu do danych o multimodalnych podróżach i multimodalnym transporcie, przez co nie jest możliwe zaproponowanie kompleksowych połączeń.

W odniesieniu do ujawniania informacji o podróży i o transporcie nie można wymagać udostępniania wszystkich danych i ich obowiązkowej wzajemnej wymiany, ponieważ często w grę wchodzi dane szczególnie chronione. Można by jednak zobowiązać wszystkie podmioty sektora transportu do ujawniania określonego zestawu danych zawierającego informacje niezbędne do umożliwienia obywatelom wybrania najbardziej zrównoważonego, najtańszego i najszybszego połączenia bez narażania na szwank gospodarczych interesów tych podmiotów. W tym przypadku zadanie Komisji polega na znalezieniu właściwego rozwiązania oraz na jednoczesnym dopilnowaniu, aby żaden usługodawca nie uzyskał dzięki takiemu dostępowi do informacji o podróży dominującej pozycji i aby nie powstał w ten sposób monopol, który znacząco osłabiłby konkurencyjność pozostałych podmiotów na rynku.

W odniesieniu do usług w zakresie zakupu biletów Komisja powinna ograniczyć się do ram, które zapewnią podmiotom swobodę niezbędną do samodzielnego podejmowania inicjatyw. Zadanie Komisji powinno polegać na wspieraniu lub ewentualnie ułatwianiu skutecznej współpracy między zainteresowanymi stronami.

Należy przy tym całkowicie zrezygnować z regulacyjnego przymusu w kwestii interfejsów i formatów danych, ponieważ proces ustawodawczy nie jest w stanie dotrzymać kroku rozwojowi technologicznemu i nie należy ograniczać gotowości rynku do wprowadzania innowacji.

Ogólnie sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje skuteczne dobrowolne inicjatywy, takie jak „Full Service Model”, „Smart Ticketing Alliance” i „All Ways Travelling”, które badają istniejące bariery i starają się opracować wspólne rozwiązania. Dlatego sprawozdawca zachęca też do stworzenia platformy umożliwiającej współpracę wszystkich podmiotów łańcucha wartości w zakresie informacji o transporcie w celu znalezienia wspólnych rozwiązań istniejących problemów. Interoperacyjność systemów informatycznych ma duże znaczenie dla rozwoju planowania podróży multimodalnych, dlatego zainteresowane podmioty rynkowe powinny się porozumieć w tej kwestii i rozwijać wspólne rozwiązania, które ułatwią transport transgraniczny i multimodalny. Należy zachęcać państwa członkowskie i regiony do dzielenia się swoją wiedzą i swoimi doświadczeniami w ramach wymiany najlepszych praktyk z innymi państwami członkowskimi lub regionami.

Poza tym nie istnieją żadne uregulowania dotyczące praw pasażerów odbywających podróże multimodalne. Kwestie dotyczące odpowiedzialności i praw pasażerów, np. w przypadku opóźnienia i związanego z tym braku możliwości zdążenia na połączenie przesiadkowe w ramach tej samej podróży obejmującej więcej niż jeden rodzaj transportu, pozostają przez to otwarte. Trzeba jak najszybciej wyeliminować brak pewności prawa, aby z jednej strony utrudnić podmiotom oferującym podróże unikanie odpowiedzialności i z drugiej strony sprawić, by podróże multimodalne stały się atrakcyjniejsze dla podróżnych.

### ***Rola lokalnego transportu publicznego i informacji w czasie rzeczywistym***

Rola lokalnego transportu publicznego jest ogromna, ponieważ zapewnia on przewóz osób na tzw. „pierwszej i ostatniej mili”. Władze lokalne i regionalne odpowiedzialne za te etapy podróży należy zatem zaangażować w udostępnianie informacji o transporcie w czasie rzeczywistym oraz w dostarczanie usług w zakresie informacji, planowania i zakupu biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych.

Problem polega jednak na tym, że z uwagi na regionalną strukturę izb transportowych publiczne przedsiębiorstwa transportowe często nie dysponują krajowym systemem rozkładów jazdy. A jest on jednak niezbędny, aby mieć orientację co do możliwości w zakresie transportu multimodalnego. Dlatego sprawozdawca opowiada się za tym, aby w pierwszej kolejności połączyć ze sobą regionalne rozkłady jazdy w ramach krajowego systemu rozkładów jazdy, a następnie zaplanować transgraniczne połączenie krajowych systemów.

Innowacyjne rozwiązania w lokalnym transporcie publicznym są niezbędne do stworzenia atrakcyjnego systemu transportu publicznego zapewniającego ofertę o szerokim zasięgu terytorialnym i informacje o rozkładach jazdy różnych przewoźników. Dlatego sprawozdawca proponuje wyposażenie pojazdów w inteligentne systemy lub czujniki umożliwiające przekazywanie „dynamicznych” informacji, np. informacji w czasie rzeczywistym, zarówno między pojazdami, jak i między pojazdami a infrastrukturą. Tylko w ten sposób podróżni będą mogli np. uzyskać informacje o dokładnym położeniu pojazdu na trasie i ewentualnie na czas zareagować na zakłócenia takie jak opóźnienie. Zasadniczą rolę odgrywa w tym kontekście GNSS, a w szczególności Galileo, ponieważ dzięki temu można nie tylko wydajnie planować trasy podróży, ale i łatwiej reagować na zakłócenia w ruchu i nadzwyczajne okoliczności czy sytuacje kryzysowe.

Droga do stworzenia ogólnoeuropejskiego interoperacyjnego, kompatybilnego i ciągłego systemu informacji o transporcie w czasie rzeczywistym jest jeszcze daleka, ale rozwój internetu i inteligentnych telefonów komórkowych sprawia, że jego realizacja jest możliwa i absolutnie niezbędna. Dlatego sprawozdawca przyjmuje z wielkim zadowoleniem również określenie przez Komisję w ramach aktu delegowanego specyfikacji dotyczących zagwarantowania ogólnounijnej dostępności oraz wymiany i dalszego rozwoju usług w zakresie informacji o transporcie w czasie rzeczywistym. Jest to krok we właściwym kierunku, za którym muszą jednak pójść jeszcze pewne dalsze działania, aby umożliwić podróżnym w Europie wyszukiwanie najbardziej zrównoważonych, najszybszych i najtańszych połączeń multimodalnych „od drzwi do drzwi”, dokonywanie rezerwacji i płatności za te połączenia, a także uzyskiwanie informacji – zarówno przed podróżą, jak i w jej trakcie – o wszelkich zakłóceniach i ewentualnie o alternatywnej propozycji podróży.

## WYNIK GŁOSOWANIA KOŃCOWEGO W KOMISJI

<b>Data przyjęcia</b>	28.5.2015
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+ :                40 - :                0 0 :                4
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Stelios Kouloglou, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Pavel Telička, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
<b>Zastępcy obecni podczas głosowania końcowego</b>	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Knut Fleckenstein, Franck Proust, Davor Škrlec, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg