

Czwartek, 9 czerwca 2016 r.

P8_TA(2016)0280

Konkurencyjność europejskiej branży zaopatrzenia kolei

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 czerwca 2016 r. w sprawie konkurencyjności europejskiej branży zaopatrzenia kolei (2015/2887(RSP))

(2018/C 086/20)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu” (COM(2010)2020),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Silniejszy przemysł europejski na rzecz wzrostu i ożywienia gospodarczego” (COM(2012)0582),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Działania na rzecz odrodzenia przemysłu europejskiego” (COM(2014)0014),
- uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „Handel z korzyścią dla wszystkich. W kierunku bardziej odpowiedzialnej polityki handlowej i inwestycyjnej” (COM(2015)0497),
- uwzględniając białą księgę Komisji zatytułowaną „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” (COM(2011)0144),
- uwzględniając analizę Komisji zatytułowaną „Sector Overview and Competitiveness Survey of the Railway Supply Industry” („Przegląd sektora i badanie konkurencyjności branży zaopatrzenia kolei”, DG ENTR, 06/054),
- uwzględniając opracowanie Parlamentu Europejskiego zatytułowane „Towarowy transport drogowy: dlaczego nadawcy przesyłek w UE wolą ciężarówki od pociągów”,
- uwzględniając pytanie do Komisji w sprawie konkurencyjności europejskiej branży zaopatrzenia kolei (O-000067/2016 – B8-0704/2016),
- uwzględniając art. 128 ust. 5 i art. 123 ust. 2 Regulaminu,

Specyfika i strategiczne znaczenie europejskiej branży zaopatrzenia kolei dla odrodzenia przemysłu europejskiego

1. podkreśla, że europejska branża zaopatrzenia kolei, obejmująca produkcję lokomotyw i taboru kolejowego oraz torów, sieci elektrycznej, urządzeń sygnalizacyjnych i telekomunikacyjnych, a także utrzymanie i części zamienne, a ponadto licząca wiele MŚP oraz przodujące przedsiębiorstwa przemysłowe, zatrudnia 400 000 osób, inwestuje 2,7 % swoich obrotów w działalność badawczo-rozwojową i należy do niej 46 % światowego rynku zaopatrzenia kolei; podkreśla, że ogółem sektor kolejowy, obejmujący operatorów i infrastrukturę, zapewnia bezpośrednio ponad 1 mln, a pośrednio 1,2 mln miejsc pracy w UE; zaznacza, że liczby te wyraźnie wskazują na znaczenie branży zaopatrzenia kolei dla wzrostu przemysłowego, miejsc pracy i innowacyjności w Europie oraz na wkład tej branży w osiągnięcie celu, jakim jest reindustrializacja dająca 20 % udział przemysłu w PKB;
2. podkreśla specyfikę tej branży, którą charakteryzuje przede wszystkim produkcja wyposażenia o żywotności nawet 50 lat, duża kapitałochłonność, znaczny stopień uzależnienia od zamówień publicznych oraz konieczność stosowania bardzo surowych norm bezpieczeństwa;
3. przypomina o zasadniczym wkładzie kolei w łagodzenie zmiany klimatu i w stawianie czoła innymi megatrendom, np. urbanizacji i zmianom demograficznym; w związku z tym apeluje do Komisji, by wspierała cele dotyczące przechodzenia na transport kolejowy zarówno w ruchu pasażerskim, jak i w przewozie towarów, a wyznaczone w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r., podejmując konkretne działania polityczne i prowadząc ukierunkowane inwestycje; zauważa, że w świetle wyników konferencji COP oraz celów klimatyczno-energetycznych UE na rok 2030 przejście na transport kolejowy i inne zrównoważone, efektywne energetycznie, zelektryfikowane środki transportu jest niezbędne do

Czwartek, 9 czerwca 2016 r.

osiągnięcia ukierunkowanej dekarbonizacji transportu; w związku z tym zwraca się do Komisji, by wykorzystwała przyszły komunikat w sprawie dekarbonizacji transportu do zaproponowania nowych środków wspierania rozwoju efektywnych energetycznie technologii w branży zaopatrzenia kolei;

4. zwraca uwagę, że branża zaopatrzenia kolei jako uczestnik światowego rynku przodujący pod względem technologii i innowacyjności ma do odegrania kluczową rolę w osiągnięciu wyznaczonego przez Komisję celu reindustrializacji na poziomie 20 %;

5. zauważa, że europejska branża zaopatrzenia kolei może korzystać z pewnych sprzyjających czynników, do których należy nie tylko ekologiczny charakter tego środka transportu, ale również duży rynek i zdolność do oferowania transportu zbiorowego; odnotowuje jednak fakt, że obecnie branża ta musi stawić czoła potrójnej konkurencji: konkurencji z innymi środkami transportu, konkurencji międzynarodowej, a w niektórych przypadkach nawet konkurencji wewnątrz danego przedsiębiorstwa;

Utrzymanie czołowej pozycji europejskiej branży zaopatrzenia kolei na świecie

6. zwraca uwagę, że prognozowany roczny wskaźnik wzrostu dostępnych międzynarodowych rynków branży zaopatrzenia kolei do 2019 r. wynosi 2,8 %; podkreśla, że choć UE szeroko otwiera swoje rynki dla konkurencji z państw trzecich, to w państwach trzecich występują bariery dyskryminujące europejską branżę zaopatrzenia kolei; podkreśla, że konkurencji z państw trzecich, zwłaszcza z Chin, szybko i agresywnie wchodzi na rynki europejskie i do innych regionów świata, często dzięki zdecydowanemu wsparciu politycznemu i finansowemu ze strony państwa pochodzenia (np. dzięki znacznym kredytom eksportowym wykraczającym poza zasady OECD); podkreśla, że takie praktyki mogą stanowić nieuczciwą konkurencję zagrażającą zatrudnieniu w Europie; wskazuje w związku z tym na potrzebę uczciwych i jednakowych warunków światowej konkurencji oraz zasady wzajemności w dostępie do rynku, by zapobiec ryzyku utraty miejsc pracy i by chronić specjalistyczną wiedzę przemysłową w Europie;

7. podkreśla, że nawet na europejskim rynku kolejowym wiele przedsiębiorstw z UE, zwłaszcza MŚP, uważa, że działalność transgraniczna jest trudna i kosztowna z uwagi na fragmentację rynku, zarówno pod względem administracyjnym, jak i technicznym; jest zdania, że osiągnięcie celu, jakim jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, będzie miało kluczowe znaczenie dla utrzymania przewagi europejskiej branży zaopatrzenia kolei na rynku światowym;

Nowy program innowacyjności w europejskiej branży kolejowej

8. uznaje branżę zaopatrzenia kolei za kluczową dla europejskiej konkurencyjności i innowacyjności; apeluje o przyjęcie środków zapewniających utrzymanie technologicznej i innowacyjnej przewagi Europy w tej branży;

9. z zadowoleniem przyjmuje decyzję o utworzeniu Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail (S2R) oraz niedawne opublikowanie pierwszych zaproszeń do składania wniosków; apeluje o jak najszybszą, sprawną i terminową realizację wszystkich działań badawczo-rozwojowych Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail; negatywnie postrzega niewielki udział MŚP we Wspólnym Przedsięwzięciu Shift2Rail, spowodowany po części wysokimi kosztami i złożonością tego instrumentu; apeluje do Rady Zarządzającej o przeanalizowanie udziału MŚP w drugim zaproszeniu do składania wniosków o członkostwo na zasadzie stowarzyszenia, o poprawienie wyników w tym względzie oraz o rozważenie ogłoszenia specjalnych zaproszeń dla MŚP; zwraca się do Komisji o zapewnienie przestrzegania przepisów rozporządzenia dotyczących zrównoważonej reprezentacji MŚP i regionów;

10. podkreśla, że innowacyjność, inwestycje w działalność badawczo-rozwojową, defragmentacja rynku i tworzenie klastrów mają podstawowe znaczenie dla zachowania międzynarodowej konkurencyjności europejskiej branży zaopatrzenia kolei;

11. wzywa Komisję do pełnego wykorzystania poszczególnych unijnych instrumentów finansowych, do poszukiwania i wykorzystywania dodatkowych źródeł finansowania Wspólnego Przedsięwzięcia Shift2Rail oraz do poszukiwania synergii między różnymi funduszami UE i inwestycjami prywatnymi; w związku z tym zwraca się do Komisji o wykorzystanie dodatkowych instrumentów finansowych UE na potrzeby technologii kolejowych, poza Wspólnym Przedsięwzięciem Shift2Rail (np. specjalnych zaproszeń do składania wniosków w ramach programu „Horyzont 2020”, ale poza Wspólnym Przedsięwzięciem Shift2Rail, a także InnovFin, instrumentu „Łącząc Europę”, funduszy strukturalnych, Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych), w tym w postaci pilotażowego systemu Shift2Rail łączącego finansowanie z UE z funduszami strukturalnymi i innymi funduszami UE na rzecz innowacyjności;

Czwartek, 9 czerwca 2016 r.

12. zwraca się do Komisji, by współpracowała z branżą w celu zapewnienia jak najlepszego wykorzystania europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych (ESIF), w szczególności Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), do wspierania projektów badawczo-rozwojowe w dziedzinie kolejnictwa na szczeblu regionalnym; zachęca, by skupiono się również na przyszłości branży zaopatrzenia kolei po roku 2020;

13. podkreśla, że klastry to ważne narzędzie służące gromadzeniu odpowiednich zainteresowanych stron na szczeblu lokalnym i regionalnym, w tym organów publicznych, uczelni, ośrodków badawczych, branży zaopatrzenia kolei, partnerów społecznych i innych branży przemysłowych działających na polu mobilności; zwraca się do Komisji, by do grudnia 2016 r. przedstawiła strategię klastrów na rzecz wzrostu gospodarczego; apeluje do Komisji i państw członkowskich o zwiększenie wsparcia dla innowacyjnych przedsięwzięć prowadzonych przez klastry kolejowe i inne inicjatywy gromadzące MŚP z branży zaopatrzenia kolei, większe przedsiębiorstwa i ośrodki badawcze na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim; zwraca uwagę, że potrzebne będzie zapewnienie publicznego finansowania tworzenia klastrów; w związku z tym zwraca uwagę na możliwości wynikające z nowych instrumentów finansowych (Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych itp.);

14. uważa, że Komisja powinna rozważyć utworzenie na szczeblu europejskim forum skupiającego przedsiębiorstwa o ugruntowanej pozycji, przedsiębiorstwa typu start-up oraz przedsiębiorstwa typu spin-off, proponujące innowacyjne pomysły dla sektora kolejowego, w szczególności w dziedzinie cyfryzacji, by umożliwić wymianę najlepszych praktyk i ułatwić powstawanie partnerstw; uważa, że Komisja powinna zastanowić się nad metodami zachęcania do współpracy dużych przedsiębiorstw i MŚP w projektach badawczych istotnych dla branży zaopatrzenia kolei;

15. uważa, że w działalności badawczej należy skupić się m.in. na cyfryzacji służącej poprawie wydajności kolei i obniżeniu jej kosztów operacyjnych (automatyzacja, czujniki i narzędzia monitorujące, interoperacyjność, np. z wykorzystaniem systemów ERTMS/ETCS, zastosowanie technologii kosmicznych, w tym we współpracy z ESA, wykorzystanie dużych zbiorów danych oraz cyberbezpieczeństwo); jest zdania, że należy skupić się ponadto na poprawie zasobooszczędności i efektywności energetycznej, np. przez zastosowanie lżejszych materiałów i paliw alternatywnych; uważa, że trzecim przedmiotem badań powinny być udoskonalenia zwiększające atrakcyjność transportu kolejowego i poziom akceptacji dla niego (np. przez zwiększenie jego niezawodności i zmniejszenie emisji hałasu, usprawnienie transportu multimodalnego i zintegrowane systemy sprzedaży biletów); podkreśla, że w działaniach innowacyjnych nie można zaniedbywać infrastruktury, gdyż jest ona kluczowym elementem konkurencyjności kolei;

16. wzywa do szybkiego wdrożenia zintegrowanego systemu sprzedaży biletów przez internet, skoordynowanego z innymi rodzajami transportu i innymi potencjalnymi usługami świadczonymi przez operatorów w oparciu o jeden bilet;

17. zwraca uwagę na pilną konieczność wytwarzania na jednolitym rynku nowoczesnych szyn kolejowych, tramwajowych i innych oraz wszelkich niezbędnych urządzeń pomocniczych;

18. zwraca się do Komisji o zapewnienie na szczeblu międzynarodowym ochrony praw własności intelektualnej europejskich podmiotów z branży zaopatrzenia kolei, zgodnie z zaleceniami zawartymi w rezolucji Parlamentu Europejskiego z dnia 9 czerwca 2015 r. w sprawie strategii na rzecz ochrony i egzekwowania praw własności intelektualnej w państwach trzecich⁽¹⁾;

Pozyskanie odpowiednich umiejętności dla przyszłościowej branży zaopatrzenia kolei

19. wzywa do opracowania europejskiej strategii szkoleń i kształcenia z udziałem przedsiębiorstw z branży zaopatrzenia kolei, ośrodków badawczych i partnerów społecznych, którzy wspólnie przeanalizują, jakie umiejętności są potrzebne zrównoważonej i innowacyjnej branży zaopatrzenia kolei; uważa, że w związku z tym należy rozpocząć badania wykonalności dotyczące powstania ewentualnej europejskiej branżowej rady ds. umiejętności w sektorze kolejowym; wzywa państwa członkowskie lub zainteresowane podmioty regionalne do utworzenia ram kształcenia ustawicznego, w postaci uprawnienia pracowników do szkoleń, gwarantującego dostosowanie umiejętności pracowników do rosnącego popytu w sektorze i możliwości dostosowania ich do nowego rynku lub, w razie zwolnienia, ich użyteczności w innym sektorze przemysłowym;

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0219.

Czwartek, 9 czerwca 2016 r.

20. zwraca uwagę, że z powodu rosnącej średniej wieku pracowników w branży zaopatrzenia kolei występuje niedobór wykwalifikowanej siły roboczej; w związku z tym z zadowoleniem przyjmuje wszelkie starania służące wspieraniu uczenia się przez całe życie i umiejętności technicznych; apeluje o przeprowadzenie kampanii mającej lepiej zaprezentować branżę zaopatrzenia kolei młodym inżynierom i zwiększyć jej atrakcyjność w ich oczach (np. z wykorzystaniem środków z Europejskiego Funduszu Społecznego); podkreśla, że w branży tej pracuje wyjątkowo mało kobiet, dlatego w kampanii takiej powinno się zwrócić szczególną uwagę na naprawienie tej nierównowagi; wzywa Komisję, by zachęcała do dialogu społecznego w celu ułatwienia innowacji społecznych i sprzyjania dobremu jakościowo, długotrwałemu zatrudnieniu z myślą o poprawie atrakcyjności tego sektora dla wykwalifikowanych pracowników;

21. jest zdania, że uczenie odpowiednio dobranych umiejętności to nieodzowna inwestycja, aby w perspektywie długoterminowej utrzymać czołową pozycję technologiczną i innowacyjność europejskiej branży zaopatrzenia kolei na rynku światowym;

Wspieranie MŚP

22. uważa, że dostęp do finansowania to jedno z głównych wyzwań dla MŚP w branży zaopatrzenia kolei; podkreśla wartość dodaną programu COSME i funduszy strukturalnych w pomaganiu MŚP w uzyskaniu dostępu do finansowania, w tym dzięki gwarancjom i instrumentom kapitałowym, a także zaznacza konieczność większego propagowania tych instrumentów; z zadowoleniem przyjmuje ukierunkowanie Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych na MŚP i spółki o średniej kapitalizacji, ale podkreśla, że fundusz powinien teraz zrealizować tę obietnicę, i zaznacza, że należy szukać także alternatywnych źródeł finansowania; z zadowoleniem przyjmuje przeznaczony dla MŚP instrument programu „Horyzont 2020”, ale wskazuje na problem nadmiernej liczby zgłoszeń i niskiego wskaźnika skuteczności; zwraca się do Komisji o rozwiązanie tego problemu podczas śródk okresowego przeglądu programu „Horyzont 2020”; wzywa Komisję do wspierania lepszej absorpcji unijnych instrumentów finansowych i funduszy dostępnych dla MŚP;

23. zaznacza, że MŚP w branży zaopatrzenia kolei są często zależne od jednej spółki; podkreśla, że brak zasobów oraz zwiększone ryzyko związane z prowadzeniem działalności transgranicznej powstrzymuje MŚP przed rozszerzaniem działalności; wzywa Komisję do rozwijania grup sektorowych ds. kolei w ramach Europejskiej Sieci Przedsiębiorczości, mogących doradzać MŚP w branży zaopatrzenia kolei i prowadzić szkolenia na temat różnych systemów finansowania innowacji, dotacji, umiędzynarodowienia, a także metod poszukiwania potencjalnych partnerów biznesowych oraz partnerów do ubiegania się o finansowane przez UE wspólne projekty badawcze oraz nawiązywania kontaktów z takimi partnerami;

24. zwraca się do Komisji, by w większym stopniu wykorzystywała istniejące programy wspierania umiędzynarodowienia MŚP i szerzej informowała o nich MŚP z europejskiej branży zaopatrzenia kolei w kontekście synergii między różnymi funduszami UE; wzywa Komisję do dalszego rozwijania programów szkoleniowych dotyczących dostępu do poszczególnych rynków zagranicznych i do szerokiego informowania o takich programach MŚP z branży zaopatrzenia kolei;

25. wzywa Komisję i państwa członkowskie, by rozważyły wszystkie możliwości wspierania MŚP z branży zaopatrzenia kolei, w tym w ramach ewentualnego ukierunkowanego przeglądu programu Small Business Act, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb podsektorów przemysłowych takich jak branża zaopatrzenia kolei, w których udział MŚP wnoszących dużą wartość dodaną jest szczególnie wysoki;

26. wyraża zaniepokojenie opóźnieniami w płatnościach dla MŚP z branży zaopatrzenia kolei; wzywa Komisję do monitorowania prawidłowego wdrażania unijnej dyrektywy w sprawie zwalczania opóźnień w płatnościach (2011/7/UE);

Poprawa europejskiego otoczenia rynkowego dla dostawców i sprzyjanie popytowi na produkty kolejowe

27. wyraża zadowolenie z przyjęcia części technicznej czwartego pakietu kolejowego i apeluje o jej szybkie wdrożenie, gdyż jest to element kluczowy dla stworzenia prawdziwego jednolitego rynku produktów kolejowych; podkreśla, że zwiększona interoperacyjność i większa rola Europejskiej Agencji Kolejowej ułatwi harmonizację sieci, a zatem daje możliwości obniżania kosztów rozwoju oraz dopuszczania do obrotu taboru kolejowego i urządzeń przytorowych

Czwartek, 9 czerwca 2016 r.

Europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS); zwraca uwagę na potrzebę zapewnienia agencji dostatecznych zasobów ludzkich i finansowych, aby mogła wypełniać nowe rozszerzone zadania; uważa, że część polityczna czwartego pakietu kolejowego uwarunkuje konkurencyjność operatorów transportu i, mówiąc ogólniej, nabywców;

28. podkreśla potrzebę pełnego, skutecznego i jednolitego wdrożenia rozporządzenia w sprawie utworzenia europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy, które przyniesie korzyści zarówno pasażerom, jak i przemysłowi;

29. zwraca się do Komisji, by ponownie oceniła definicje rynku i obecne przepisy UE dotyczące konkurencji w celu uwzględnienia zmian na światowym rynku zaopatrzenia kolei; wzywa Komisję do wskazania, jak należy uaktualnić te definicje i przepisy, by rozwiązać problemy fuzji na światowym rynku, takich jak fuzja CNR-CSR, oraz by umożliwić europejskiej branży zaopatrzenia kolei nawiązywanie strategicznych partnerstw i **sojuszy**;

30. wzywa do dalszej europejskiej normalizacji w sektorze kolejowym z inicjatywy zainteresowanych stron (w tym europejskiej branży zaopatrzenia kolei) pod przewodnictwem CEN/CENELEC; wyraża nadzieję, że proponowana przez Komisję nowa wspólna inicjatywa w sprawie normalizacji będzie odgrywać kluczową rolę w tym względzie; podkreśla znaczenie udziału większej liczby MŚP w europejskiej normalizacji;

31. wzywa do szybkiego wdrożenia dyrektyw UE w sprawie zamówień publicznych z 2014 r.; przypomina Komisji i państwom członkowskim, że dyrektywy te nakładają na instytucje zamawiające obowiązek podjęcia decyzji o udzieleniu zamówienia w oparciu o zasadę oferty najkorzystniejszej ekonomicznie ze szczególnym uwzględnieniem kosztów cyklu życia oraz produktów zrównoważonych środowiskowo i społecznie, co przyczynia się do zapobiegania dumpingowi płacowemu i socjalnemu oraz potencjalnie wzmacnia regionalną strukturę gospodarczą; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by ogólnie wspierały analizowanie kosztów cyklu życia produktu jako praktykę standardową w przypadku inwestycji długoterminowych, opracowały wytyczne dla instytucji zamawiających i monitorowały stosowanie tych wytycznych; zwraca się do Komisji i państw członkowskich, by przypomniwały instytucjom zamawiającym, że w zmienionych europejskich ramach zamówień publicznych istnieje przepis pozwalający na odrzucenie ofert, w których udział wartości zamówienia powstałej poza UE przekracza 50 % (art. 85 dyrektywy 2014/25/UE);

32. zwraca się do Komisji o monitorowanie pozaeuropejskich inwestycji kolejowych w państwach członkowskich UE oraz o zagwarantowanie przestrzegania europejskich przepisów w dziedzinie zamówień publicznych, np. przepisów dotyczących rażąco niskich ofert i nieuczciwej konkurencji; zachęca Komisję do badania sytuacji potencjalnych oferentów spoza Europy przedstawiających oferty w UE, a równocześnie otrzymujących dotacje rządowe z państw trzecich;

Stymulowanie inwestycji w przedsięwzięciach kolejowych

33. oczekuje, że istniejące unijne instrumenty finansowe (np. instrument „Łącząc Europę”, fundusze strukturalne) będą w pełni wykorzystywane, by zwiększać popyt na przedsięwzięcia kolejowe (dotyczy to również unijnych instrumentów finansowania działań poza UE, np. Instrumentu Pomocy Przedakcesyjnej i Europejskiego Instrumentu Sąsiedztwa); podkreśla znaczenie pomyślnego wdrożenia Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) jako narzędzia mobilizującego kapitał prywatny w branży kolejowej i wzywa do dalszego poszukiwania metod przyciągania inwestycji prywatnych w przedsięwzięciach kolejowych; dostrzega ważną rolę publicznych banków rozwoju na szczeblu krajowym i europejskim we wspieraniu branży zaopatrzenia kolei; zwraca się do Komisji, by współpracowała z bankami rozwoju z udziałem wielu podmiotów w celu wsparcia organów publicznych i podmiotów prywatnych w inwestowaniu na całym świecie w jak najbardziej zrównoważony i efektywny energetycznie sprzęt kolejowy; apeluje do Komisji i EBI o zwiększenie wsparcia doradczego w przedsięwzięciach kolejowych z wykorzystaniem nowo powstałego Europejskiego Centrum Doradztwa Inwestycyjnego w ramach EFIS, by pomóc przyciągnąć inwestorów; uważa, że sektor kolejowy w Europie nadal będzie mocno uzależniony od inwestycji publicznych; wzywa zatem państwa członkowskie i organy publiczne do znacznych inwestycji w główne szlaki i miejskie systemy kolejowe oraz do zwiększenia w miarę możliwości wskaźników wykorzystania funduszy spójności na przedsięwzięcia kolejowe; jednak ze względu na wspomniane uzależnienie i na obciążenie finansów publicznych w wielu państwach europejskich apeluje o wykorzystanie wszelkich możliwych środków, zarówno regulacyjnych, jak i budżetowych, w celu przyciągnięcia kapitału prywatnego do branży kolejowej;

Czwartek, 9 czerwca 2016 r.

34. zwraca uwagę, że złożoność sektora kolejowego utrudnia kredytodawcom zrozumienie ryzyka, a zatem udzielanie tanich pożyczek; zwraca się do Komisji o rozwijanie forum finansowego branży zaopatrzenia kolei w celu zwiększenia współpracy i dzielenia się wiedzą między branżą zaopatrzenia kolei a sektorem finansowym, co poprawi zrozumienie branży przez banki, a przez to zrozumienie ryzyka i obniżenie kosztów finansowania;
35. uważa, że nie należy zaniedbywać utrzymania i modernizacji istniejących urządzeń kolejowych; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zachęcały do zastępowania na większą skalę starych urządzeń nowoczesnymi produktami spełniającymi zasady zrównoważonego rozwoju;
36. z zadowoleniem przyjmuje poparcie UE dla internetowej platformy „Centrum monitorowania mobilności miejskiej” (Eltis) służącej wymianie najlepszych praktyk dotyczących systemów miejskich w obszarach metropolitalnych; apeluje do Komisji o zwiększenie wymiany najlepszych praktyk dotyczących różnych możliwości finansowania zrównoważonych systemów mobilności w miastach i o wspieranie ich w ramach mającej powstać europejskiej platformy dotyczącej planów zrównoważonej mobilności miejskiej;
37. zwraca się do Komisji o pomoc w dalszym zharmonizowanym wdrażaniu systemu ERTMS w UE we współpracy z Europejską Agencją Kolejową oraz w propagowaniu tego systemu poza UE;
38. z zadowoleniem przyjmuje starania o wprowadzenie usług i aplikacji programu Galileo i europejskiego systemu wspomagania satelitarnego (EGNOS) do branży kolejowej; uznaje w tym względzie rolę Agencji Europejskiego GNSS i skuteczne zarządzanie przez nią projektami w ramach 7PR i programu „Horyzont 2020”;

Zwiększenie światowej konkurencyjności branży zaopatrzenia kolei

39. wzywa Komisję, by zapewniła ujęcie w przyszłych umowach handlowych (w tym w negocjowanych obecnie umowach z Japonią, Chinami i USA) i w przeglądach obowiązujących umów handlowych specjalnych postanowień znacznie poprawiających dostęp europejskiej branży zaopatrzenia kolei do rynków, zwłaszcza w odniesieniu do zamówień publicznych, w tym przez podjęcie problemu rosnących wymogów dotyczących lokalizacji i zapewnienie wzajemnego dostępu branży zaopatrzenia kolei do rynków zagranicznych; wzywa Komisję, aby zapewniła równe warunki działania podmiotom gospodarczym z Europy i spoza niej;
40. wzywa Komisję do zagwarantowania większej spójności polityki handlowej i polityki przemysłowej UE, aby polityka handlowa uwzględniała potrzeby przemysłu europejskiego, a umowy handlowe nowej generacji nie prowadziły do dalszego przenoszenia produkcji i do pogłębienia deindustrializacji w UE;
41. apeluje do Komisji, by dążyła do zniesienia głównych barier pozataryfowych utrudniających europejskiej branży kolejowej dostęp do rynków zagranicznych, w tym przeszkód dla inwestycji (w szczególności obowiązków nakładanych w spółkach *joint venture*), dyskryminacji i braku przejrzystości w procedurach udzielania zamówień publicznych (w szczególności coraz bardziej uciążliwych wymogów dotyczących udziału lokalnego);
42. podkreśla znaczenie oraz wpływ negocjacji w sprawie „międzynarodowego instrumentu zamówień publicznych” oraz przeglądu regulacji dotyczących instrumentów ochrony handlu na europejską branżę zaopatrzenia kolei oraz apeluje do Rady i Komisji o uwzględnienie tych kwestii i ścisłą współpracę z Parlamentem Europejskim w celu szybkiego uzyskania porozumienia w sprawie tych instrumentów; zwraca się do Komisji o uwzględnienie skutków, jakie przyznanie statusu gospodarki rynkowej państwowym lub innym nierynkowym gospodarkom może mieć dla funkcjonowania instrumentów ochrony handlu i konkurencyjności europejskiej branży zaopatrzenia kolei;
43. apeluje do Komisji o spójną strategię handlową UE, zapewniającą przestrzeganie zasady wzajemności, zwłaszcza w odniesieniu do Japonii, Chin i USA, a także wspieranie dalszego umiędzynarodowienia branży zaopatrzenia kolei, zwłaszcza MŚP, w tym przez propagowanie na szczeblu międzynarodowym europejskich norm i technologii, np. ERTMS, oraz przez poszukiwanie lepszych metod ochrony praw własności intelektualnej przynależnych europejskiej branży zaopatrzenia kolei (np. przez szersze propagowanie Punktu Informacyjnego IPR);

Czwartek, 9 czerwca 2016 r.

44. zwraca się do Komisji, by przyczyniła się do wyeliminowania wszystkich barier taryfowych i pozataryfowych, uproszczenia procedur handlowych dla MŚP z branży zaopatrzenia kolei oraz zapewnienia stopniowego eliminowania wszelkich restrykcyjnych praktyk handlowych na rynkach państw trzecich; zwraca się do Komisji o podejmowanie działań na rzecz ułatwienia wydawania wiz pracowniczych pracownikom europejskich MŚP czasowo oddelegowanym do państw trzecich oraz na rzecz ograniczenia liczby transakcji gospodarczych, jakie muszą prowadzić MŚP;

45. zauważa, że niektóre państwa trzecie powodują obecnie niemożliwe do zaakceptowania zakłócenia w handlu, nadmierne wspierając swoich eksporterów z wykorzystaniem warunków finansowych oferowanych potencjalnym klientom; zwraca się w związku z tym do Komisji, aby przekonała chiński rząd do przystąpienia do ustaleń OECD w sprawie oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych, a szczególnie do rozdziału dotyczącego infrastruktury kolejowej; wzywa Komisję, by jednocześnie zintensyfikowała prace nad nowymi światowymi wytycznymi w sprawie kredytów eksportowych w ramach międzynarodowej grupy roboczej ds. kredytów eksportowych (IWG);

Zwiększenie strategicznego wsparcia politycznego dla sektora

46. wzywa Komisję do opublikowania komunikatu w sprawie spójnej strategii UE na rzecz polityki przemysłowej, mającej na celu reindustrializację Europy, m.in. w oparciu o zasady zrównoważonego rozwoju, efektywność energetyczną i zasobooszczędność; zwraca się do Komisji o przedstawienie w tym dokumencie strategii dotyczącej ważnych sektorów przemysłu, w tym branży zaopatrzenia kolei; uważa, że należy ująć w nim pomysły na utrzymanie wysokiego stopnia pionowej integracji produkcji w UE;

47. zwraca się do Komisji o zorganizowanie dialogu przemysłowego wysokiego szczebla poświęconego branży zaopatrzenia kolei, z udziałem właściwych komisarzy, posłów do Parlamentu Europejskiego, przedstawicieli Rady, państw członkowskich, sektora kolejowego, związków zawodowych, instytucji badawczych, Europejskiej Agencji Kolejowej i europejskich organizacji normalizacyjnych; zaznacza, że regularny dialog przemysłowy poświęcony branży zaopatrzenia kolei umożliwi uporządkowaną dyskusję na szczeblu europejskim dotyczącą horyzontalnych wyzwań, przed którymi stoi sektor, oraz wpływu polityki UE na konkurencyjność branży zaopatrzenia kolei;

48. zwraca się do Komisji o zapewnienie powiązania polityki wpływająca na konkurencyjność unijnej branży zaopatrzenia kolei ze skuteczną komunikacją i koordynacją działań administracji w poszczególnych powiązanych obszarach polityki;

49. jest zdania, że polityczne wsparcie Rady jest niezbędne do poprawy sytuacji i rozwoju europejskiej branży zaopatrzenia kolei; w związku z tym wzywa Radę ds. Konkurencyjności, by w swoim programie prac w konkretnej formie ujęła branżę zaopatrzenia kolei;

o

o o

50. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.
