

Wspólne oświadczenie sektora kolejowego w sprawie inicjatywy UE dotyczącej taksonomii

Niniejsze oświadczenie zostało przygotowane wspólnie przez następujące stowarzyszenia: Wspólnotę Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER), Stowarzyszenie Europejskich Zarządców Infrastruktury Kolejowej (EIM), Europejskie Stowarzyszenie Kolejowych Transportu Towarowego (ERFA), Międzynarodową Unię Posiadaczy Wagonów (UIP) oraz Europejskie Stowarzyszenie Przemysłu Zaopatrzenia Kolei (UNIFE), dalej łącznie zwane: „europejskim sektorem kolejowym”.

W niniejszym wspólnym oświadczeniu europejski sektor kolejowy pragnie przedstawić wspólne poglądy i priorytety w odniesieniu do unijnego systemu klasyfikacji (taksonomii) dla zrównoważonych działalności ekonomicznych. Niniejszy dokument stanowi część uwag, które zgłosiliśmy w ramach konsultacji publicznych dotyczących projektu aktu delegowanego ustanawiającego techniczne kryteria warunków, jakie musi spełnić działalność gospodarcza wnosząca istotny wkład w łagodzenie klimatu lub adaptację do zmian klimatu.

- Europejski sektor kolejowy podziela ambitny cel wyrażony w rozporządzeniu UE ws. taksonomii, jakim jest zdefiniowanie na szczeblu UE kryteriów identyfikacji zrównoważonej działalności, które będą stanowić wytyczne dla inwestorów i instytucji finansowych – zgodnie z planem działania na rzecz finansowania zrównoważonego wzrostu (2018 r.) i Europejskim Zielonym Ładem (2019 r.).
- Przewozy kolejowe są najbardziej ekologicznym rodzajem transportu masowego. Jednym z niezbędnych kroków na drodze do osiągnięcia ambitnych celów w zakresie neutralności klimatycznej do 2050 r. jest dekarbonizacja sektora transportu. Kolej, która stale zmniejsza emisje przy jednoczesnym zwiększaniu efektywności energetycznej, odegra istotną rolę w osiągnięciu bardziej ekologicznego paradygmatu transportu.
- Aktywa środowiskowe naszego sektora odegrają kluczową rolę w procesie przejścia na gospodarkę niskoemisyjną. W związku z tym uważamy, że działalność gospodarcza związana z sektorem kolejowym, zarówno w zakresie infrastruktury i jej eksploatacji jak również wytwarzania produktów i technologii, powinna w całości zostać uznana za spełniającą minimalne kryteria uznania ją za zrównoważoną pod względem środowiskowym.
- Mocno wierzymy w to, że spółki, instytucje a wręcz całe gałęzie przemysłu należy motywować do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów. Z myślą o ukierunkowaniu inwestycji w stronę bardziej ekologicznych projektów i rozwiązań finansowych, ramy regulacyjne taksonomii muszą umożliwiać przyjazną w użyciu, rzetelną, weryfikowalną i wiarygodną porównywalność różnych rodzajów działalności gospodarczej – a w konsekwencji różnych rodzajów transportu.
- Zgodnie z art. 19 ust. 3 Rozporządzenia UE nr 2020/852, techniczne kryteria kwalifikacji obejmują kryteria dotyczące działalności związanej z przejściem na mobilność neutralną dla klimatu, w szczególności dzięki przesunięciom międzygałęziowym, środkom w zakresie efektywności i paliwom alternatywnym. Należy zgodzić się z twierdzeniem, że taksonomia powinna dążyć do przesunięć międzygałęziowych jako środka przyczyniającego się w znacznym stopniu do realizacji celów środowiskowych Unii Europejskiej.
- Ponownie wyrażamy nasze rozczarowanie faktem, że żaden z przedstawicieli sektora kolejowego nie został włączony do grona ekspertów Platformy ds. zrównoważonego finansowania. Zachęcamy Komisję do zidentyfikowania wszystkich istotnych sposobów skutecznego zaangażowania naszego sektora oraz podmiotów będących naszymi dostawcami. Zaangażowanie to nie powinno ograniczać się do udziału w procesie prowadzącym do ostatecznego zatwierdzenia aktu delegowanego, lecz obejmować również wszelkie ewentualne przyszłe zmiany jak również praktyczne stosowanie przedmiotowego Rozporządzenia.



My, europejski sektor kolejowy, potwierdzamy ponownie naszą gotowość do współpracy z instytucjami UE i państwami członkowskimi mając na celu pomyślne wdrożenie taksonomii. Nasze podstawowe rekomendacje dotyczące projektu aktu delegowanego przedstawiamy w ZAŁĄCZNIKU nr 1 na następnej stronie.

Libor Lochman
Dyrektor Generalny CER

Monika Heiming
Dyrektor Generalny EIM

Conor Feighan
Sekretarz Generalny ERFA

Gilles Peterhans
Sekretarz Generalny UIP

Philippe Citroën
Dyrektor Generalny UNIFE

Załącznik nr 1 – Rekomendacje dotyczące projektu aktu delegowanego

Zalecenia systemowe – Definicje pojęć i parametry

- Niektóre rodzaje działalności gospodarczej związanej z kolejnictwem zostały zdefiniowane jako działalność „przejściowa”, podczas gdy inne jako „wspomagające”, co może prowadzić do potencjalnych niespójności w całym tekście.
 - Kolejowe przewozy pasażerskie i towarowe realizowane przy wyłącznym użyciu urządzeń bezemisyjnych nie powinny zostać sklasyfikowane jako działalność przejściowa. Infrastruktura kolejowa oraz usługi i działalność produkcyjna w tej branży przyczyniają się do zmniejszenia emisji CO₂ i mają aktywny wpływ na łagodzenie zmian klimatu. Infrastruktura kolejowa, a także usługi i działalność produkcyjna w tej branży powinny być zatem sklasyfikowane jako „wspomagające”.
 - Zaklasyfikowanie danej działalności jako przejściowej lub wspomagającej nie powinno w ramach taksonomii dyskwalifikować związanej z nią działalności badawczo-rozwojowej.
 - Należy doprecyzować rozróżnienie między działalnością przejściową/wspomagającą/niesklasyfikowaną.
 - Ponadto w zawartych w Taksonomii definicjach dotyczących kolejnictwa należałoby dokonać ujednoczenia terminologii (np. angielski termin „railway” powinien zastąpić słowo „railroad”), posługując się w tym zakresie wyrażeniami zdefiniowanymi w dyrektywie (UE) 2016/797.
- Przy porównywaniu poszczególnych rodzajów transportu zasadnicze znaczenie ma sprawiedliwe traktowanie, a cel ten powinien zostać osiągnięty również dzięki posługiwaniu się odpowiednimi parametrami czy wskaźnikami. Zaproponowany horyzontalny sposób pomiaru tego parametru – tj. na podstawie bezpośredniej emisji CO₂ (z rury wydechowej) – jest dość mało ambitnym narzędziem, które miałyby służyć do oceny ogólnej efektywności środowiskowej środków transportu.
 - Popieramy rozwiązanie wykraczające poza ramy prostego podejścia koncentrującego się wyłącznie na emisji CO₂, oparte na całym cyklu życia i emisji CO_{2e} na pasażera i tonokilometry. Rozwiązanie takie byłoby zgodne z międzynarodowymi normami i z właściwą definicją „neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla”.
 - Parametr oparty o liczbę CO_{2e} na pasażera i tonokilometry, obejmujący całe spektrum emisji gazów cieplarnianych, został uwzględniony w sprawozdaniu końcowym technicznej grupy ekspertów (TEG) i powinien zostać uwzględniony w akcie delegowanym. Należy zaznaczyć, że powyższe podejście jest zgodne z metodologią obliczania emisji w sektorze kolejowym, zarządzaną przez UIC.¹
 - Należy przy tym uwzględnić całokształt oddziaływania emisji CO_{2e} w całym łańcuchu dostaw energii – np. wydobycie zasobów, wytwarzanie, przetwarzanie, dystrybucję, utylizację i usuwanie zanieczyszczeń.

Zalecenia systemowe – Opis działań i związanych z nimi kryteriów

- Konserwację, ulepszenie, renowację i modernizację pojazdów szynowych i infrastruktury kolejowej uznaje się za zrównoważoną działalność gospodarczą.
 - Rekomendujemy dodanie ogólnego sformułowania w powyższym zakresie w punktach „produkcja technologii niskoemisyjnych dla transportu”, „produkcja innych technologii niskoemisyjnych” oraz „infrastruktura dla transportu kolejowego”.
 - Zalecamy dodanie kodów NACE C.33.1.7 „naprawa i konserwacja pozostałego sprzętu transportowego” oraz H52.2.9 – „pozostała działalność wspomagająca transport”.
- Sektor kolejowy powinien zostać uwzględniony na poziomie systemowym, a działalność gospodarcza związana z przewozami kolejowymi powinna zostać adekwatnie uwzględniona w Taksonomii. Stacje i terminale kolejowe niezbędne do realizacji usług transportu kolejowego powinny wejść w zakres zrównoważonej działalności gospodarczej.
 - Rekomendujemy uwzględnienie innego rodzaju podstawowej infrastruktury wspierającej działalność transportową, nieuwzględnionej w kodyfikacji NACE, dodając ją w kategorii „infrastruktury transportu

¹ System raportowania strategii ochrony środowiska UIC (ESRS)

kolejowego".

Produkcja technologii niskoemisyjnych dla transportu	Produkcja pozostałych technologii niskoemisyjnych	Infrastruktura dla transportu kolejowego
<p><u>Opis działalności</u></p> <p>Produkcja niskoemisyjnych pojazdów transportowych, flot i statków a także kluczowych komponentów, oraz ich naprawa, doposażanie [ang. retrofitting], konserwacja i modernizacja.</p> <p>Działalność ta jest ujęta w ramach kodów NACE C.27.1.1, C.27.9.0, C.29.1.0, C.29.2.0, C.30.1.1, C.30.1.2, C.30.2.0, C.30.9.1, C.30.9.2, C.30.9.9, C33.1.7 oraz H52.2.9 zgodnie ze statystyczną klasyfikacją działalności gospodarczej wprowadzoną Rozporządzeniem (WE) nr 1893/2006</p> <p>[...]</p>	<p><u>Opis działalności</u></p> <p>Produkcja technologii niskoemisyjnych prowadzących do znacznej redukcji emisji gazów cieplarnianych w innych sektorach gospodarki.</p> <p>Aktywność ta jest sklasyfikowana w NACE pod kodami od C10 do C33, oraz NACE H52.2.9 zgodnie ze statystyczną klasyfikacją działalności gospodarczej wprowadzoną Rozporządzeniem (WE) nr 1893/2006</p> <p>[...]</p>	<p><u>Opis działalności</u></p> <p>Budowa, ulepszanie eksploatacja i konserwacja pojazdów kolejowych, linii kolejowych, oraz metra oraz kluczowych podzespołów, a także wiaduktów i tuneli oraz systemów zarządzania ruchem, łącznie ze świadczeniem usług architektonicznych, inżynierskich, projektowych, nadzoru budowlanego oraz usług geodezyjnych i kartograficznych itp., jak również wykonywaniem badań fizycznych, chemicznych oraz innych badań analitycznych wszystkich rodzajów materiałów i produktów.</p> <p>Działalność ta jest ujęta w ramach kodów NACE C.33.1.7, F42.13, F71.1, F71.20, F43.21 and H52.2. zgodnie ze statystyczną klasyfikacją działalności gospodarczej wprowadzoną Rozporządzeniem (WE) nr 1893/2006. Pozostała podstawowa infrastruktura wspierająca działalność transportową, nieuwzględniona w powyższej klasyfikacji NACE, taka jak stacje i terminale kolejowe, również kwalifikuje się do tej kategorii.</p> <p>[...]</p>

- Należy wyjaśnić działania związane z produkcją i eksploatacją pojazdów transportu kolejowego.
- Rekomendujemy objęcie Taksonomią lokomotyw (a nie tylko pociągów, wagonów pasażerskich i towarowych) oraz systemów napędu hybrydowego (w uzupełnieniu do systemów dwumodalnych).

Produkcja technologii niskoemisyjnych dla transportu	Pasażerski międzymiastowy transport kolejowy	Towarowy transport kolejowy
<p><u>Znaczący wkład w łagodzenie zmian klimatu</u></p> <p>Przedmiot działalności gospodarczej polega na produkcji:</p> <p>(a) lokomotywy, jednostek trakcyjnych, wagonów pasażerskich i towarowych o zerowej emisji bezpośredniej CO₂ (przez rury wydechowe);</p> <p>(b) lokomotywy, jednostek trakcyjnych, wagonów pasażerskich i towarowych o zerowej emisji bezpośredniej CO₂ (przez rury wydechowe) przy eksploatacji na torze wyposażonym w niezbędną infrastrukturę natomiast tam gdzie brak odpowiedniej infrastruktury wykorzystujących silnik konwencjonalny (systemy hybrydowe lub układy napędowe);</p> <p>[...]</p>	<p><u>Znaczący wkład w łagodzenie zmian klimatu</u></p> <p>Działalność ta spełnia jedno lub oba z poniższych kryteriów:</p> <p>(a) lokomotywy, jednostki trakcyjne i wagony pasażerskie charakteryzują się zerową emisją bezpośrednią CO₂ (przez rury wydechowe);</p> <p>(b) lokomotywy, jednostki trakcyjne i wagony pasażerskie charakteryzują się zerową emisją bezpośrednią CO₂ (przez rury wydechowe) przy eksploatacji na torze wyposażonym w niezbędną infrastrukturę natomiast tam gdzie odpowiednia infrastruktura nie jest dostępna wykorzystują silnik konwencjonalny (systemy hybrydowe lub dwumodalne układy napędowe)</p> <p>[...]</p>	<p><u>Znaczący wkład w łagodzenie zmian klimatu</u></p> <p>Działalność ta spełnia jedno lub oba z poniższych kryteriów:</p> <p>(a) lokomotywy, jednostki trakcyjne i wagony charakteryzują się zerową emisją bezpośrednią CO₂ (przez rury wydechowe);</p> <p>(b) lokomotywy, jednostki trakcyjne i wagony charakteryzują się zerową emisją bezpośrednią CO₂ (przez rury wydechowe) przy eksploatacji na torach wyposażonych w niezbędną infrastrukturę natomiast tam gdzie brak odpowiedniej infrastruktury wykorzystują silnik konwencjonalny (systemy hybrydowe lub dwumodalne układy napędowe)</p>

Rekomendacje dotyczące poszczególnych rodzajów działalności – towarowy transport kolejowy

- Kwestionujemy fakt wyłączenia pociągów i wagonów przeznaczonych do transportu paliw kopalnych z zakresu zrównoważonej działalności gospodarczej.
 - Zarówno definicja „paliw kopalnych”, jak i sformułowanie „przeznaczone” mają w kontekście pociągów i wagonów potencjalnie bardzo szerokie, ogólne i niejednoznaczne konotacje, tym samym pozostawiając miejsce na różne interpretacje. Zdecydowanie rekomendujemy doprecyzowanie rozważanych pojęć i definicji, na przykład poprzez użycie sformułowania „wyłącznie przeznaczone” zamiast samego „przeznaczone”.
 - Powinno istnieć wyraźne koncepcyjne rozróżnienie pomiędzy czynnościami związanymi z faktyczną operacją „przewozu”, związaną z eksploatacją wagonu *per se*, a przewożonym ładunkiem. Ocena oddziaływania na środowisko powinna być dokonywana w oparciu o faktyczny wpływ eksploatacji pociągów towarowych – co nijak nie jest związane z typem przewożonego ładunku.
 - Nie uwzględniono należyte wpływu ogólnej definicji „paliw kopalnych” na działalność w zakresie transportu towarowego. Według danych Eurostat przedmiotowa regulacja w jej obecnej formie miałaby negatywny wpływ na co najmniej 80 mld tonokilometrów² realizowanych w ramach kolejowego transportu koksu i produktów ropopochodnych, węgla kamiennego i brunatnego; ropy naftowej i gazu ziemnego (stanowiących 20 % wszystkich kolejowych przewozów towarowych) oraz eksploatację prawie 62 000 wagonów przez prywatnych posiadaczy wagonów w Europie.
 - Aczkolwiek transport paliw kopalnych ulegnie stopniowemu zmniejszeniu, to właśnie transport kolejowy pozostaje najbardziej efektywnym pod względem emisji dwutlenku węgla i najbezpieczniejszym sposobem transportu tych surowców. Wyłączenie transportu paliw kopalnych z Taksonomii grozi przestawieniem się na inne środki transportu, powodujące większe zanieczyszczenie.
 - Kolej odgrywa kluczową rolę w transporcie towarów niebezpiecznych, na przykład w transporcie odpadów z elektrowni jądrowych. Dlatego też ważne będzie doprecyzowanie kwestii energii jądrowej w taksonomii, w tym transportu tego typu odpadów.

Rekomendacje dotyczące poszczególnych rodzajów działalności – infrastruktura transportu kolejowego

- Jak wspomniano powyżej, kwestionujemy fakt wyłączenia infrastruktury kolejowej przeznaczonej do transportu paliw kopalnych z zakresu zrównoważonej działalności gospodarczej.
 - W ślad za poprzednim punktem dotyczącym „kolejowego transportu towarowego”, podkreślamy istotność wypracowania wyraźnego koncepcyjnego rozdziału pomiędzy faktyczną operacją „przewozu” wykonywanego przez pociąg poruszający się w ramach infrastruktury a rodzajem przewożonego ładunku.
 - Należy wyjaśnić w jaki sposób i według jakich parametrów będzie wyróżniana infrastruktura zasadniczo przeznaczona do transportu paliw kopalnych. Zdecydowanie rekomendujemy doprecyzowanie rozważanych pojęć, na przykład poprzez użycie sformułowania „wyłącznie przeznaczone” zamiast samego „przeznaczone”.
- Kryteria definiujące działalność gospodarczą nawiązują do Dyrektywy (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności, która stosuje się do **głównych szlaków kolejowych**. Należy unikać wyłączenia z tych kryteriów kolei miejskiej (tj. metra, linii tramwajowych, miejskiej kolei lekkiej).

² Dane z krajów UE 25 oraz Wielkiej Brytanii, Norwegii i Szwajcarii pochodzą z materiału Eurostatu nt. *Towary przewożone transportem kolejowym w rozbiu na grupy towarów - począwszy od 2008 r. w oparciu o NST 2007* (https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/RAIL_GO_GRPGOOD_custom_354990/default/table?lang=en)

- Rekomendujemy, aby przedmiotowa działalność gospodarcza obejmowała równoważne systemy zarządzania ruchem dla mobilności miejskiej.

Infrastruktura transportu kolejowego

Znaczący wkład w łagodzenie zmian klimatu

Działalność spełnia jedno z poniższych kryteriów:

(a) Infrastruktura (w rozumieniu pkt. 2 Załącznika II do Dyrektywy UE Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 składa się z:

(i) zelektryfikowanej infrastruktury przytorowej oraz powiązanych z nią podsystemów: infrastruktury, energii, pokładowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz przytorowych podsystemów sterowania ruchem kolejowym, zdefiniowanych w pkt. 2 Załącznika II do Dyrektywy (UE) 2016/797;

(ii) infrastruktury przytorowej i powiązanych z nią podsystemów, w przypadku gdy istnieje plan elektryfikacji lub jeżeli infrastruktura ta zostanie przystosowana do eksploatacji przez pociągi z zerową emisją CO₂ w okresie 10 lat od rozpoczęcia działalności; przy czym chodzi tutaj o podsystemy „infrastruktura”, „energia”, „sterowanie – urządzenia pokładowe” i „sterowanie – urządzenia przytorowe”, zgodnie z definicją tych wyrażeń zawartą w pkt. 2 Załączniku II do Dyrektywy (UE) 2016/797;

(a2) równoważne systemy zarządzania ruchem dla autobusów, metra i tramwajów (np. systemy sterowania pociągiem oparte na łączności (CBTC)).

[...]

Rekomendacje dotyczące poszczególnych rodzajów działalności – produkcja pozostałych technologii niskoemisyjnych

- Zwracamy uwagę na niejasne wyrażenie dotyczące „najbardziej wydajnej alternatywnej technologii/produktu/rozwiązania dostępnego na rynku” użyte przy okazji kryteriów przedmiotowej działalności. Identyfikacja najlepszych alternatywnych rozwiązań dostępnych na rynku może nastroić danej spółce trudności, biorąc pod uwagę dynamikę procesu innowacji technologicznych.
 - Sugerujemy, aby Komisja Europejska przedstawiła wytyczne i informacje na temat interpretacji kwestii najlepszych alternatywnych technologii/produktów/rozwiązań.