



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 22.6.2006
COM(2006) 314 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DLA RADY I PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

**Utrzymać Europę w ruchu -
zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu
Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu
z 2001 r.**

{SEC(2006) 768}

SPIS TREŚCI

1.	Nowy kontekst europejskiej polityki transportowej	3
1.1.	Cele polityki transportowej	3
1.2.	Zmiany kontekstu	5
1.3.	Europejska polityka transportowa w latach 2001-2006	7
2.	Sytuacja w sektorze transportu	8
2.1.	Wzrost transportu	8
2.2.	Wpływ transportu	9
3.	Zrównoważona mobilność na rynku wewnętrznym – Połączenia transportowe dla Europejczyków	10
3.1.	Transport lądowy	10
3.2.	Lotnictwo	12
3.3.	Transport wodny	12
4.	Zrównoważona mobilność dla obywateli – niezawodny, bezpieczny i pewny transport	14
4.1.	Zatrudnienie i warunki pracy	14
4.2.	Prawa pasażera	15
4.3.	Bezpieczeństwo	15
4.4.	Ochrona	16
4.5.	Transport miejski	16
5.	Transport i energia	17
6.	Optymalizacja infrastruktury	18
6.1.	Dwa wyzwania: zmniejszenie zatłoczenia i zwiększenie dostępności	18
6.2.	Zmobilizowanie wszelkich źródeł finansowania	19
6.3.	Inteligentne pobieranie opłat	20
7.	Inteligentna mobilność	21
7.1.	Logistyka transportu	21
7.2.	Inteligentne systemy transportu	22
8.	Wymiar globalny	23
9.	Wniosek: odnowiona agenda	24
	ZAŁĄCZNIK 1	26
	ZAŁĄCZNIK 2	29

1. NOWY KONTEKST EUROPEJSKIEJ POLITYKI TRANSPORTOWEJ

1.1. Cele polityki transportowej

Polityka zrównoważonego transportu UE zmierza do tego, aby nasze systemy transportowe spełniały ekonomiczne, społeczne i środowiskowe potrzeby społeczeństwa. Efektywne systemy transportu są niezbędne dla dobrobytu Europy, gdyż mają znaczący wpływ na wzrost gospodarczy, rozwój społeczny oraz środowisko. Na przemysł transportowy przypada około 7% europejskiego PKB i około 5% zatrudnienia w UE. Jest to ważna dziedzina przemysłu sama w sobie, a ponadto wnosi ważny wkład w funkcjonowanie europejskiej gospodarki jako całości. Mobilność towarów i osób jest niezbędnym elementem konkurencyjności europejskiego przemysłu i usług. Wreszcie, mobilność jest również zasadniczym prawem obywatela.

Mimo że początkowo rozwój polityki transportowej Unii Europejskiej był powolny, w ciągu ostatnich 15 lat rozwijała się ona szybko. **Cele** polityki transportowej UE od czasu opublikowania Białej Księgi dotyczącej transportu w 1992 r.¹ poprzez Białą Księgę z 2001 r.² do dzisiejszego komunikatu pozostają nadal aktualne: pomoc w dostarczeniu Europejczykom sprawnych, efektywnych systemów transportowych, które:

- zapewniają wysoki poziom **mobilności** ludziom i przedsiębiorstwom w całej Unii. Dostępność rozwiązań transportowych przystępnych cenowo i o wysokiej jakości przyczynia się żywotnie do realizacji swobodnego przepływu ludności, towarów i usług, do poprawy spójności społecznej i ekonomicznej oraz do zapewnienia konkurencyjności europejskiego przemysłu;
- ***chronią** środowisko, zapewniają bezpieczeństwo energetyczne, promują minimalne normy pracy dla sektora oraz chronią pasażerów i obywateli.*
 - Wpływ transportu na środowisko wzrósł znacząco a w przyszłości utrzymywać się będą istotne problemy związane z ochroną zdrowia i środowiska, np. zanieczyszczenie powietrza³. Konieczne jest zatem promowanie wysokiego poziomu ochrony i poprawy jakości środowiska.
 - Będąc jednym z głównych konsumentów energii, *transport musi przyczyniać się do zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego.*
 - W dziedzinie społecznej polityka UE wspiera poprawę jakości zatrudnienia oraz podnoszenie kwalifikacji europejskich pracowników transportu.
 - Polityka UE chroni również europejskich obywateli i dostawców usług transportowych, zarówno jako konsumentów, jak i pod względem bezpieczeństwa, a ostatnio również ochrony.

¹ COM(92) 494 z 2 grudnia 1992 r.: „Przyszły rozwój wspólnej polityki transportowej”.

² COM(2001) 370 z 12 września 2001 r.: „Europejska polityka transportowa na 2010 r.: czas na decyzję”.

³ COM(2005) 446 z 21 września 2005 r. w sprawie Strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza.

- *wprowadzają innowacje służące realizacji pierwszych dwóch celów, tj. mobilności i ochrony środowiska, poprzez zwiększanie efektywności i poziomu zrównoważenia szybko rozwijającego się sektora transportowego. W miarę rozwoju polityki UE na rynek wprowadzane są przyszłościowe innowacyjne rozwiązania, które są energooszczędne lub wykorzystują alternatywne źródła energii, a dojrzałe, duże projekty w zakresie inteligentnych systemów transportowych, takie jak Galileo, uzyskują wsparcie;*
- *umożliwiają międzynarodowe kontakty promując politykę Unii na rzecz wzmocnienia zrównoważonej mobilności, ochrony i innowacji przez uczestnictwo w międzynarodowych organizacjach. Rola UE jako światowego lidera w dzieszinie zrównoważonych rozwiązań technicznych dla transportu, dziedzin działalności transportowej, urządzeń oraz usług musi być coraz szerzej uznawana.*

Cele te stawiają politykę transportową Unii w centrum **Agendy lizbońskiej** na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Jak pokazuje niniejszy komunikat, mają one również bardziej długofalowy charakter, zapewniając równowagę pomiędzy imperatywami wzrostu gospodarczego, dobra społecznego oraz ochrony środowiska we wszystkich wyborach dotyczących polityki⁴.

Rynek wewnętrzny przyniósł już wiele korzyści dla sektora transportu drogowego i lotniczego. Oczekuje się, że w przyszłości podobnie będzie również w przypadku transportu kolejowego i wodnego. Osiągnięty wzrost efektywności poparty polityką UE sprawi, że zwłaszcza kolej i transport wodny stana się bardziej konkurencyjne, szczególnie na dłuższych trasach. Należy **wyeliminować** negatywne skutki uboczne mobilności przy użyciu szerokiego wachlarza narzędzi politycznych. Dlatego w przyszłości polityka będzie musiała doprowadzić do **zoptymalizowania** potencjału własny każdego środka transportu z myślą o osiągnięciu celu, jakim są czyste i wydajne systemy transportu. Należy rozwijać technologiczne możliwości uczynienia transportu bardziej przyjaznym dla środowiska, szczególnie w odniesieniu do emisji gazów cieplarnianych. Szereg ważnych projektów w dziedzinie infrastruktury pomoże zmniejszyć presję wywieraną na określone obszary środowiska, na które transport wywiera wpływ. Tam, gdzie to stosowne, należy dokonać **zamiany** na środki transportu bardziej przyjazne dla środowiska, zwłaszcza na długich dystansach, na obszarach miejskich oraz na zatłoczonych korytarzach. Jednocześnie każdy środek transportu musi zostać zoptymalizowany. Wszystkie rodzaje transportu muszą stać się bardziej przyjazne dla środowiska, bezpieczne i energooszczędne. Wreszcie **współmodalność**, tj. efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi, doprowadzi do optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów. Podejście to jest w pełni zgodne z wnioskami konkluzjami Rady Europejskiej z 16 czerwca 2006 r. oraz odnowioną strategią dotyczącą zrównoważonego rozwoju, w szczególności jej rozdziałem poświęconym transportowi.

⁴ Patrz komunikat Komisji COM(2005) 658 z 13 grudnia 2005 r. w sprawie przeglądu Strategii zrównoważonego rozwoju. Platforma działania.

1.2. Zmiany kontekstu

Cele polityki transportowej UE pozostają stałe w czasie, jednak jej ogólny kontekst ulegał ewolucji:

- **Rozszerzenie UE** nadało jej polityce transportowej wymiar ogólnoeuropejski. Przedłużenie głównych osi systemu transeuropejskiego zwiększyło ilość korytarzy, które szczególnie nadają się do transportu kolejowego i wodnego. Europejski półwysep jest bardziej niż kiedykolwiek potęgą morską: Morze Bałtyckie jest w większości otoczone Państwami Członkowskimi UE, a główne rzeki, wraz z osią Ren-Dunaj, zapewniają wzajemne połączenia pomiędzy strefami morskimi. Unia składająca się z 25 członków, a wkrótce 27, jest bardziej zróżnicowana. Na gęsto zaludnionym i uprzemysłowionym obszarze „środkowego zachodu” główny problem stanowi zanieczyszczenie, wykorzystanie terenu i zagęszczenie ruchu drogowego, dla innych państw członkowskich kluczową sprawą jest nadal dostępność transportu. To zróżnicowanie może w pewnych dziedzinach polityki wymagać bardziej zróżnicowanego podejścia pozostawiającego miejsce dla lokalnych, regionalnych i krajowych rozwiązań, przy jednoczesnym zapewnieniu ogólnoeuropejskiego wewnętrznego rynku transportu.
- **Przemysł** transportowy uległ zmianie. Następuje konsolidacja na poziomie europejskim, zwłaszcza w lotnictwie i transporcie morskim. Rynek wewnętrzny przyczynił się do stworzenia konkurencyjnych międzynarodowych przewozów drogowych a także w coraz większym stopniu kolejowych. Ponadto w ostatnich latach uwidoczniły się skutki globalizacji prowadzące do stworzenia dużych przedsiębiorstw logistycznych o ogólnoświatowym zasięgu. Europejska polityka transportowa będzie musiała w większym stopniu skupić się na wzmacnianiu międzynarodowej konkurencyjności transportu wielomodalnego i na oferowaniu zintegrowanych rozwiązań obejmujących różne środki transportu, skoncentrowanych na rozwiązywaniu problemu wąskich gardeł i słabych elementów w łańcuchu logistyki. Równocześnie rynek wewnętrzny musi nadal zapewniać przestrzeń życiową przedsiębiorstwom rozpoczynającym działalność oraz MŚP.
- Transport szybko staje się dziedziną wysokich technologii, przez co badania i **innowacje** mają zasadnicze znaczenie dla jego dalszego rozwoju. Dzięki zwiększeniu budżetu na badania w ramach siódmego ramowego programu badań i rozwoju UE (2007-2013), innowacje techniczne w transporcie wnoszą bezpośredni wkład realizację celów UE w zakresie konkurencyjności, ochrony środowiska i spraw społecznych. Na podstawie strategicznych programów badawczych opracowanych w ramach europejskich platformy technologicznych w dziedzinie transportu podejmowane są działania obejmujące poprawę jakości transportu powierzchniowego i lotniczego z punktu widzenia ochrony środowiska, unowocześnianie zarządzania ruchem, likwidowanie zatłoczenia europejskich korytarzy transportowych, mobilność miejską, intermodalność i interoperacyjność, bezpieczeństwo i ochronę transportu oraz konkurencyjną bazę przemysłową. Do najbardziej obiecujących priorytetowych dziedzin należą inteligentne systemy transportowe łączące w sobie łączność, nawigację i automatyzację oraz technologie budowy silników zapewniające zwiększenie

efektywności zużycia paliwa i umożliwiające wykorzystanie alternatywnych paliw.

- W polityce transportowej muszą być uwzględnione międzynarodowe **zobowiązania w sprawie ochrony środowiska**, w tym również obowiązki wynikające z Protokołu z Kioto. Największe wyzwanie stanowią emisje CO₂, natomiast jakość powietrza, zanieczyszczenie hałasem oraz wykorzystanie terenu wymagają ciągłej uwagi pomimo znacznych postępów poczynionych w minionym dziesięcioleciu, na przykład pod względem zmniejszenia szkodliwych emisji.
- Polityka transportowa musi wносить wkład w realizację celów europejskiej polityki energetycznej określonych w konkluzjach Rady Europejskiej z marca 2006 r., w szczególności w odniesieniu do bezpieczeństwa dostaw energii i zrównoważonego rozwoju. Na transport przypada 30% całkowitego **zużycia energii** w UE. Przy zależności od ropy naftowej sięgającej 98%, wysokie ceny ropy wywierają wpływ na sektor transportowy i wymuszają poprawę wydajności energetycznej, wprowadzanie rozwiązań przyczyniających się do zróżnicowania dostaw oraz środków politycznych wpływających na popyt, a wszystkie te wysiłki muszą być wspierane nowymi, innowacyjnymi technologiami.
- **Międzynarodowy kontekst** uległ zmianie również pod innymi względami. Stałe zagrożenie ze strony terroryzmu wywarło na transport większy wpływ niż na jakikolwiek inny sektor. Globalizacja ekonomiczna wpłynęła na wymianę handlową i zwiększyła zapotrzebowanie na międzynarodowe usługi transportowe do i z krajów o rozwijających się gospodarkach. Pracując wspólnie, UE i jej państwa członkowskie mają duże możliwości kształtowania globalnej sytuacji tak, aby lepiej odzwierciedlała ona nasze interesy gospodarcze i społeczne oraz konieczność ochrony środowiska. Zewnętrzna polityka transportowa UE jest zróżnicowana według krajów, regionów i sposobów transportu. Polityka wobec krajów kandydujących do przystąpienia do UE, jak również wobec partnerów UE w jej sąsiedztwie, kładzie obecnie nacisk na stopniowe rozszerzanie wewnętrznego rynku transportowego na te kraje.
- Wreszcie zmienia się również sposób **zarządzania** Unią Europejską. Podstawowe ramy prawne rynku wewnętrznego są w dużej mierze gotowe. Dużo teraz zależy od skutecznego wprowadzania ich do praktyki. Tam, gdzie to konieczne, wszczynane są postępowania o naruszenie z powodu braku wprowadzenia w życie przepisów. Równocześnie lekcje wyniesione z obserwacji rynku wewnętrznego oraz z szerokich konsultacji z zainteresowanymi stronami pomagają Komisji w propagowaniu wymiany najlepszych rozwiązań oraz dostarczaniu w lepszym stanowieniu prawa, w tym również upraszczaniu go wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Regulacje muszą iść w parze z innowacją. Powołane zostały europejskie agencje w czterech obszarach polityki transportowej, stanowiące drugi szczebel europejskiej administracji odpowiedzialny za wnoszenie specjalistycznego wkładu technicznego oraz wspieranie wprowadzania w życie wspólnotowego dorobku prawnego.

1.3. Europejska polityka transportowa w latach 2001-2006

W Białej Księdze z 2001 r. jako główne wyzwania wskazano nierównowagę rozwoju różnych środków transportu, zatłoczenie szlaków i miast oraz przestrzeni powietrznej, a także wpływ transportu na środowisko. W dokumencie tym zaproponowano środki polityczne mające na celu doprowadzenie do równowagi pomiędzy poszczególnymi środkami transportu, położono nacisk na potrzebę zlikwidowania wąskich gardeł w sieciach transeuropejskich (TEN) oraz zmniejszenie liczby wypadków drogowych, wezwano do wprowadzenia skutecznej polityki w sprawie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury oraz stwierdzono, że Komisja powinna wzmocnić swoją pozycję na forum organizacji międzynarodowych. Należy wziąć pod uwagę to, że w Białej Księdze zakładano, iż nastąpi szybki wzrost gospodarczy, co nie miało miejsca.

Od 2001 r. zostały zatwierdzone i są wprowadzane do praktyki ważne wnioski legislacyjne, takie jak otwarcie rynku towarowego transportu kolejowego na konkurencję, polepszenie warunków socjalnych transportu drogowego, określenie 30 priorytetowych projektów TEN, utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky), wzmocnienie praw pasażerów lotniczych, nowa dyrektywa w sprawie pobierania opłat za korzystanie z dróg, zgodnie z którą opłaty pobierane od użytkowników na podstawie przebytej odległości mogą w niektórych przypadkach być kierowane na finansowanie infrastruktury, program Marco Polo promujący transport intermodalny oraz wzmocnienie ram prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. UE wykazała również swoją zdolność do opracowywania programów innowacji przemysłowej, takich jak Galileo, ERTMS i SESAR. Większość środków przedstawionych w Białej Księdze została ujęta we wnioskach legislacyjnych, z których część została już przyjęta. Pełny ich opis oraz ocenę przewidywanego wpływu ujęto w załączniku 3 zatytułowanym „Ocena wpływu”.

W ubiegłym roku odbyły się szeroko zakrojone **konsultacje**. Uwydatniły one centralną rolę transportu we wzroście gospodarczym oraz potrzebę ponownego dostosowania środków politycznych. W odpowiedzi na liczne pytania i opinie przedstawione podczas konsultacji, niniejszy komunikat „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu” skupia się na celach polityki transportowej UE od czasu jej wznowienia w 1992 r. oraz na środkach określonych w Białej Księdze z 2001 r., z których większość została wprowadzona w życie zgodnie z założeniami⁵.

Doświadczenia zgromadzone od 2001 r., jak również przeprowadzone badania i przewidywania sugerują, że środki przewidziane przez Komisję w 2001 r. same w sobie nie wystarczą do zapewnienia dalszej realizacji fundamentalnych celów polityki UE, w szczególności do opanowania negatywnych skutków rozwoju transportu dla środowiska i innych obszarów, przy jednoczesnym zapewnieniu mobilności jako najistotniejszego celu polityki transportowej. W rozszerzonej UE znajdującej się w zglobalizowanym, szybko zmieniającym się świecie potrzebny jest **obszerniejszy, bardziej elastyczny zestaw narzędzi polityki transportowej**. Zakres możliwych rozwiązań obejmuje prawodawstwo europejskie i środki zapewniające jego jednolite stosowanie, instrumenty ekonomiczne, wpływanie na opinię społeczną, integrację technologiczną, a także podejście zróżnicowane geograficznie, prawodawstwo odpowiadające na szczególne potrzeby oraz wzmocnioną współpracę. Zgodnie z polityką Komisji dotyczącą lepszego stanowienia prawa, przy podejmowaniu

⁵ Wykaz tych środków oraz dane dotyczące stanu ich wprowadzenia w życie można znaleźć w tabeli dołączonej do załączonej oceny wpływu.

decyzji dotyczących konkretnych propozycji we wszystkich poszczególnych dziedzinach Komisja będzie opierać się na konsultacjach z obywatelami i innymi zainteresowanymi stronami oraz na analizie wpływu ekonomicznego, środowiskowego i społecznego. W załączniku 3 wyjaśniono różne opcje polityki, które zostały poddane ocenie w ramach wypracowywania przedstawionej linii polityki przedstawionej w niniejszym komunikacie.

2. SYTUACJA W SEKTORZE TRANSPORTU

2.1. Wzrost transportu

Tempo wzrostu transportu towarów w UE, wynoszące 2,8% rocznie, jest w dużym stopniu zgodne ze tempem wzrostu gospodarczego, które w **latach 1995-2004** wynosiło średnio 2,3%. Transport pasażerski wzrastał z mniejszą szybkością, wynoszącą 1,9%⁶. W latach 1995-2004 transport towarowy wzrósł ogółem o 28% a transport pasażerski o 18%, przy czym w sektorze transportu drogowego wzrost wyniósł odpowiednio 35% i 17%. Niemal w tym samym tempie wzrósł krótkodystansowy transport morski. Towarowy transport kolejowy w tych państwach członkowskich, które wcześniej zliberalizowały swoje rynki kolejowe, wzrósł bardziej niż w pozostałych krajach. Towarowy transport kolejowy w latach 1995-2004 wzrósł ogółem o 6%. Pasażerski transport kolejowy również wzrósł znacznie, aczkolwiek nie tak bardzo jak inne środki transportu, przy czym niemal jedną czwartą tego wzrostu przypisuje się obecnie pociągom szybkobieżnym. W tym samym okresie wewnątrznijny transport lotniczy wzrósł o ponad 50%, pomimo spadku w następstwie ataków z 11 września, co było skutkiem liberalizacji rozpoczętej już pod koniec lat 80. Wodny transport śródlądowy wzrósł znacząco w ostatnim dziesięcioleciu w niektórych państwach członkowskich (50% w Belgii; 30% we Francji).

Największa **część wewnątrznijnego transportu** przypada na transport drogowy, który stanowi 44% transportu towarowego i około 85% transportu pasażerskiego. Czynniki popytowe, takie jak zmniejszenie ciężkiego transportu masowego oraz wzrastające znaczenie usług na zasadzie „od drzwi do drzwi” lub „dokładnie na czas” niewątpliwie przyczyniały się do silnego i trwałego wzrostu transportu drogowego. Udział przewozów kolejowych wynosi odpowiednio 10% i 6%. Do głównych tendencji strukturalnych należy fakt, iż towarowy transport kolejowy od 2001 r. zatrzymał swój względny spadek i znajduje się na ścieżce wzrostu w szeregu państw członkowskich. Inną istotną tendencją jest silna i trwała dynamika rozwoju transportu lotniczego i wodnego. Na rynku długodystansowego transportu pasażerskiego dominuje transport lotniczy. Tani przewoźnicy stanowią obecnie 25% całego wewnątrznijnego regularnego ruchu lotniczego, oprócz tego pobudzili oni rozwój regionalnych portów lotniczych. Transport morski stanowi 39% wewnętrznego transportu towarów i niemal 90% transportu towarów w ramach zewnętrznej wymiany handlowej. Jedna czwarta statków na świecie pływa pod europejską banderą a 40% jest europejską własnością. Ponieważ tylko w niektórych państwach członkowskich istnieją ważne szlaki wodne, wodny transport śródlądowy stanowi jedynie 3% ogólnego transportu towarów; przy czym ten środek transportu kryje w sobie nadal znaczny niewykorzystany potencjał. W Białej Księdze z 2001 r. zakładano średnie tempo wzrostu gospodarczego na poziomie 3%, jednak faktyczny wynik w okresie 2000-2005 r. wyniósł 1,8%. Na okres 2000-2020 prognozuje się średnie tempo rocznego wzrostu PKB wynoszące 2,1% (52% za cały okres). Przewiduje się, że transport towarowy będzie wzrastał mniej więcej w podobnym tempie (50% za cały okres), natomiast

⁶ Dane dotyczą UE 25.

wzrost transportu pasażerskiego będzie mniejszy i wyniesie średnio około 1,5% rocznie (35% za cały okres)⁷. Modele⁸ potwierdzają, że podział modalny będzie raczej ustabilizowany w dłuższym terminie.

2.2. Wpływ transportu

Choć transport jest ważnym czynnikiem przyczyniającym się do wzrostu, stwarza on również koszty dla społeczeństwa. Związane z transportem **koszty ochrony środowiska** szacuje się na 1,1% PKB⁹. Wysiłki zmierzające do osiągnięcia celu, jakim jest spełnienie rosnących potrzeb w zakresie mobilności oraz ścisłych norm ochrony środowiska, zaczęły ujawniać pewne tarcia. Na przykład w wielu miastach nie są spełnione normy jakości powietrza i zachodzi potrzeba projektowania rozwoju infrastruktury z należytym uwzględnieniem ochrony przyrody i ograniczeń dotyczących planowania. Zagęszczenie ruchu drogowego wzrosło, co kosztuje UE około 1% PKB. Znacznie spadł jednak poziom szkodliwych emisji wytwarzanych przez transport drogowy: wprowadzenie katalizatorów, filtrów przeciwpyłowych i innych rozwiązań technologicznych montowanych w pojazdach pomogło zmniejszyć emisje NO_x i cząstek stałych o 30-40% w ciągu ostatnich 15 lat, pomimo rosnącego natężenia ruchu. W strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza¹⁰ wskazano jednak na potrzebę dalszych działań w odniesieniu do pojazdów drogowych, polegających w szczególności na wprowadzeniu norm Euro 5 dla lekkich pojazdów (zostaną one zastąpione normami Euro 6, podobne jak Euro VI dla pojazdów o dużej ładowności). Modele pokazują, że omawiana tendencja utrzyma się, chociaż z drugiej strony wzrosną emisje CO₂ i poziom hałasu. Dużym emitentem zanieczyszczeń powietrza jest żegluga handlowa. Choć linie lotnicze w ostatnim dziesięcioleciu zmniejszyły zużycie paliwa o 1-2% na pasażerokilometr, a emisja hałasu przez samoloty znacznie zmniejszyła się, ogólny wpływ lotnictwa cywilnego na środowisko zwiększył się wskutek energicznego wzrostu ruchu. Na przykład emisje gazów cieplarnianych pochodzące z transportu lotniczego wzrastały w ostatnim dziesięcioleciu o ponad 4% rocznie. Na krajowy transport przypada ogółem 21% emisji gazów cieplarnianych; emisje te wzrosły o około 23% od 1990 r., co zagraża postępom w realizacji celów protokołu z Kioto. Jednak środki przewidziane w Białej Księdze z 2001 r. będą mieć niewielki wpływ na te tendencje środowiskowe, zwłaszcza jeśli chodzi o emisje CO₂¹¹. Wreszcie, należy również zwrócić uwagę na zanieczyszczenie hałasem wytwarzane przez różne środki transportu.

Znaczej poprawie uległo **bezpieczeństwo**. Liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych spadła o ponad 17% od 2001 r., choć nie we wszystkich państwach członkowskich. W 2005 r. liczba zabitych wyniosła ok. 41 600 a liczba rannych 1,7 miliona, co czyni transport drogowy

⁷ Prognozy oparte na badaniu ASSESS: „Ocena wkładu TEN oraz innych środków polityki transportowej w średniookresowe wprowadzanie w życie Białej Księgi dotyczącej europejskiej polityki transportowej na rok 2010” (2005) http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Przewidywania te oparte są o scenariusz stałej polityki oparty na Białej Księdze z 2001 r. (patrz badanie ASSESS). Więcej danych przedstawiono na wykresach 3 i 4 oraz w załączniku 2.

⁹ Patrz projekt UNITE – raport końcowy. Koszty związane z ochroną środowiska obejmują koszty zanieczyszczenia powietrza, hałasu i globalnego ocieplenia. UNifikacja rachunków i krótkookresowych cen węzłowych dla efektywności transportu. Piąte ramy – Badania naukowe i rozwój technologicznych (RTD) w dziedzinie transportu. Listopad, 2003 r. www.its.leeds.ac.uk/UNITE.

¹⁰ Patrz komunikat Komisji w sprawie tematycznej strategii dotyczącej zanieczyszczenia powietrza – COM(2005) 446 z 21 września 2005 r.

¹¹ Patrz badanie ASSESS. Więcej informacji można również znaleźć w raporcie nr 3/2006 – TERM 2005 (Mechanizm składania sprawozdań o transporcie i środowisku) EEA (Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska).

najmniej bezpiecznym środkiem transportu¹². Ten stan rzeczy jest nie do przyjęcia i wszystkie zaangażowane podmioty muszą zwiększyć wysiłki w celu poprawy bezpieczeństwa drogowego. W tej dziedzinie spodziewane jest, że dalsze stosowanie środków zawartych w Białej Księdze z 2001 r. oraz inicjatywa „eSafety”¹³ przyniosą w średnim okresie znaczące korzyści w realizacji pierwszoplanowego celu, jakim jest zmniejszenie liczby wypadków śmiertelnych o połowę.

Przedstawione powyżej przewidywania mają zasadnicze znaczenie dla opracowania i oceny polityki transportowej, w szczególności jeśli weźmie się pod uwagę długi czas realizacji tych środków politycznych i związane z tym inwestycje niezbędne do osiągnięcia widocznych rezultatów. Scenariusze te muszą wziąć pod uwagę szereg ograniczeń dotyczących poziomu emisji gazów cieplarnianych i dostępności energii z paliw kopalnych.

→ Działanie: Z myślą o opracowaniu i ocenie przyszłej polityki należy zainicjować szeroko zakrojoną debatę nad scenariuszami rozwoju transportu w perspektywie od 20 do 40 lat, która przyczyni się do stworzenia narzędziowego podejścia do zagadnienia zrównoważonego transportu.

3. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ NA RYNKU WEWNĘTRZNYM – POŁĄCZENIA TRANSPORTOWE DLA EUROPEJCZYKÓW

Rynek wewnętrzny UE jest głównym instrumentem, dzięki któremu sektor transportu rozwija się prężnie i przynosi wzrost gospodarczy oraz nowe miejsca pracy. Na przykładzie lotnictwa, a także innych sektorów takich jak telekomunikacja, wykazano już, że proces liberalizacji rynku wewnętrznego pobudza innowację i inwestycje, przynosząc lepszą jakość usług po niższych kosztach. Ten sam sukces można osiągnąć w całym sektorze transportu. Celem jest nie tylko stworzenie rynku wewnętrznego w kategoriach prawnych, lecz również współpraca z użytkownikami i dostawcami dzięki której zaistnieje on naprawdę. Wymaga to egzekwowania wspólnych reguł oraz uzupełnienia, dostosowania lub uproszczenia ich w odniesieniu do wszystkich środków transportu, jeśli okaże się to niezbędne w świetle obserwacji i doświadczeń. Ramy prawne rynku wewnętrznego muszą umożliwiać integrację różnych środków transportu w celu zoptymalizowania funkcjonowania sieci transportowej.

3.1. Transport lądowy

Ramy prawne wewnętrznego rynku transportu drogowego są dobrze ugruntowane. Krajowy transport drogowy jest w dużym stopniu chroniony, jednak międzynarodowy transport drogowy jest zliberalizowany. Kabotaż, czyli transport towarów w obrębie jednego kraju przez przewoźnika z innego kraju, stanowi 1,2% wielkości krajowych rynków transportu drogowego. Najpóźniej do 2009 r. kabotaż zostanie zliberalizowany w odniesieniu do wszystkich nowych państw członkowskich. Powszechnie obowiązujące reguły dotyczące poziomu kwalifikacji zawodowych i warunków pracy przyczyniają się do spełnienia wysokich norm w zakresie bezpieczeństwa i warunków socjalnych. Przewaga małych przedsiębiorstw oraz wpływ jaki na konkurencję wywierają istniejące pomiędzy państwami członkowskimi znaczne różnice w wysokości podatków to istotne czynniki, które będą

¹² Patrz komunikat Komisji COM(2006) 74 w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego – średniookresowy przegląd.

¹³ COM(2003) 542: Technologie informatyczne i komunikacyjne dla bezpieczeństwa i inteligentnych pojazdów; COM(2005) 431: E-komunikat (eCall) do obywateli.

wpływać na przyszły rozwój tego sektora. Komisja zbada, w jaki sposób można zmniejszyć nadmierne różnice w podatkach od paliw.

Ramy prawne **kolejowego** transportu towarowego zostaną ukończone do 2007 r. Trzeci pakiet legislacyjny dotyczący kolei doprowadzi również do zliberalizowania międzynarodowego transportu pasażerskiego. Krajowe organy regulacyjne będą musiały zapewnić pełne egzekwowanie wspólnego dorobku prawnego. Dzięki temu odrodzenie przemysłu kolejowego, obserwowane już w tych państwach członkowskich, które otworzyły swoje rynki, rozprzestrzeni się na cały rynek wewnętrzny UE. Komisja zastosuje „system monitorowania rynku kolejowego”, będący swego rodzaju tablicą wyników poszczególnych państw w dziedzinie skutecznej liberalizacji rynku kolejowego w całej UE. UE musi uporać się z pozostałymi strukturalnymi przeszkodami ograniczającymi konkurencyjność przemysłu kolejowego, w szczególności technicznymi barierami takimi jak niskie poziomy interoperacyjności, brak wzajemnego uznawania taboru kolejowego i produktów, słaba koordynacja infrastruktury i wzajemnych połączeń systemów informatycznych oraz problem ładunków w pojedynczych wagonach¹⁴. Ponadto Komisja zbada, w jaki sposób można wprowadzić lepszy i inteligentny system pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, obejmujący również internalizację zewnętrznych kosztów w następstwie niedawnego przyjęcia dyrektywy w sprawie pobierania opłat za korzystanie z dróg (patrz pkt 6.3 poniżej). UE dopomoże również poprzez finansowe wspieranie realizacji priorytetowych projektów w zakresie sieci transeuropejskich, z których większość to projekty kolejowe, w tym systemu zarządzania ruchem ERTMS, oraz przez opracowanie odpowiednich wytycznych dotyczących pomocy państwa dla tego sektora.

W sektorze kolejowym udziały rynkowe i poziomy zatrudnienia w większości krajów ustabilizowały się. Restrukturyzacja i dostosowania zmusiły do podjęcia szeregu społecznie trudnych decyzji i doprowadziły do znacznej redukcji zatrudnienia w sektorze. Kolejowe podmioty gospodarcze mogą teraz odzyskać długoterminową rentowność przez umiędzynarodowienie swojej działalności oraz skupienie się na potrzebach gospodarki i społeczeństwa. Kolej pokazała, że jej mocną stroną w sektorze transportu pasażerskiego są szybkobieżne połączenia pomiędzy ośrodkami miejskimi. Rozszerzenie UE otwiera możliwość stworzenia kolejnych długodystansowych połączeń kolejowych (ponad 500 km), które w połączeniu ze sprawną logistyką mogą konkurować z transportem drogowym poprzez świadczenie przyjaznej dla środowiska usługi „od drzwi do drzwi”. Komisja zbada ewentualny program wspierania sieci kolejowego transportu towarowego w szerszym kontekście nowej polityki w zakresie logistyki transportu towarowego (patrz punkt 7.1 poniżej). Otwarcie tych możliwości wymagać będzie dostosowania usług transportu towarowego i zarządzania infrastrukturą pod względem jakości, niezawodności, elastyczności i orientacji na klienta.

→ Działanie: Należy przeanalizować doświadczenia w zakresie wewnętrznego rynku transportu drogowego i proponować udoskonalenia reguł dostępu do rynku oraz dostępu do zawodu tam, gdzie jest to potrzebne; należy również zająć się problemem nadmiernych różnic w poziomach podatku akcyzowego; wdrożyć wspólny dorobek prawny w dziedzinie transportu kolejowego z pomocą silnych organów regulacyjnych w państwach członkowskich; przyspieszyć starania mające na celu usunięcie technicznych i operacyjnych barier ograniczających międzynarodową działalność kolejową z pomocą przemysłu

¹⁴ Patrz komunikat Komisji COM(2006) 189 z 3 maja 2006 r.: „Sprawozdanie Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące wprowadzania w życie pierwszego pakietu kolejowego”.

kolejowego oraz Europejskiej Agencji Kolejowej; a także przeanalizować możliwość wdrożenia programu wsparcia dla sieci kolejowego transportu towarowego w ramach szerszej polityki logistycznej oraz monitorować rynek kolejowy, co powinno obejmować stworzenie „tablicy wyników”.

3.2. Lotnictwo

Rynek wewnętrzny transportu lotniczego istnieje i jest motorem wzrostu. Restrukturyzacja i integracja osiągnęły zaawansowany poziom a rynek został rozszerzony wraz ze wzrostem liczby obsługiwanych tras w Europie, wejściem tanich przewoźników oraz rozwojem regionalnych portów lotniczych. Rynek wewnętrzny przyniósł znaczne korzyści konsumentom. UE jest ważnym światowym graczem zarówno w dziedzinie lotniczego sprzętu transportowego, jak i w dziedzinie usług lotniczych.

Mimo to Europa musi nadal stawiać czoła wyzwaniom stałego wzrostu i ogólnoświatowej konkurencji. Rynek wewnętrzny musi zostać rozszerzony na inne segmenty przemysłu lotniczego takie jak obsługa portów lotniczych czy służby żeglugi powietrznej, co powinno poprawić wyniki ich funkcjonowania. Korzyści z rynku wewnętrznego należy również rozszerzyć na stosunki zewnętrzne w dziedzinie lotnictwa. Transport lotniczy potrzebuje silnej infrastruktury, tak w powietrzu, jak i na lądzie. Trwające obecnie prace nad stworzeniem jednolitej przestrzeni lotniczej powinny zwiększyć efektywność unijnego transportu lotniczego; przy czym potrzebne jest przewodnictwo w dziedzinie przyszłej struktury systemów zarządzania ruchem powietrznym. Należy również dokonać niezbędnych inwestycji w rozwój wydajności portów lotniczych, którym towarzyszyć powinno wprowadzenie jaśniejszych reguł pobierania opłat przez porty lotnicze. Potrzebne są środki służące zmniejszeniu negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko, związanego z obecnym szybkim wzrostem ruchu, przy jednoczesnym zachowaniu konkurencyjności sektora oraz uwzględnieniu dyskusje na forum ICAO. Środki te należy wdrożyć w wielu różnych dziedzinach, takich jak poprawa i optymalizacja kontroli ruchu powietrznego, rozwój technologii i innowacyjności samolotów i silników, itp., przez co operacje lotnicze powinny stać się bardziej energooszczędne. Należy ponadto zastosować ekonomiczne bodźce i/lub instrumenty, na przykład ujęcie wpływu sektora lotniczego na klimat w systemie handlu uprawnieniami do emisji¹⁵.

→ Działanie: Należy kontynuować monitorowanie restrukturyzacji i integracji pod względem pomocy państwa i konkurencyjności; dokonać przeglądu funkcjonowania rynku wewnętrznego i zaproponować korekty tam, gdzie jest to potrzebne; uzupełnić ramy regulacyjne jednolitej przestrzeni lotniczej i unowocześnić zarządzanie ruchem lotniczym; opracować środki polityki mające na celu opanowanie emisji wytwarzanych przez usługi transportu lotniczego.

3.3. Transport wodny

Dwie trzecie zewnętrznych granic półwyspu europejskiego to granice morskie, co czyni Europę obszarem wybitnie zorientowanym na gospodarkę morską, zwłaszcza po rozszerzeniu. Transport wodny, zwłaszcza krótkodystansowa żegluga morską, wzrastał w ciągu ostatnich lat równie szybko jak towarowy transport drogowy, a jego potencjał jest jeszcze większy. Może on przyczynić się do zmniejszenia zagęszczenia ruchu w innych sektorach transportu

¹⁵ Komunikat Komisji w sprawie ograniczenia wpływu lotnictwa na zmianę klimatu z 27 września 2005 r.

oraz do ograniczenia zagrożeń, jakie stwarzają one dla środowiska, pod warunkiem że zmniejszone zostaną emisje zanieczyszczeń wytwarzanych przez transport morski.

Dzięki długiej linii brzegowej Europy i dużej liczbie portów sektor **morski** okazuje się cenną alternatywą dla transportu lądowego, co ilustruje koncepcja „autostrad morskich”¹⁶. Do wzrostu znacznie przyczyniła się żegluga kontenerowa; ma ona duży potencjał rozwoju w zakresie operacji logistycznych opartych na synergii pomiędzy transportem morskim a kolejowym i/lub rzeczny.

Rozwój transportu morskiego i przybrzeżnego staje wobec dwóch kluczowych wyzwań. Po pierwsze, jak dotąd nie istnieje spójny wewnętrzny rynek transportu morskiego: z powodu międzynarodowych regulacji podróże z jednego państwa członkowskiego do drugiego uznawane są za zewnętrzne. Uniemożliwia to UE optymalizację regulacji swojego wewnętrznego ruchu i uproszczenie wewnętrznego handlu. Uniemożliwia również pełne włączenie żeglugi przybrzeżnej do wewnętrznych łańcuchów logistyki. Należy w pełni wykorzystać istniejące w prawie międzynarodowym możliwości rozwiązania tego problemu.

Po drugie, infrastruktura portów UE będzie musiała poradzić sobie ze spodziewanym wzrostem w sektorze transportu morskiego. Niezbędne są zwiększone inwestycje w portach i ich lądowym otoczeniu, które umożliwią poprawę jakości i rozszerzenie zakresu usług, dzięki czemu porty staną się motorem wzrostu a nie potencjalnym wąskim gardłem w przeładunku. Ograniczeniom przepustowości portów można również zaradzić poprzez zwiększenie współpracy pomiędzy poszczególnymi europejskimi portami oraz podniesienie poziomu ich specjalizacji. Skuteczna polityka w sprawie portów będzie musiała uwzględniać konkurencję zarówno w obrębie portów, jak i pomiędzy nimi; jasne reguły wkładu publicznego w inwestycje oraz przejrzysty dostęp do usług portowych; ograniczenia związane z ochroną środowiska i potrzeby rozwojowe; dostępność konkurencyjnych usług i wzrost liczby miejsc pracy o wysokiej jakości.

Rozwijając strategię zintegrowanego transportu morskiego opartą na koncepcji „wspólnego europejskiego obszaru morskiego” Komisja będzie bazować na debacie zainicjowanej przez Zieloną Księgę dotyczącą przyszłej polityki morskiej UE¹⁷. Celem tej polityki będzie usunięcie przeszkód utrudniających wewnętrzną wymianę handlową, umożliwienie UE ustanowienia wysokich norm społecznych, środowiskowych, bezpieczeństwa i ochrony oraz wspieranie rozwoju konkurencyjnej infrastruktury i przemysłu, przy jednoczesnym uwzględnieniu ogólnościowego kontekstu, w którym działa transport morski. Komisja będzie kontynuować wysiłki na rzecz osiągnięcia bardziej rygorystycznych norm emisji zanieczyszczeń w żegludze morskiej.

Podczas gdy na **rzeki** przypada zaledwie 3% ogólnego transportu towarowego, w niektórych korytarzach ich udział przekracza 40%. Niewykorzystany potencjał korytarzy takich jak Dunaj można zagospodarować poprzez modernizację transportu rzeczno i włączenie go do efektywnych wielomodalnych łańcuchów logistycznych. Program NAIADES zawiera plan działań mający na celu wspieranie transportu rzeczno¹⁸.

¹⁶ Patrz komunikat Komisji COM(2004) 453 z 2 lipca 2004 r. w sprawie żeglugi bliskiego zasięgu.

¹⁷ Patrz Zielona Księga Komisji: „Ku przyszłej polityce morskiej Unii: „Europejska wizja mórz i oceanów” - COM(2006) 275 z 7 czerwca 2006 r.

¹⁸ Patrz komunikat Komisji COM(2006) 6 z 17 stycznia 2006 r. w sprawie Programu Działania na Rzecz Żeglugi Śródlądowej „Naiades”.

→ Działanie: W oparciu o szerokie publiczne konsultacje z zainteresowanymi stronami należy opracować kompleksową strategię dla „wspólnego europejskiego obszaru morskiego”; opracować kompleksową politykę dotyczącą europejskich portów; prowadzić działania zmierzające do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń wytwarzanych przez transport wodny; nadal promować krótkodystansową żeglugę morską oraz autostrady morskie, ze szczególnym uwzględnieniem połączeń w głąb lądu; a także wprowadzić w życie plan działań NAIADES dotyczący transportu rzeczno-akwijnego.

4. ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ DLA OBYWATELI – NIEZAWODNY, BEZPIECZNY I PEWNY TRANSPORT

4.1. Zatrudnienie i warunki pracy

Transport jest ważnym źródłem zatrudnienia: w sektorach gospodarki związanych z transportem (usługach, urządzeniach, infrastrukturze), przeważnie w sektorze drogowym, jest ponad 10 milionów miejsc pracy. Utrzymanie i wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych jest najlepszą gwarancją utrzymania wysokiego poziomu zatrudnienia. Po długim okresie restrukturyzacji poziomy zatrudnienia obecnie stabilizują się. W niektórych sektorach, takich jak transport kolejowy i drogowy, pojawiły się niedobory wykwalifikowanego personelu; w sektorze morskim brak kandydatów z UE przyczynił się do wzrostu ilości obcej siły roboczej¹⁹. Potrzebne są dalsze wysiłki w celu poprawy jakości szkolenia i motywowania młodych ludzi do wyboru zawodów związanych z transportem w ich własnych krajach i w pozostałych państwach członkowskich.

Zarówno w skali ogólnosięwiatowej, jak i wewnątrz UE istnieją duże różnice w kosztach pracy wynikające z poziomu zarobków, opłat związanych z zatrudnieniem oraz wpływu warunków pracy. Różnice te wywierają istotny wpływ na te sektory transportu, których dotyczy międzynarodowa konkurencja, zwłaszcza na transport morski, ale także drogowy. W sektorze transportu drogowego prawodawstwo UE dotyczące kwalifikacji i warunków pracy pomogło stworzyć jednakowe warunki uwzględniające potrzeby MŚP. Nadrzędne znaczenie ma obecnie skuteczne wprowadzanie w życie prawodawstwa²⁰. Reguły te będą propagowane na arenie międzynarodowej. W innych dziedzinach, takich jak zarobki, potrzebny jest dialog między partnerami społecznymi z różnych krajów. W dziedzinie transportu morskiego Komisja zachęca partnerów społecznych do zawarcia umowy na podstawie nowej konwencji o pracy w żegludze morskiej (Maritime Labour Convention) Międzynarodowej Organizacji Pracy (ILO).

→ Działanie: Należy zachęcać młodych ludzi do szkolenia się i podejmowania zawodów związanych z transportem; w porozumieniu z zainteresowanymi stronami należy zbadać reguły dotyczące warunków pracy w transporcie drogowym i zaproponować korekty tam,

¹⁹ Patrz również zatrudnienie i warunki pracy w transporcie morskim: podrozdział 2.5 zatytułowany „Rozwijanie umiejętności związanych z zawodami morskimi i powiększanie zrównoważonego zatrudnienia w przemyśle morskim w Europie” Zielonej Księgi dotyczącej przyszłej polityki morskiej Unii – COM(2006) 275 z 7 czerwca 2006 r.

²⁰ Patrz sprawozdanie Komisji o realizacji w latach 2001-2002 rozporządzenia (EWG) 3820/85 w sprawie harmonizacji niektórych aktów prawnych związanych z 22-gim sprawozdaniem Komisji o transporcie drogowym. Nowym aktem prawnym jest rozporządzenie 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. oraz dyrektywa 2006/22/WE z dnia 15 marca 2006 r.

gdzie jest to potrzebne; należy również zachęcać do dialogu między partnerami społecznymi z różnych państw, a zwłaszcza do zastosowania Konwencji ILO w dziedzinie żeglugi morskiej.

4.2. Prawa pasażera

Prawa pasażera zostały znacznie wzmocnione w sektorze transportu lotniczego, co sprawiło, że Europejczycy są bardziej bezpieczni i cieszą się swobodą wykonywania pracy i podróżowania po całej Unii. Krajowe władze muszą jednak zintensyfikować działania podejmowane w odpowiedzi na składane skargi. Dzięki przygotowywanym obecnie aktom prawnym pasażerom korzystającym z międzynarodowego transportu kolejowego lub morskiego będą przysługiwać podobne prawa. Przewozy autobusami dalekobieżnymi również wyniosłyby korzyść z poświęcenia większej uwagi jakości obsługi. Jest ona ważnym atutem konkurencyjnym we wszystkich sektorach rynku transportu. Należy zwrócić uwagę na skuteczniejsze zapewnienie dostępu do transportu pasażerom o ograniczonej zdolności poruszania się.

→ Działanie: Należy wraz z zainteresowanymi stronami zbadać możliwe sposoby podniesienia jakości obsługi i zapewnienia podstawowych praw pasażera we wszystkich rodzajach transportu, zwłaszcza w odniesieniu do pasażerów o ograniczonej zdolności poruszania się.

4.3. Bezpieczeństwo

Osiągnięto znaczne postępy w kierunku poprawy bezpieczeństwa w transporcie morskim i lotniczym, między innymi dzięki niedawnemu wprowadzeniu czarnej listy niebezpiecznych linii lotniczych. Egzekwowany jest obszerny zestaw norm bezpieczeństwa z pomocą specjalnie do tego celu powołanych europejskich agencji ds. transportu morskiego, lotniczego i kolejowego: EMSA, EASA i ERA. Agencje te muszą mieć zapewnione wystarczające fundusze, stosownie do powierzonych im funkcji. System bezpieczeństwa zostanie uzupełniony trzecim pakietem ustawodawczym dotyczącym transportu morskiego oraz udoskonaleniami międzynarodowych systemów w każdym sektorze. Z czasem należy rozważyć unijną koordynację niektórych niezbędnych funkcji ochrony wybrzeża.

Stosunkowo niska liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach w transporcie kolejowym, morskim i lotniczym pozostaje w jaskrawym kontraście z wysoką liczbą ofiar wypadków drogowych. Cel, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków w okresie 2001-2010 pozostaje nadal aktualny. Wymagać on będzie uzgodnionych działań zmierzających do dalszego ulepszania projektów i technologii pojazdów (w tym technologii zapobiegania wypadkom oraz współpracy pojazd-infrastruktura „e-Safety”), infrastruktury drogowej oraz zachowania kierowców, zgodnie z wnioskami grupy CARS 21. Cel ten można osiągnąć jedynie wspólnym wysiłkiem z udziałem wszystkich szczebli administracji państwowej, przemysłu samochodowego i przemysłu budowy autostrad, podmiotów zarządzających infrastrukturą oraz samych użytkowników dróg. Obchodzony corocznie dzień bezpieczeństwa na drodze, któremu powinna towarzyszyć publikacja rocznych danych na temat bezpieczeństwa na drogach w każdym państwie członkowskim, podniósłby świadomość i zachęcił do sprawdzonych rozwiązań.

→ Działanie: Należy wprowadzić w życie zintegrowane podejście do bezpieczeństwa na drogach obejmujące projekty i technologię budowy pojazdów, infrastrukturę oraz zachowanie użytkowników dróg; przy czym tam, gdzie jest to konieczne, należy wprowadzić stosowne regulacje; należy ponadto zorganizować działania zmierzające do podnoszenia świadomości,

w tym coroczny dzień bezpieczeństwa na drodze; dokonywać stałego przeglądu i uzupełniać obowiązujące zasady bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach transportu; wzmocnić funkcjonowanie europejskich agencji ds. bezpieczeństwa i stopniowo rozszerzać ich zadania związane z bezpieczeństwem.

4.4. Ochrona

Stałe zagrożenie terrorystyczne utrzymuje nas w świadomości, że transport jest zarówno celem, jak narzędziem terroryzmu. Po wydarzeniach z 11 września 2001 r. UE zareagowała szybko wprowadzając odpowiednie ustawodawstwo i systemy kontroli w celu podniesienia poziomu ochrony w transporcie lotniczym i morskim. Ten wspólny dorobek będzie udoskonalany na podstawie zdobywanych doświadczeń. Należy umożliwić stworzenie wyrównanych warunków tam, gdzie koszt środków ochrony stwarza ryzyko zakłócenia konkurencji. Może zaistnieć potrzeba rozszerzenia reguł ochrony na transport lądowy, w tym transport miejski i stacje kolejowe oraz intermodalne łańcuchy logistyczne. Ponadto należy przeprowadzić pogłębioną analizę dotyczącą krytycznej infrastruktury transportowej w ramach europejskiego programu ochrony infrastruktury krytycznej (EPCIP). Na podstawie EPCIP trwają prace dotyczące krytycznej infrastruktury transportowej, w wyniku których mogą zostać zaproponowane określone środki bezpieczeństwa uwzględniające wszelkie zagrożenia, w szczególności terroryzm. Należy gruntownie rozważyć międzynarodową współpracę w celu poprawy światowych norm i uniknięcia niepotrzebnego i kosztownego dublowania kontroli.

→ Działanie: Należy zbadać funkcjonowanie i koszty obecnych reguł ochrony w transporcie lotniczym i morskim, zaproponować korekty tam, gdzie jest to potrzebne, przy czym powinny one opierać się na doświadczeniu i nie powodować zakłócenia konkurencji; należy również zastanowić się nad potrzebą rozszerzenia zakresu stosowania zasad ochrony na transport lądowy i intermodalny oraz infrastrukturę o krytycznym znaczeniu.

4.5. Transport miejski

80% Europejczyków żyje w środowisku miejskim. Transport publiczny, samochody osobowe, samochody ciężarowe, rowerzyści i piesi - wszyscy wspólnie korzystają z tej samej infrastruktury. Na transport miejski przypada 40% emisji CO₂ wytwarzanych przez transport drogowy oraz do 70% innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Jeden na trzy śmiertelne wypadki drogowe ma miejsce w miastach. Problemy związane z zatłoczeniem również koncentrują się w miastach i wokół nich. Znalezienie sposobów na zwiększenie mobilności przy równoczesnym zmniejszeniu zatłoczenia, liczby wypadków i poziomu zanieczyszczenia jest wspólnym wyzwaniem dla wszystkich większych miast. Mieszkańcy miast bardziej niż ktokolwiek inny bezpośrednio doświadczają negatywnych skutków swojej własnej mobilności, dlatego mogą być otwarci na innowacyjne rozwiązania służące zrównoważonej mobilności.

Decydującą rolę mają tu raczej same miasta, a nie UE. Londyn, Sztokholm, Ateny, Kowno, Gdynia i inne miasta opracowały aktywne strategie w zakresie zrównoważonej mobilności stanowiącej alternatywę dla samochodów. UE może wspierać badania i wymianę sprawdzonych rozwiązań w całej UE w takich dziedzinach, jak urbanistyka, infrastruktura transportowa, ustalanie norm, zarządzanie zatłoczeniem i ruchem, publiczne usługi transportowe, opłaty za korzystanie z infrastruktury, urbanistyka, bezpieczeństwo, ochrona oraz współpraca z okolicznymi regionami. Prowadzone przez Komisję publiczne konsultacje ujawniły duże zainteresowanie ewentualnym wkładem UE. Komisja będzie bazować na

doświadczeniu zdobytym w inicjatywie CIVITAS oraz na swojej tematycznej strategii na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego²¹ i będzie nadal wspierać badania nad ekologiczną mobilnością miejską. Przyszłe prawodawstwo dotyczące usług transportu publicznego dostarczy jasnych i trwałych ram prawnych przewidujących wysokiej jakości inwestycje w czysty i efektywny transport publiczny. Ponadto UE powinna zbadać, czy istnieją przeszkody dla wprowadzenia polityki transportu miejskiego na poziomie UE oraz gdzie, przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości, istnieje konsensus co do opracowania wspólnych rozwiązań.

→ Działanie: Należy opublikować Zieloną Księgę na temat transportu miejskiego, w której określona zostanie potencjalna wartość dodana, jaką działania na szczeblu europejskim mogą wnieść do działań na poziomie lokalnym.

5. TRANSPORT I ENERGIA

Polityka transportowa jest ściśle spleciona z polityką energetyczną z uwagi na ich wspólne cele: obniżenie emisji CO₂ i zmniejszenie zależności UE od importowanych paliw kopalnych²².

Na transport, jako ważnego konsumenta energii, przypada ok. 71% łącznego zużycia ropy naftowej w UE. Transport drogowy odpowiada za 60% łącznego zużycia ropy naftowej; natomiast transport lotniczy, za ok. 9%. Na transport kolejowy przypada około 75% zużycia energii elektrycznej i 25% zużycia paliw kopalnych.

Wysoki koszt paliw kopalnych oraz potrzeba zmniejszenia strategicznej zależności oznaczają konieczność optymalizacji możliwości każdego środka transportu.

Z uwagi na te wyzwania, tym ważniejszy jest priorytet opanowania zużycia energii wynikający z potrzeby ochrony środowiska. Należy pilnie przystąpić do realizacji inicjatyw takich jak te ogłoszone w Zielonej Księdze dotyczącej efektywnego wykorzystania energii²³. Komisja przedstawi jesienią 2006 r. plan działań w sprawie efektywnego wykorzystania energii. Europejska polityka w dziedzinie energii, której celem jest zapewnienie konkurencyjności i bezpieczeństwa dostaw oraz ochrona środowiska, musi koncentrować się między innymi na polityce w dziedzinie transportu zmierzającej do ograniczenia zużycia energii poprzez poprawę efektywnego wykorzystania paliwa w pojazdach oraz stopniowe zastąpienie ropy naftowej innymi paliwami, w tym biopaliwami²⁴, gazem ziemnym, wodorem, energią elektryczną, etc.

W tej dziedzinie niezbędne są poważne wysiłki w zakresie badań naukowych i rozwoju technologicznego oraz inwestycje, w tym również zintegrowane programy badawcze dotyczące energii i transportu, badania zmierzające do stworzenia bardziej inteligentnych i czystszych pojazdów oraz zastosowania technologii teleinformatycznych, a także utworzenie spółek publiczno-prywatnych. Rozpoczęto już szereg inicjatyw w dziedzinie zastosowania

²¹ Patrz również komunikat Komisji w sprawie strategii tematycznej dotyczącej środowiska miejskiego – COM(2005) 718 z 11 stycznia 2006 r.

²² Rada Europejska, 23-24 marca 2006 r.

²³ COM(2005) 265 z 22 czerwca 2005 r. (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Plan działań Komisji w sprawie biomasy – COM(2005) 628, strategia Komisji dotycząca biopaliw – COM(2006) 34.

biopaliw (w tym biopaliw drugiej generacji) oraz wodoru w transporcie, które należy kontynuować. Pomocnym w wykorzystaniu postępów poczynionych w tym obszarze byłby projekt rozwoju ekologicznych samochodów ciężarowych. Należy również zintensyfikować wysiłki w celu stworzenia ekologicznych samolotów i statków, tak jak ustalono w strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza²⁵. Komisja będzie kontynuować wysiłki na forum Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) dążąc do wprowadzenia bardziej rygorystycznych normy emisji zanieczyszczeń w żegludze. Energooszczędność i alternatywne paliwa należą do najbardziej obiecujących dziedzin, j jednocześnie najpilniej wymagają wdrażania innowacji.

Na dalszych etapach, następujących po stadiach badań i demonstracji, UE będzie wspierać innowacje służące ochronie środowiska, tworząc warunki do wprowadzania na rynek dojrzałych nowych technologii poprzez ustalanie norm i regulacje (np. kolejne normy EURO dla pojazdów drogowych, udoskonalone normy dla opon), promowanie czystych samochodów w drodze zamówień publicznych (np. na autobusy), instrumenty fiskalne²⁶ (np. dotyczące benzyny bezołowiowej), pomoc państwa, uzgodnione cele (np. 5,75% biopaliw jako cel na 2010 r., dobrowolne porozumienie z przemysłem samochodowym w sprawie obniżenia emisji CO₂ do 140g/km do 2008 r. oraz do 120 g/km do 2012 r. zgodnie ze strategią UE dotyczącą emisji CO₂), bądź międzynarodowe cele redukcji emisji gazów cieplarnianych). UE będzie również działać na rzecz podnoszenia świadomości użytkowników (np. poprzez znakowanie energii; kampanie na rzecz kształtowania zachowań konsumentów i użytkowników) oraz podejmować skoordynowane działania w innych obszarach polityki w celu osiągnięcia synergii (np. polityka rolno-przemysłowa w dziedzinie biopaliw), a także pobudzać inwestycje w infrastrukturę dystrybucyjną dla alternatywnych paliw.

→ Działanie: Należy promować oszczędność energii na poziomie UE na podstawie przygotowywanego obecnie planu działań, wspierać działania na szczeblu UE, w tym zawieranie dobrowolnych porozumień; wspierać badania, demonstrację i wprowadzanie na rynek nowych technologii takich jak optymalizacja silników, inteligentne systemy zarządzania energią pojazdów lub alternatywne paliwa, np. zaawansowane biopaliwa i wodór lub ogniwa paliwowe bądź napędy hybrydowe; należy także rozpocząć działania związane z uświadamianiem użytkowników na temat bardziej inteligentnych i czystszych pojazdów oraz wdrożyć kompleksowy, przyszłościowy program dotyczący ekologicznego napędu oraz efektywnego wykorzystania energii w transporcie.

6. OPTYMALIZACJA INFRASTRUKTURY

6.1. Dwa wyzwania: zmniejszenie zatłoczenia i zwiększenie dostępności

Transeuropejskie sieci transportowe (TEN) pełnią rolę infrastruktury rynku wewnętrznego. Europa posiada gęstą sieć transportową i na ogół wysokiej jakości infrastrukturę. Tym niemniej obszary na „środkowym zachodzie” Europy oraz wokół łańcuchów górskich przecinających kontynent, a także liczne miasta, cierpią z powodu **zatłoczenia** i zanieczyszczenia. Oczekuje się, że do 2020 r. w 60 głównych portach lotniczych poważnie wzrośnie poziom zatłoczenia; podobna tendencja jest widoczna w portach morskich.

²⁵ Patrz również komunikat Komisji w sprawie strategii tematycznej dotyczącej zanieczyszczenia powietrza – COM(2005) 446 z 21 września 2005 r.

²⁶ W szczególności dyrektywa Rady 2003/96/WE w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej.

Zatłoczenie i zanieczyszczenie zagraża wzrostowi gospodarczemu, jakości życia i środowisku. Inteligentne rozwiązania w zakresie mobilności (patrz pkt 7 poniżej) oraz zarządzanie popytem na transport (patrz pkt 6.3 poniżej) spowodują zmniejszenie zatłoczenia, niemniej nowa lub udoskonalona infrastruktura będzie nadal potrzebna. Inwestycje w alternatywy dla zatłoczonych korytarzy drogowych mogą wesprzeć inteligentne rozwiązania z udziałem intermodalnych łańcuchów logistyki, które zoptymalizują korzystanie z infrastruktury transportowej. Obejmuje to tunele transalpejskie, korytarze kolejowe oraz intermodalne węzły transportu kolejowego, morskiego lub lotniczego. Należy znaleźć właściwą równowagę pomiędzy rozwojem ekonomicznie niezbędnej infrastruktury a równie uzasadnionymi wymogami planowania wynikającymi z założeń polityki w dziedzinie ochrony środowiska i w innych obszarach. Tak zwane systemy kooperatywne (Co-operative Systems) oparte o komunikację pojazdu z pojazdem i pojazdu z elementami infrastruktury, mogą w dłuższej perspektywie znacznie poprawić sprawność zarządzania ruchem, bezpieczeństwo oraz zarządzanie zatłoczeniem. Infrastruktura drogowa musi stać się inteligentna, tzn. musi wysyłać informacje do pojazdów i odbierać informacje od nich, zbierać informacje o warunkach drogowych, np. o zagrożeniach pogodowych i wypadkach, co doprowadzi do optymalizacji działania systemów kooperatywnych.

W innych częściach Europy głównym problemem jest **dostępność** transportu – dotyczy to regionów i państw członkowskich leżących na obrzeżach. Fundusze strukturalne i Fundusz Spójności będą poprzez współfinansowanie infrastruktury transportowej nadal wspierać regiony zapóźnione pod względem integracji ekonomicznej lub cierpiące z powodu utrudnień strukturalnych. Wiele nowych państw członkowskich będzie nadrabiać dotychczasowe zaległości w zakresie inwestycji w infrastrukturę drogową i miejską, natomiast regiony wyspowe i najdalej oddalone będą musiały wykorzystać potencjał regionalnych portów lotniczych i połączeń morskich. Regiony najbardziej oddalone cierpią na silny deficyt w zakresie dostępności połączeń transportowych nie tylko z kontynentalnym obszarem rynku wewnętrznego, lecz również na własnym terenie. Instrumenty polityki transportowej i pomoc państwa można wykorzystać do ograniczenia wpływu oddalenia na ich pozycję konkurencyjną oraz do poprawy połączeń z resztą UE oraz z sąsiadującymi krajami trzecimi.

→ Działanie: Należy pobudzić i, tam gdzie to konieczne, skoordynować inwestycje w nową lub udoskonaloną inteligentną infrastrukturę w celu wyeliminowania wąskich gardeł, i przygotować się do wprowadzenia systemów kooperatywnych w celu umożliwienia zastosowania intermodalnych rozwiązań transportowych oraz połączenia regionów peryferyjnych i najdalej wysuniętych z kontynentem; należy również zapewnić zrównoważone podejście do zagospodarowania terenu.

6.2. Zmobilizowanie wszelkich źródeł finansowania

Pełny koszt 30 priorytetowych projektów TEN wskazanych jako takie w samym 2004 r. szacuje się na około 250 miliardów euro. Jednak możliwości publicznego finansowania w państwach członkowskich pozostają ograniczone; poziom inwestycji w infrastrukturę transportową spadł we wszystkich państwach członkowskich i wynosi obecnie mniej niż 1% PKB. Również nowa perspektywa finansowa Unii na okres 2007-2013 r. przewidują jedynie nieznaczny wzrost budżetu dostępnego dla projektów TEN.

Biorąc pod uwagę ograniczoną dostępność środków UE będzie musiała skoncentrować fundusze udostępniane w ramach współfinansowania z budżetu TEN na krytycznych odcinkach przejść granicznych i innych głównych wąskich gardłach w priorytetowych projektach. Państwa członkowskie powinny zoptymalizować wykorzystanie środków z

unijnych funduszy strukturalnych i Fundusze Spójności do wsparcia finansowania infrastruktury transportowej. Fundusze UE będą skoncentrowane na tych projektach, które zapewniają największą wartość dodaną dla Europy oraz tam, gdzie gwarantowana jest aktywna współpraca z krajowymi i innymi instytucjami finansującymi. W całej Unii będą finansowane działania w zakresie interoperacyjności oraz ważne badania wykonalności. Program Marco Polo, o budżecie w wysokości 450 milionów euro do 2013 r., przyczyni się bezpośrednio do stworzenia alternatyw w postaci innych środków transportu dla użytkowników zatłoczonych dróg.

Należy również opracować nowe typy inżynierii finansowej. Opłaty pobierane od użytkowników powinny wносить więcej do finansowania najbardziej komercyjnie opłacalnych części sieci transportowych. Spodziewane jest, że instrument gwarancyjny, na który ma być przeznaczone do 1 miliarda euro w rezerwach płynności, podzielony pomiędzy Europejski Bank Inwestycyjny a budżet UE na lata 2007-2013, zapewni dźwignię finansową w wysokości 20 miliardów w formie pożyczek bankowych dla infrastruktury transportowej. Bardziej aktywne wykorzystanie partnerstwa publiczno-prywatnego może przyspieszyć realizację projektów, zwiększyć efektywne wykorzystanie funduszy oraz zmniejszyć presję na finanse publiczne. Wspólne inicjatywy polityczne takie jak JASPERS (wspólna pomoc na wsparcie projektów w regionach europejskich, *ang.: Joint Assistance to Support Projects in European RegionS*) ułatwią realizację projektów.

→ Działanie: Należy zmaksymalizować inwestycje transeuropejską infrastrukturę, która będzie służyć interesom ogólnoeuropejskim, przez zmobilizowanie wszelkich dostępnych źródeł finansowania, w tym budżetu TEN, funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności oraz pożyczek z rynku kapitałowego (w tym z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju, partnerstw publiczno-prywatnych); oraz wykorzystanie wspólnych inicjatyw wdrożeniowych.

6.3. Inteligentne pobieranie opłat

Pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury jest coraz bardziej powszechne w UE. Na przykład Londyn wprowadził opłatę od zatłoczenia a Niemcy poszły ostatnio za przykładem innych państw członkowskich wprowadzając opłatę (Maut) za korzystanie z autostrad dla pojazdów handlowych. UE przyjęła właśnie nową dyrektywę w sprawie opłat drogowych, ustanawiającą ramy dla wprowadzenia systemu modulowanych opłat dla samochodów ciężarowych poruszających się w transeuropejskiej sieci drogowej. W transporcie kolejowym podmioty zarządzające infrastrukturą pobierają opłaty za korzystanie z torów.

Celem tych systemów pobierania opłat jest finansowanie infrastruktury, ponadto tam, gdzie zwiększenie przepustowości infrastruktury nie jest możliwe, pobieranie opłat może pomóc zoptymalizować ruch. Opłaty mogą być modulowane z uwzględnieniem wpływu na środowisko lub ryzyka zatłoczenia, szczególnie na obszarach newralgicznych pod względem środowiskowym lub na obszarach miejskich. Na takich obszarach mogą być stosowane inne formy rozdzielania przepustowości, takie jak giełdy praw tranzytowych.

Zgodnie z dyrektywą w sprawie opłat za korzystanie z dróg, nie później niż do 10 czerwca 2008 r. Komisja przedstawi uniwersalny, przejrzysty i zrozumiały model oceny zewnętrznych kosztów, który posłuży jako podstawa dla przyszłych obliczeń opłat za korzystanie z infrastruktury, i któremu towarzyszyć będzie analiza wpływu internalizacji kosztów zewnętrznych obejmująca wszystkie środki transportu. Potrzebna jest szeroko zakrojona analiza uwzględniająca również transport kolejowy, lotniczy, wodny i miejski, jako że

pobieranie opłat wpływa na przepływy ruchu pomiędzy środkami transportu na całym rynku wewnętrznym. W ramach tych rozważań trzeba będzie zbadać, w jaki sposób inteligentne formy pobierania opłat mogą pomóc zoptymalizować wzorce transportowe, przynosząc obopólne korzyści właścicielom infrastruktury (poprzez lepsze zarządzanie i lepszy podział środków), użytkownikom (dzięki skróceniu czasu przejazdów) oraz ogółowi społeczeństwa (poprzez ograniczenie negatywnych skutków takich jak zanieczyszczenie powietrza). Inteligentne pobieranie opłat powinno zapewnić sprawiedliwe i niedyskryminujące stawki, dochody na przyszłe inwestycje w infrastrukturę, możliwość zwalczania zatłoczenia oraz rabaty promujące pojazdy bardziej przyjazne dla środowiska i także sposoby prowadzenia pojazdów. Wreszcie inteligentne pobieranie opłat powinno uwzględnić ogólne obciążenie obywateli i przedsiębiorstw; dlatego analiza pobierania opłat musi uwzględnić również politykę fiskalną w zakresie transportu, która nie sprzyja zrównoważonej mobilności.

→ Działanie: Należy zainicjować szeroko zakrojone rozważania i konsultacje na temat inteligentnego pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury i zaproponować unijną metodykę pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury, bazującą na dyrektywie w sprawie opłat za korzystanie z dróg.

7. INTELIGENTNA MOBILNOŚĆ

Nowa infrastruktura nie rozwiąże wszystkich problemów związanych z zatłoczeniem i dostępnością z powodu wysokich kosztów i długiego czasu trwania procedur planowania, a w niektórych przypadkach z powodu presji środowiskowej i niedostatku przestrzeni. Zainteresowanie sektora obniżeniem kosztów, objawiające się dążeniem do optymalnego wykorzystania istniejących możliwości transportu, jest zgodne z publicznym interesem dotyczącym zapewnienia transportu zrównoważonego finansowo i chroniącego środowisko. Poprawa współczynnika załadowania, umożliwienie przeładunku na transport kolejowy lub morski w przypadku długich dystansów, zoptymalizowanie tras i czasów - wszystko to przyczynia się do zwiększenia mobilności, zmniejszając jednocześnie wpływ na środowisko na jednostkę przewożonego ładunku.

7.1. Logistyka transportu

Przemysł podjął wyzwanie bardziej efektywnego wykorzystywania istniejącej infrastruktury i pojazdów przez opracowanie złożonych łańcuchów logistyki. Zaawansowane technologie informatyczne i komunikacyjne umożliwiają ich wprowadzanie w życie i dostarczają usług, dzięki którym inteligentna logistyka staje się faktem. Tendencjom ku zintegrowanym przedsiębiorstwom logistycznym muszą odpowiadać działania w ramach polityki publicznej umożliwiające optymalne wykorzystanie i łączenie („intermodalność”) różnych środków transportu. Mogą one polegać na usuwaniu regulacyjnych przeszkód utrudniających stosowanie intermodalności, zachęcaniu do gromadzenia doświadczeń i wymiany sprawdzonych rozwiązań w całej UE, wspieraniu normalizacji i interoperacyjności pomiędzy różnymi środkami transportu oraz inwestowaniu w węzły przeładunkowe. Częścią tych działań powinno być dostosowanie wymiarów kontenerów i pojazdów tak, aby spełniały potrzeby inteligentnej logistyki.

→ Działanie: Należy opracować ramową strategię dla logistyki transportu towarowego w Europie popartą szerokimi konsultacjami i prowadzącą do przyjęcia planu działań.

7.2. Inteligentne systemy transportu

Nie ma powodu, dla którego statki, pociągi czy samochody nie miałyby być w przyszłości wyposażone w zaawansowaną łączność, nawigację i automatykę tak jak obecnie samoloty. Nowe technologie wchodzące na rynek w niedalekiej przyszłości będą stopniowo dostarczać obywatelom nowych usług i umożliwią udoskonalenie zarządzania ruchem oraz poziomem wykorzystywania dostępnej przepustowości w czasie rzeczywistym, jak również lokalizowanie i śledzenie przepływów służące do celów ochrony środowiska i zapewnienia bezpieczeństwa. Oprócz oczywistych korzyści dla podmiotów prowadzących działalność w dziedzinie transportu oraz klientów, nowe systemy będą dostarczać administracji publicznej szybkich i szczegółowych informacji o infrastrukturze i potrzebach w zakresie jej konserwacji. Nie tylko zwiększą one komfort podróży, lecz także pomogą zwiększyć bezpieczeństwo i poziom ochrony oraz wyeliminują nieoszczędne wzorce transportu w interesie równowagi ekologicznej. Tworzony jest organ nadzorczy Galileo; system satelitarny Galileo będzie działał od 2010 r. i będzie dostarczał sygnałów nawigacyjnych, które będą łączone z komunikacją naziemną lub napowietrzną. Opracowanie europejskiej otwartej architektury zapewni interoperacyjność i elastyczny rozwój przyszłych aplikacji dla wszystkich środków transportu.

W toku jest już szereg inicjatyw, takich jak inicjatywa dotycząca inteligentnych samochodów (Intelligent Car Initiative)²⁷ mająca na celu promowanie nowych technologii w pojazdach poprzez koordynację działań zainteresowanych stron (Forum „eSafety”), badania nad inteligentnymi systemami dla pojazdów oraz uświadamianie użytkowników. Wdrażany jest także program SESAR mający na celu wprowadzenie najnowocześniejszych technologii do zarządzania ruchem lotniczym w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni lotniczej. Program SESAR zmniejszy wpływ ruchu lotniczego na środowisko oraz zwiększy bezpieczeństwo, przyczyni się do wzrostu zatrudnienia i stworzy możliwości eksportu europejskich technologii ruchu lotniczego. System ERTMS przyniesie podobne korzyści w sektorze kolejowym. Zwiększy to interoperacyjność pomiędzy krajowymi sieciami, co jest warunkiem niezbędnym dla wprowadzenia sprawnych długodystansowych operacji kolejowych. Na głównych europejskich korytarzach jest już wprowadzany system usług w zakresie informacji o rzekach (River Information Services). UE inwestuje znaczne publiczne fundusze w te systemy i wspiera ich wdrażanie przy pomocy niezbędnych ram regulacyjnych.

W przyszłych działaniach wykorzystywane będą partnerstwa publiczno-prywatne w celu wspierania rozwoju i demonstracji nowych technologii, w tym również ekologizacja transportu lotniczego (WIT "czyste niebo") oraz ekologizacja transportu naziemnego (WIT „H₂ i ogniwa paliwowe”).

→ Działanie: Należy kontynuować programy na rzecz inteligentnej mobilności w transporcie drogowym (inicjatywa „Inteligentny samochód” i „eSafety”), w lotnictwie (SESAR), kolejnictwie (ERTMS) i w transporcie wodnym (RIS i SafeSeaNet); ponadto należy jak najlepiej wykorzystać system nawigacyjny Galileo i rozwinąć dalsze podobne inicjatywy w dziedzinie transportu morskiego („e-maritime”) oraz rozpocząć kompleksowy program wprowadzania inteligentnej infrastruktury transportu drogowego.

²⁷ COM(2006) 59, Komunikat w sprawie inicjatywy dotyczącej inteligentnych samochodów „Podnoszenie świadomości w zakresie ICT (technologii informatycznych i komunikacyjnych) na rzecz bardziej inteligentnych, bezpieczniejszych i czystszych pojazdów”.

8. WYMIAR GLOBALNY

Transport jest z natury międzynarodowy. Jego wymiar zewnętrzny musi zostać dobrze włączony w ogólną politykę transportową UE, a z drugiej strony, polityka transportowa musi być częścią szerszych stosunków z państwami trzecimi i instytucjami.

Rozwijanie międzynarodowych systemów gwarantujących wysoki poziom bezpieczeństwa i ochrony a także wysokie standardy obsługi oraz ochrony środowiska oraz bezpieczeństwa socjalnego leży we wspólnym interesie państw członkowskich. UE jest światowym liderem w dziedzinie regulacji dotyczących sektora transportowego i potrafi promować swoje know-how i najlepsze rozwiązania poza swoimi granicami. Jednym z najnowszych tego przykładów jest porozumienie w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w sprawie zakazu stosowania jednokadłubowych zbiornikowców do ropy oraz porozumienie w ramach Międzynarodowej Organizacji Pracy w sprawie norm pracy w sektorze morskim. Kolejnym przykładem może stać się ewentualne zastosowanie w światowym sektorze transportu lotniczego reguł dotyczących emisji, obejmujące być może także handel uprawnieniami do emisji, w czym UE będzie odgrywać wiodącą rolę w zbliżających się dyskusjach w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

UE jest również wiodącym dostawcą usług, sprzętu i technologii w dziedzinie transportu. Przedsiębiorstwa UE kontrolują 30% światowego transportu lotniczego i 40% floty morskiej. Sprzęt transportowy stanowi 16% eksportu UE. Wiele rodzajów działalności w zakresie transportu prowadzonych jest w warunkach międzynarodowej konkurencji, w szczególności lotnictwo i transport morski. Zbieżność norm unijnych i międzynarodowych otwiera rynki eksportowe dla unijnych technologii lotniczych, kolejowych, nawigacyjnych (w tym programów Galileo, SESAR i ERTMS), czystych silników oraz wielu innych. Dostęp do rynków usług i zamówień publicznych za granicą jest niezwykle istotny dla unijnego przemysłu transportowego.

Częstym utrudnieniem dla unijnych przedsiębiorstw transportowych jest utrzymywanie barier przywozowych lub inwestycyjnych w krajach trzecich. Zmniejszenie lub wyeliminowanie tych barier w dostępie do rynku jest niezwykle potrzebne po to, by podmioty gospodarcze z UE mogły uczciwie i skutecznie konkurować za granicą. Tocząc się negocjacje na forum Światowej Organizacji Handlu (WTO) w ramach rundy z Ad Dauha dostarczają możliwości zajęcia się tymi ograniczeniami na płaszczyźnie wielostronnej, ponadto w kilku przypadkach toczą się już negocjacje dwustronne.

Współpraca międzynarodowa w większości dziedzin rozpoczęła się jeszcze przed utworzeniem rynku wewnętrznego i UE nie jest jeszcze reprezentowana, bądź jest reprezentowana w niewielkim zakresie, w szeregu międzynarodowych organizacji forach gremiów. W wielu przypadkach członkostwo UE w międzynarodowych mechanizmach współpracy oraz dwustronne stosunki UE z głównymi partnerami handlowymi są najskuteczniejszym sposobem reprezentowania skoordynowanego interesu UE i jej państw członkowskich. Wewnętrzny rynek transportowy wymaga, by UE zajmowała jednolite i konsekwentne stanowisko wobec zewnętrznego świata, tak aby nie dopuścić do narażania wspólnych polityk na ryzyko. Wspólnie jako UE, państwa członkowskie mają mocniejszą pozycję.

Rozszerzenie UE wywarło poważny wpływ na transport. W skład szeregu międzynarodowych mechanizmów współpracy, na przykład w dziedzinie transportu drogowego i rzeczno-ego, wchodzi obecnie głównie lub wyłącznie państwa członkowskie UE oraz sąsiednie kraje, z

którymi UE ma już specjalne stosunki wykraczające znacznie poza tradycyjną współpracę międzynarodową. Również żegluga przybrzeżna staje się ważnym środkiem ruchu wewnątrzunijnego, chociaż obowiązujące w tym sektorze reguły nadal ustalane są na szczeblu ogólnoświatowym. W dziedzinach tych istniejące międzynarodowe mechanizmy będą prawdopodobnie musiały zostać zweryfikowane, tak aby lepiej odzwierciedlały obecne realia na kontynencie europejskim w celu zachowania i dalszego rozwoju cennego wspólnego dorobku współpracy regionalnej i współpracy w skali całego kontynentu.

Stosunki UE z krajami kandydującymi do członkostwa, krajami objętymi procesem stabilizacji i stowarzyszenia, partnerami w ramach europejskiej polityki sąsiedztwa (ENP) i z Rosją mają szczególne znaczenie strategiczne. Współpraca w dziedzinie transportu i ujednolicenie prawodawstwa, między innymi w oparciu o plany działań w ramach ENP, pomogą osiągnąć niezbędne wzajemne połączenie głównych osi transportowych przy uwzględnieniu wymiaru ekonomicznego, środowiskowego i społecznego. UE wspiera również szereg regionalnych inicjatyw sięgających poza obszar ENP, szczególnie w ramach np. programu TRACEA czy Inicjatywy Baku. Praktyczne prace podjęte w sektorze lotniczym będą kontynuowane i rozszerzane na inne sektory transportu. Poza obszarem sąsiadującym z UE, zewnętrzna polityka transportowa Unii jest zróżnicowana i skupiona na jej ważnych partnerach handlowych. Na niektórych obszarach, w tym w Azji, Afryce i Ameryce Łacińskiej, UE pomaga regionalnym ugrupowaniom we współpracy.

→ Działanie: Należy kontynuować rozwijanie zróżnicowanej unijnej współpracy i polityki transportowej oraz dialogu branżowego z głównymi partnerami handlowymi i ugrupowaniami regionalnymi, w tym również poprzez zawieranie umów; kontynuować rozwijanie zewnętrznych stosunków w dziedzinie lotnictwa bazując na przyszłej umowie lotniczej UE-USA; promować główne unijne projekty przemysłowe w dziedzinie transportu; dalej rozwijać współpracę; dokonać przeglądu wzajemnych stosunków UE z międzynarodowymi mechanizmami współpracy z uwzględnieniem indywidualnych przypadków, poczynając od lepszej koordynacji polityki, przez podwyższony status obserwatora, po członkostwo UE we właściwych międzynarodowych organizacjach lub nawet specjalne stosunki pomiędzy UE a tymi organizacjami; należy również opracować strategiczne ramy dla rozszerzenia głównych osi i sieci wewnętrznego rynku transportowego na sąsiadujące kraje, które wyrażą taką wolę.

9. WNIOSEK: ODNOWIONA AGENDA

Rok 1992 był rokiem ukończenia budowy rynku wewnętrznego; dla transportu był on w bardzo dużej mierze datą początkową. Około 15 lat później zliberalizowany wewnętrzny rynek transportowy i ogólnoeuropejska mobilność stają się faktem. Ponadto w okresie tym przemysł transportowy umocnił się a Unia utrzymała lub wzmocniła swój status jako światowego lidera w wielu sektorach. Kolejne rozszerzenia pomogły wzmocnić i skonsolidować tę pozycję.

Ogólne cele polityki transportowej pozostają takie same: konkurencyjna, pewna, bezpieczna i przyjazna dla środowiska mobilność, w pełni zgodna ze zmienioną agendą lizbońską dotyczącą wzrostu gospodarczego i zatrudnienia oraz ze zmienioną strategią zrównoważonego rozwoju. Zestaw narzędzi polityki transportowej musi być rozwijany z uwzględnieniem zdobytego doświadczenia oraz zmian zachodzących w przemyśle transportowym, w polityce i w stosunkach międzynarodowych. Silniejsza międzynarodowa konkurencja, lecz także słabszy od przewidywanego wzrost gospodarczy sprawiły, że zadanie zapewnienia zrównoważonej mobilności stało się jeszcze większym wyzwaniem.

Niniejszy przegląd średniookresowy przemawia za kompleksowym, całościowym podejściem do polityki transportowej. Podczas gdy przyszłe polityki będą nadal oparte o Białe Księgi z 1992 i 2001 r., w wielu obszarach interwencja na szczeblu europejskim nie wystarczy. Potrzebne będzie wzajemnie uzupełniające się działanie na krajowym, regionalnym i lokalnym szczeblu administracji państwowej, jak również działania ze strony samych obywateli i przemysłu. Dlatego właśnie niezbędny jest nieustanny dialog. Przyszłe działania, w tym realizacja działań zapowiedzianych w Białej Księdze z 2001 r., które nie zostały jeszcze zainicjowane, będą oparte na szerokim dialogu ze wszystkimi zainteresowanymi stronami.

Europejska polityka w sprawie zrównoważonej mobilności musi zatem bazować na szerszym zestawie narzędzi polityki umożliwiającym przejście na bardziej przyjazne dla środowiska środki transportu, tam, gdzie jest to wskazane, czyli zwłaszcza na długich dystansach, na obszarach miejskich i na zatłoczonych korytarzach. Jednocześnie każdy środek transportu musi zostać zoptymalizowany, bardziej przyjazny dla środowiska, bezpieczny i energooszczędny. Wreszcie **intermodalność**, tj. efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi, musi doprowadzić do optymalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów transportowych. Podejście to daje najlepszą gwarancję osiągnięcia równocześnie wysokiego poziomu mobilności i ochrony środowiska.

Orientacyjne terminy podjęcia głównych działań w następnych latach przedstawiono w załączniku 1. Działania te mają na celu połączenie w ramach jednej kompleksowej wizji potrzeb inwestycyjnych, regulacji, zróżnicowanych rozwiązań obejmujących dobrowolne działania, innowacji technologicznych, rozwoju infrastruktury oraz uregulowań międzynarodowych w celu określenia europejskiego wkładu w rozwiązanie problemów mobilności. Działania te obejmują zakładanie partnerstw publiczno-prywatnych w sektorach transportowych w celu wsparcia rozwoju i demonstracji nowych technologii i infrastruktury. Mogą powstać problemy wynikające istnienia z wąskich gardeł w infrastrukturze, peryferyjności, zatłoczenia, problemów z dostawami energii, czynników społecznych lub względów bezpieczeństwa oraz konieczności uczynienia transportu bardziej przyjaznym dla środowiska. Rozwiązaniem tych problemów będą poprawione unijne ramy prawne łączące politykę regionalną i politykę spójności, lepsze i bardziej inteligentne systemy pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury oraz zróżnicowane rozwiązania mające na celu uporanie się ze specyficznymi problemami w określonych miastach, regionach lub wzdłuż niektórych korytarzy. W tym kontekście ogólne ramy prawne UE mogłyby pomóc we wdrożeniu zróżnicowanych i regionalnie bardziej ambitnych rozwiązań, przy jednoczesnym zachowaniu niezbędnej, szerszej ogólnounijnej perspektywy w zakresie mobilności na wspólnym rynku i potwierdzeniu obecności UE jako ogólnosiwiatowego gracza.

Kierunki polityki nakreślone w niniejszym komunikacie zostaną uściślone na podstawie publicznych konsultacji oraz dogłębnych ocen przed podjęciem decyzji w sprawie konkretnych środków. Będą one również z biegiem czasu korygowane z uwzględnieniem zmieniającego się kontekstu i zdobytego doświadczenia.

ZAŁĄCZNIK 1

Księga robocza – wybór głównych działań

2006 r.

- Transport drogowy: przegląd rynku wewnętrznego
- Transport kolejowy: działania mające na celu usunięcie technicznych barier utrudniających interoperacyjność i wzajemne uznawanie sprzętu; program wspierania korytarzy kolejowych w ramach logistyki transportowej
- Lotnictwo: przegląd środków liberalizacji transportu lotniczego; zwrócenie uwagi na opłaty za korzystanie z portów lotniczych oraz przepustowość portów lotniczych
- Logistyka: strategia logistyki transportu towarowego oraz szeroka debata na temat możliwego działania na poziomie UE
- Galileo: ustalenie możliwych przyszłych zastosowań
- Ochrona: strategia dotycząca infrastruktury krytycznej
- Sprawozdanie na temat realizacji dyrektywy z 2003 r. dotyczącej biopaliw
- Wykorzystanie energii w transporcie: plan działań dotyczący energooszczędności oraz program wykorzystania źródeł odnawialnych
- Organizacje międzynarodowe: rozważenie możliwości lepszego reprezentowania interesów UE w międzynarodowych organizacjach takich jako IMO czy ICAO przy użyciu szeregu różnych opcji polityki

2007 r.

- Transport miejski: Zielona Księga
- Logistyka: określenie planu działań
- Inteligentne pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury: przygotowawcze badania i konsultacje, wysłuchanie zainteresowanych stron
- Sprawozdanie o scenariuszach transportowych o perspektywie 20- i 40-letniej
- Transport drogowy: przegląd prawodawstwa dotyczącego warunków pracy
- Transport kolejowy: monitorowanie rynku kolejowego, w tym tablica wyników
- Transport rzeczny: rozpoczęcie realizacji planu działań NAIADES
- Transport morski: polityka w sprawie europejskich portów

- Lotnictwo: przegląd i uzupełnienie ram jednolitej przestrzeni lotniczej oraz realizacja przedsięwzięcia SESAR
- Sieci transeuropejskie: ustalenie wieloletniego programu inwestycji do 2013 r.
- Prawa pasażera: zbadanie możliwości podjęcia działań w zakresie minimalnych norm w dalekobieżnej komunikacji autobusowej
- Bezpieczeństwo: pierwszy europejski dzień bezpieczeństwa na drogach
- Wymiar globalny: strategia dotycząca włączenia krajów sąsiadujących z UE do wewnętrznego rynku transportowego
- Ochrona: strategia dla transportu lądowego i publicznego
- Wykorzystanie energii w transporcie: strategiczny plan technologii dla energii
- Pierwsze zaproszenie do składania wniosków w ramach 7 programu ramowego w dziedzinie badań naukowych (RTD)

2008 r.

- Transport morski: Biała Księga dotycząca wspólnego europejskiego obszaru morskiego
- Inteligentne pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury: unijna metodyka pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury
- Transport miejski: podjęcie działań na podstawie Zielonej Księgi
- Rozpoczęcie kompleksowego programu wprowadzania na rynek inteligentnych systemów transportu drogowego oraz przygotowania infrastruktury do wdrożenia systemów kooperatywnych
- Ochrona: przegląd reguł w transporcie lotniczym i morskim; zbadanie systemu ochrony na lądzie i w transporcie

2009 r.

- Rozpoczęcie kompleksowego programu dotyczącego ekologicznego napędu
- Wymiar globalny: uzyskanie członkostwa we właściwych międzynarodowych organizacjach
- Transport morski: wdrożenie systemów „e-maritime”
- Galileo: rozpoczęcie koncesji
- ERTMS: wdrożenie na niektórych korytarzach

Działania realizowane w sposób ciągły

- Rynek wewnętrzny: zapewnienie funkcjonowania reguł UE we wszystkich sektorach transportu
- Wykorzystywanie energii przez transport: poprawa energooszczędności oraz przyspieszenie rozwoju i wdrożenia alternatywnych paliw
- Zatrudnienie i warunki pracy: propagowanie dialogu społecznego; promowanie zawodów transportowych i kształcenia w zakresie transportu
- Bezpieczeństwo: promowanie bezpieczeństwa drogowego poprzez działania dotyczące projektów i technologii budowy pojazdów, badania, działania dotyczące infrastruktury i zachowania użytkowników dróg oraz kontynuowanie inicjatyw „Inteligentny samochód” i „eSafety”
- Infrastruktura: zapewnienie zrównoważonego podejścia do zagospodarowania terenu; mobilizacja wszystkich źródeł finansowania
- Technologia: Badania naukowe i rozwój technologiczny w celu wsparcia rozpowszechnienia, wykorzystania i penetracji rynkowej
- Galileo: utworzenie organu nadzorczego Galileo
- Wymiar globalny: rozwój stosunków zewnętrznych obejmujący dwustronne porozumienia i obecność w gremiach wielostronnych; wprowadzenie wspólnego obszaru lotniczego w Europie
- Zarządzanie: skonsolidowanie europejskich agencji ds. bezpieczeństwa transportu i określenie ich zadań

ZAŁĄCZNIK 2

Sytuacja w sektorze transportowym – fakty i przewidywania

Podstawowe fakty i rozwój sytuacji w ostatnim okresie dla poszczególnych środków transportu – ogólne dane

<u>Transport drogowy</u> - bezpośrednie zatrudnienie: około 1,7 miliona w transporcie pasażerskim (przewozy autobusowe, autokarowe, taksówkowe); 2,6 miliona w transporcie towarowym - udział w całkowitym transporcie towarowym: 44% (przy nieznacznym wzroście) - udział w całkowitym transporcie pasażerskim: około 84% (76% prywatne samochody, 8% autobusy i autokary) - wzrost w latach 1995-2004: • + 35% w transporcie towarowym; • + 19% dla samochodów osobowych i 5% dla autobusów i autokarów w transporcie pasażerskim - szczególnie silny wzrost w UE-10: • Wzrost towarowego transportu drogowego w latach 2000-2004 (%) • transport krajowy transport międzynarodowy ogółem • UE-15 8,3 16,9 10,5 • UE-10 16,6 47,7 31,8 • UE-25 9,0 23,0 12,9 - udział w całkowitym zużyciu energii: 25,2% - sprawność pojazdów w toe/Mtkm lub toe/Mpkm: samochody ciężarowe 72,4, samochody osobowe 37,8, pojazdy publicznego transportu drogowego 14,5	<u>Transport kolejowy</u> - bezpośrednie zatrudnienie: około 1,2 miliona - udział w całkowitym transporcie towarowym: 10% (przy nieznacznym spadku) - udział w całkowitym transporcie pasażerskim: około 7% (6% dla pociągów międzymiastowych, 1% dla miejskich tramwajów i metra) - wzrost w latach 1995-2004: • + 6% w transporcie towarowym (+15% w UE-15, - 9% w UE-10); • + 9% w transporcie pasażerskim (+ 8% dla pociągów międzymiastowych, + 14% dla miejskiego transportu szynowego (tramwajów i metra) - udział nowych przedsiębiorstw, które weszły na rynek kolejowego transportu towarowego osiągnął około 10% (pod względem wykonanych tkm) - kolej szybkobieżna stanowi 21,5% całkowitych pkm międzymiastowego transportu kolejowego w 2004 r. - udział w całkowitym zużyciu energii: 0,8% - sprawność pojazdów w toe/Mtkm lub toe/Mpkm: pasażerskie 16,0; towarowe 5,5
<u>Transport wodny</u> - bezpośrednie zatrudnienie: około 200 000, z czego w przybliżeniu 80% w transporcie morskim i 20% w śródlądowym transporcie wodnym - udział w całkowitym transporcie towarowym: 42% (wewnętrzny transport morski 39%, śródlądowy transport wodny 3%; obydwie wielkości mniej więcej stałe)	<u>Transport lotniczy</u> - bezpośrednie zatrudnienie: około 400 000 - udział w całkowitym transporcie towarowym: 0,1% ruchu wewnętrznego wyrażonego w tkm - udział w całkowitym transporcie pasażerskim: 8% (ujęte tylko przeloty wewnętrzne; silny wzrost)

- udział w całkowitym transporcie pasażerskim: poniżej 1% w wewnątrzunijnym transporcie pasażerskim, nieznaczny spadek - wzrost w latach 1995-2004: +29% w transporcie towarowym (+31% w wewnątrzunijnym transporcie morskim, +9% w śródlądowym transporcie wodnym) - średni roczny wzrost ogólnoswiatowego ruchu kontenerowego w latach 2001-2004: 13,5% - udział (śródlądowej żeglugi wodnej) w całkowitym zużyciu energii: 0,5% - sprawność pojazdów (żegluga śródlądowej) w toe/Mtkm: 17,5	- wzrost w latach 1995-2004: +55% w wewnątrzunijnym transporcie pasażerskim - udział rynkowy tanich przewoźników w regularnym ruchu wewnątrzunijnym (wyrażony w liczbie dostępnych miejsc): 25% w 2005 r. - wzrost liczby wewnątrzunijnych tras: +100% w latach 1992-2004 - udział w całkowitym zużyciu energii: 4,0%
---	--

Źródło: Energia i transport UE w liczbach; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

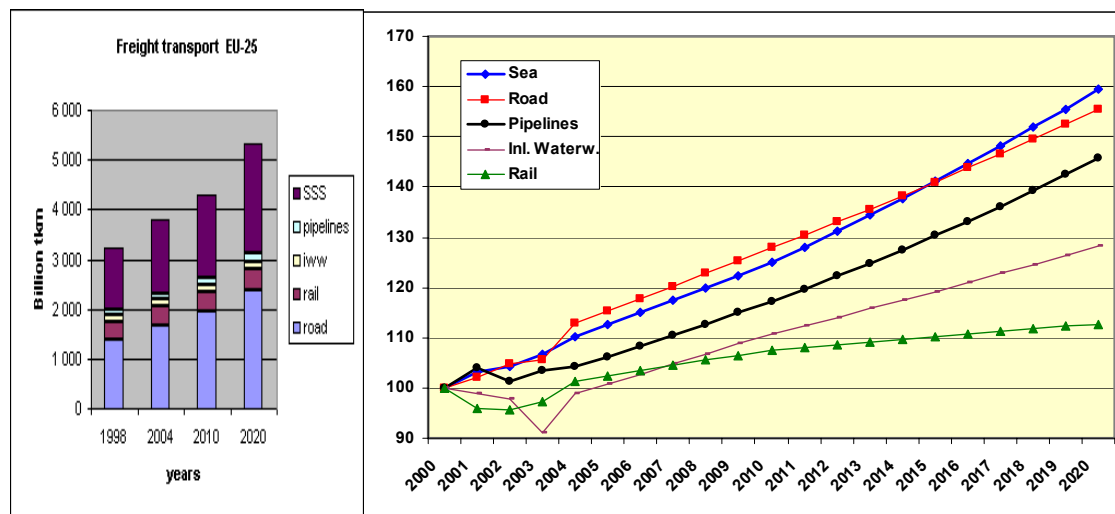
Część 2: Przewidywania dotyczące wielkości transportu i udziału poszczególnych środków transportu

(w oparciu o badanie ASSESS)

Tabela 2-1: Przewidywane główne tendencje jako punkt odniesienia

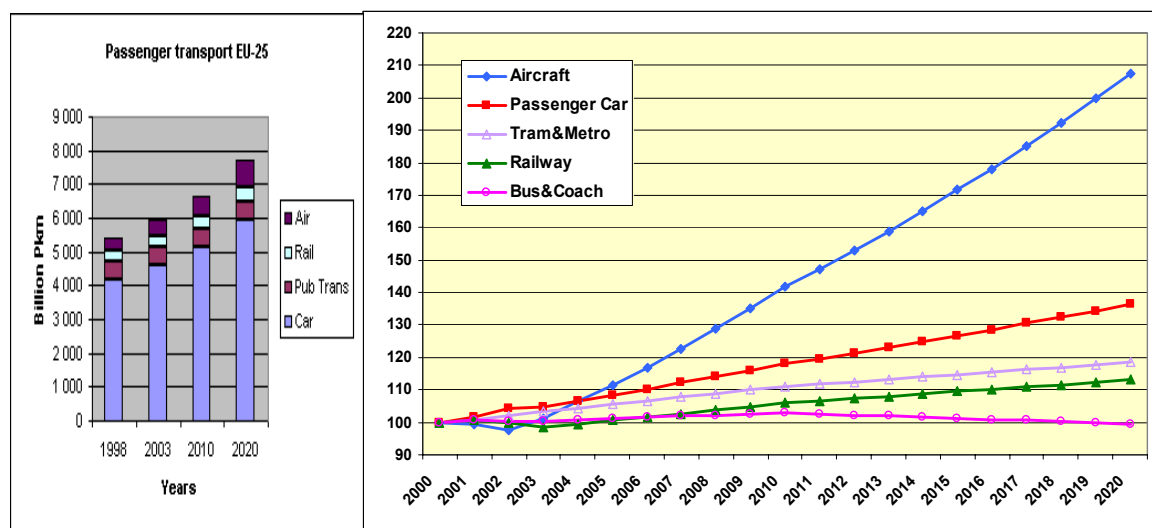
• Najbardziej prawdopodobny scenariusz wzrostu działalności transportowej w UE-25 w latach 2000-2020	
• - PKB • - Ogółem transport towarowy • - Ogółem transport pasażerski • - Drogowy transport towarowy • - Kolejowy transport towarowy • - Żegluga morska bliskiego zasięgu • - Śródlądowa żegluga wodna • - Prywatne samochody • - Kolejowy transport pasażerski • - Transport lotniczy	• 52% • 50% • 35% • 55% • 13% • 59% • 28% • 36% • 19% • 108%

Wykres 2-1: Spodziewany wzrost działalności transportowej według środków transportu (2000 r. = 100)



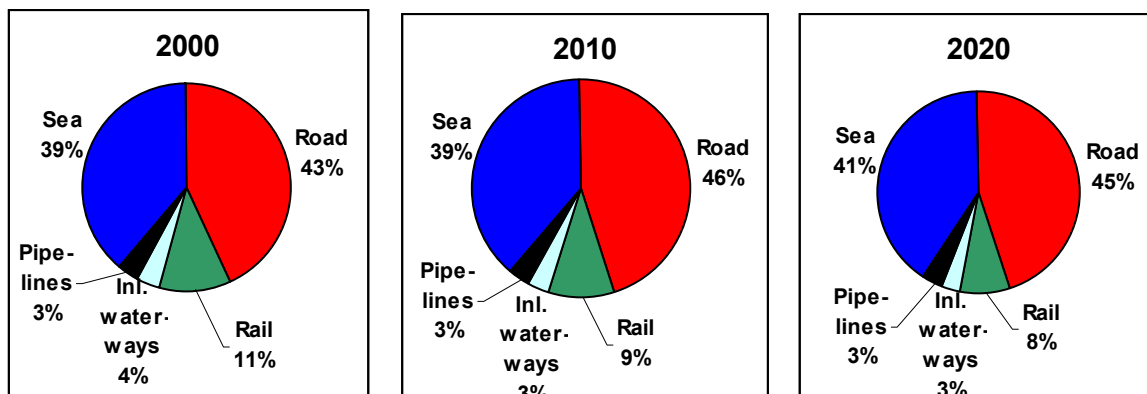
Freight transport EU-25	Transport towarowy UE-25
Billion tkm	Miliard tkm
years	lata
Sea	morski
Road	drogowy
Pipeline	rurociągowy
Int. Waterw.	wodny śródlądowy
Rail	kolejowy

Wykres 2-2: Spodziewany wzrost pasażerskiej działalności transportowej według poszczególnych środków transportu (2000 r. = 100)



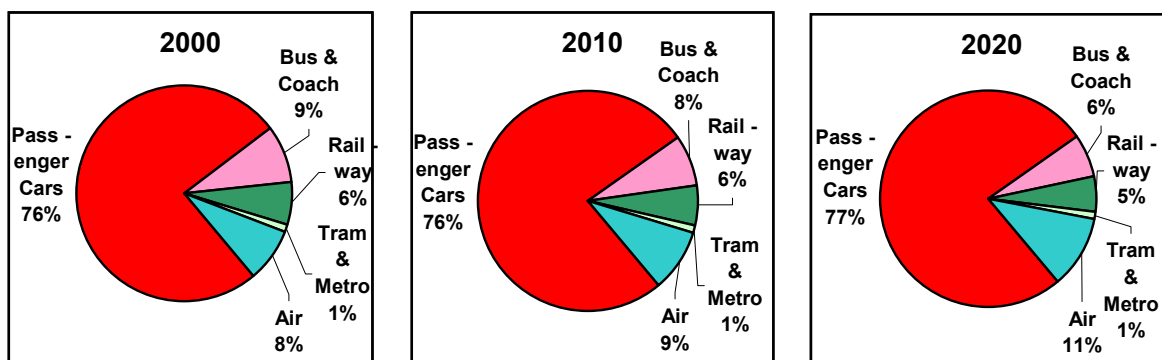
Passenger transport EU-25	Transport pasażerski UE-25
Aircraft	lotnictwo
Passenger car	samochody osobowe
Tram & Metro	tramwaje i metro
Railway	kolej
Bus & Coach	autobusy i autokary

Wykres 2-3: Zmiany podziału modalnego w transporcie towarowym w latach 2000-2020:



Sea - transport morski
 Pipelines - rurociągi
 Inl. Waterways - żegluga śródlądowa
 Rail - kolej
 Road - transport drogowy

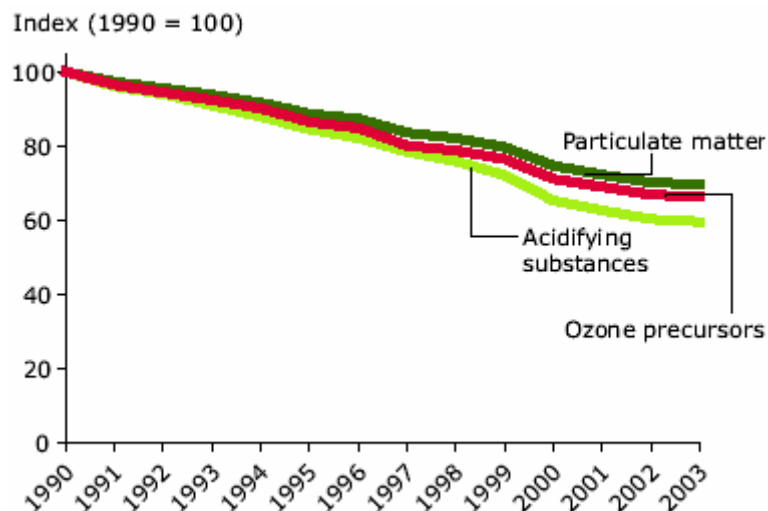
Wykres 2-4: Zmiany podziału modalnego w transporcie pasażerskim w latach 2000-2020:



Passenger cars - samochody osobowe
 Bus & coach - autobusy i autokary
 Railway - kolej
 Tram & metro - tramwaje i metro
 Air – lotnictwo

Część 3: Transport a środowisko

Wykres 3-1: Zmiany poziomów emisji zanieczyszczeń powietrza wytwarzanych przez transport, 1990-2003 r.



Particulate matter	Pył zawieszony
Acidifying substances	Substancje kwasotwórcze
Ozone precursors	Prekursory ozonu

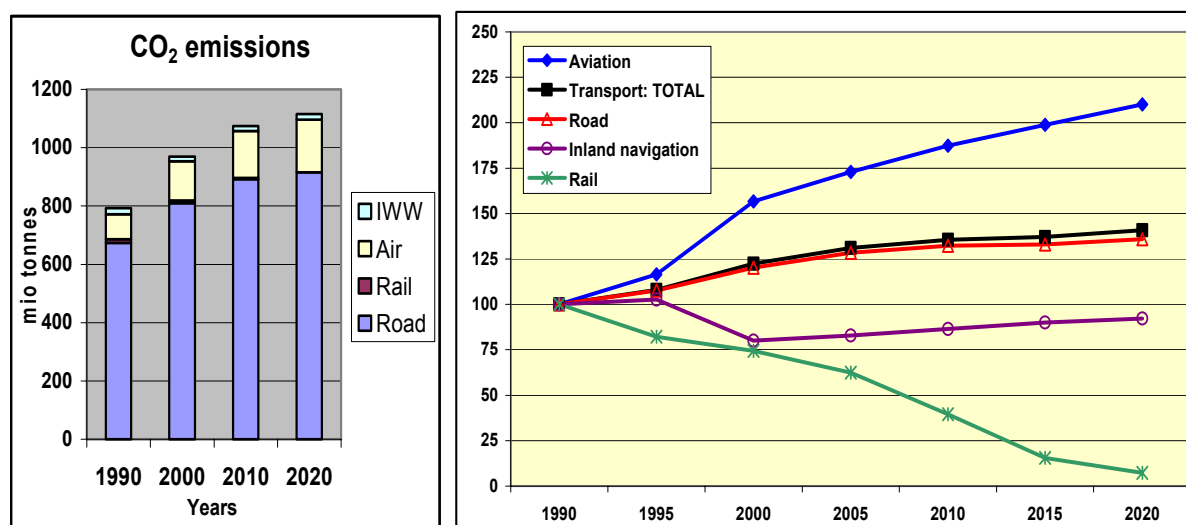
Uwaga: Pył zawieszony: PM₁₀;

Substancje kwasotwórcze: NO_x NMVOC;

Prekursory ozonu: SO_x, NO_x, NH₃.

Źródło: Europejska Agencja Środowiska: Sprawozdanie TERM 2005

Wykres 3-2: Spodziewane zmiany poziomu emisji CO₂ wytwarzanych przez transport według poszczególnych środków transportu (1990 r. = 100)



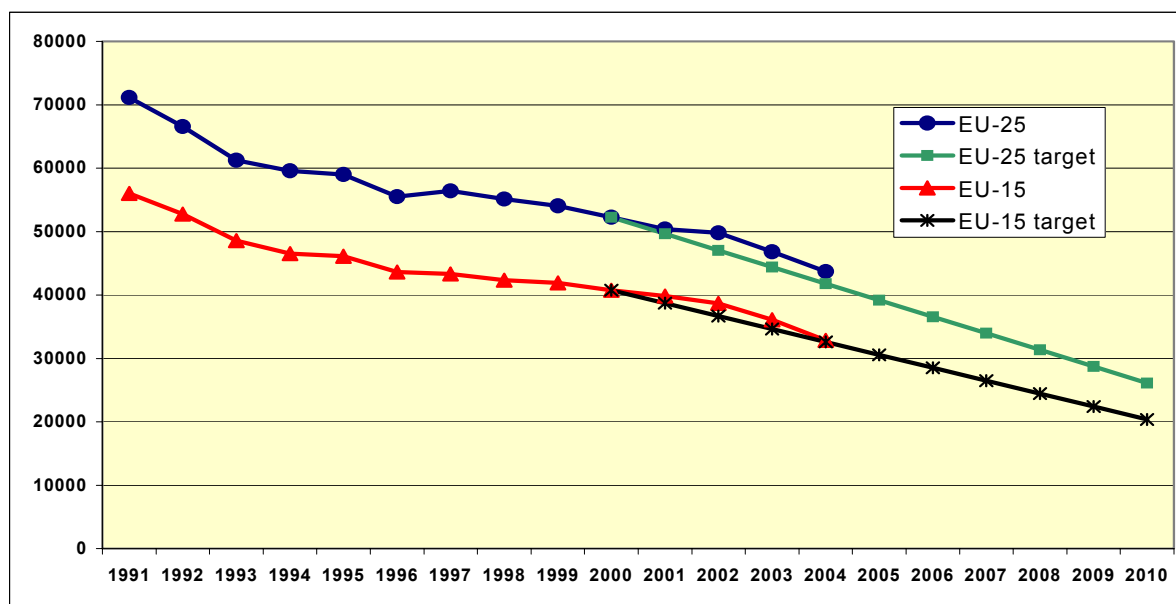
CO ₂ emissions	Emisje CO ₂
Air	lotnictwo
Rail	kolej

Road	drogi
Aviation	lotnictwo
Transport: TOTAL	transport: OGÓŁEM
Road	drogi
Inland navigation	śródlądowa żegluga wodna
Rail	kolej

Źródło: Model PRIMES.

Część 4: Bezpieczeństwo drogowe

Wykres 4-1: Liczba wypadków śmiertelnych na drogach w UE: maleje, lecz nadal jest zbyt wysoka



Źródło: Baza danych CAR; cele z Białej Księgi dotyczącej transportu z 2001 r.

Załącznik 3: Ocena wpływu