

**PL**

**PL**

**PL**



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 8.7.2008  
KOM(2008) 433 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

**Ekologiczny transport**

{SEK(2008) 2206}

# KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

## Ekologiczny transport

(Teks mający znaczenie dla EOG)

### 1. WSTĘP

*Mobilność* ma zasadnicze znaczenie dla jakości życia i dla konkurencyjności Europy. Stanowi kręgosłup gospodarki, zapewniając połączenia pomiędzy poszczególnymi elementami łańcuchów produkcji oraz umożliwiając branżom usługowym dotarcie do klientów, a także stanowiąc sama w sobie ważne źródło zatrudnienia. Jako taka ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów unijnej strategii lizbońskiej na rzecz wzrostu i zatrudnienia, zwłaszcza że sektor ten rozwija się w szybkim tempie: w latach 1995-2005 w sektorach transportu osobowego i towarowego w UE odnotowano wzrost odpowiednio o 31,3 % i 17,7 %, przy czym oczekuje się, że wzrost ten będzie trwać nadal.

Mobilność pociąga jednak za sobą pewne *koszty dla społeczeństwa* wynikające z jej negatywnego oddziaływania. Emisje powodowane przez transport stanowią zagrożenie dla zdrowia i negatywnie wpływają na lokalne środowisko, a jednocześnie w dużym i stale rosnącym stopniu przyczyniają się do zmian klimatu. Emisje CO<sub>2</sub> pochodzące z sektora transportu drogowego są o 30 % wyższe niż w 1990 r., a transport jest jedynym sektorem gospodarki, w którym oczekuje się, że emisje w przyszłości wzrosną. Wielu obywateli na co dzień odczuwa dokuczliwość hałasu i korków na drogach, a wypadki każdego roku są przyczyną śmierci ogromnej liczby osób.

Centralnym elementem unijnej polityki transportowej jest od kilku lat „mobilność zorganizowana z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju”, tj. mobilność wolna od szkodliwych skutków ubocznych. W przedstawionym w 2006 r. przeglądzie<sup>1</sup> białej księgi z 2001 r. Komisja zwróciła uwagę na potrzebę zaangażowania szerokiego zestawu narzędzi politycznych, poczynając od instrumentów ekonomicznych i środków regulacyjnych, po inwestycje w infrastrukturę i nowe technologie, w realizację celu, jakim jest mobilność zorganizowana z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

Zasadnicze znaczenie w tym względzie ma „urealnienie cen”. Użytkownicy transportu już ponoszą znaczne koszty, jednak płacone przez nich ceny często zupełnie nie odzwierciedlają realnych kosztów, jakie w związku z ich wyborami ponosi społeczeństwo. Nie mają zatem żadnych zachęt do tego, by wybierać zachowania powodujące niższe koszty. Instrumenty ekonomiczne, dzięki którym opłaty byłyby pobierane w bardziej inteligentny sposób<sup>2</sup>, (tj. podatki, opłaty lub

---

<sup>1</sup> COM(2006) 314.

<sup>2</sup> Na przykład możliwość pobierania zróżnicowanych opłat z tytułu zatłoczenia w zależności od lokalizacji i pory dnia.

systemy handlu uprawnieniami do emisji) mogą być zachętą dla użytkowników transportu do przejścia na pojazdy lub rodzaje transportu powodujące mniejsze zanieczyszczenie środowiska (w tym na transport pieszy lub rowerowy), do korzystania z mniej przeciążonych elementów infrastruktury lub do podróżowania o innych porach. Jako takie, instrumenty te stanowią skuteczny sposób nadania mobilności bardziej zrównoważonego charakteru.

Sygnaly cenowe będą jeszcze skuteczniejsze, jeśli na rynku dostępne będą realne rozwiązania alternatywne, tj. bardziej ekologiczne pojazdy po przystępnych cenach, czy też usługi na odpowiednim poziomie oferowane przez alternatywne rodzaje transportu. Takie alternatywy nie zawsze istnieją, zwłaszcza tam, gdzie, z powodu nieskutecznego działania rynku, infrastruktura lub działalność badawczo-rozwojowa są niedoinwestowane. Z tego powodu konieczne są także inne, uzupełniające środki polityczne, w tym regulacje prawne. Nie powinny one jednak blokować ani faworyzować żadnego konkretnego podejścia czy rozwiązania technologicznego.

Komisja przedstawia zatem dwa różne typy inicjatyw w celu zintensyfikowania wysiłków mających na celu uczynienie transportu bardziej ekologicznym i zrównoważonym. Pierwszy typ polega na „urealnieniu cen” poprzez internalizację zewnętrznych kosztów transportu. Strategia Komisji polega na dostosowywaniu charakteru działań do poszczególnych rodzajów transportu i wywieranych przez nie skutków, z uwzględnieniem prac w omawianej dziedzinie, prowadzonych już przez EU. Należą do nich unijne zasady dotyczące opodatkowania energii i propozycje Komisji dotyczące włączenia lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji, które stanowią ważny pierwszy krok w realizacji strategii. Drugi typ polega na wprowadzeniu szeregu środków uzupełniających, obejmujących instrumenty regulacyjne i działania w zakresie infrastruktury oraz badań i rozwoju. Również w tej dziedzinie EU prowadzi już wiele działań, które mogą być punktem wyjścia dla dalszych wysiłków.

Niniejszy komunikat rozpoczyna się od podsumowania już wprowadzonych i obecnie proponowanych unijnych środków w dziedzinie transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Środki te stanowią i będą nadal stanowić uzupełnienie działań podejmowanych przez państwa członkowskie, będących zasadniczym elementem niezbędnym do osiągnięcia mobilności zorganizowanej z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. W dalszej części komunikatu opisano dwie towarzyszące inicjatywy dotyczące internalizacji zewnętrznych kosztów transportu – całościową strategię oraz wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury przez samochody ciężarowe. Na koniec w komunikacie omówiono towarzyszący mu komunikat w sprawie ograniczenia hałasu kolejowego, a także uzupełniające inicjatywy, które Komisja zamierza podjąć w najbliższych miesiącach.

Wszystkie wymienione inicjatywy nabierają szczególnie ważnego znaczenia w obecnej sytuacji politycznej. Zarówno Parlament Europejski<sup>3</sup>, jak i Rada Europejska<sup>4</sup> podkreśliły niedawno wagę zrównoważonej polityki transportowej, zwłaszcza w

---

<sup>3</sup> Rezolucja z dnia 11.3.2008 w sprawie zrównoważonej europejskiej polityki transportowej, uwzględniającej europejską politykę energetyczną i europejską politykę ochrony środowiska - Sprawozdawca: pan Albertini.

<sup>4</sup> Posiedzenie Rady Europejskiej w marcu 2008.

kontekście przeciwdziałania zmianom klimatu. Transport zdecydowanie musi przyczynić się do realizacji ambitnych celów wyznaczonych przez Radę Europejską w 2007 r., tj. do obniżenia emisji gazów cieplarnianych o 20 % (30 % w ramach porozumienia międzynarodowego), zwiększenia udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20 % oraz obniżenia zużycia energii o 20 % do 2020 r.

## **2. DOTYCHCZASOWE DZIAŁANIA JAKO PUNKT WYJŚCIA**

W załączonym zbiorze działań na rzecz ekologicznego transportu wykazano, że UE zrobiła już bardzo wiele w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu, podejmując działania w wielu różnych obszarach polityki, poczynając od badań i rozwoju, przez politykę energetyczną i transport, po politykę ochrony środowiska. Jak zawsze, skuteczność tych środków zależy przede wszystkim od sposobu ich wdrożenia. Omawiane środki podzielono na grupy odpowiadające głównym rodzajom negatywnego oddziaływania, którym działania te mają zapobiegać, tj. zmianom klimatu, lokalnemu zanieczyszczeniu, hałasowi, zatłoczeniu dróg i wypadkom. Poniżej przedstawiono krótkie omówienie inicjatyw dotyczących każdego z tych negatywnych zjawisk.

### **2.1. Zmiany klimatu**

Zmiany klimatu są obecnie najważniejszym problemem w dziedzinie ochrony środowiska, którego dotyczą najważniejsze środki zaproponowane w ostatnim czasie przez Komisję i oczekujące na zgodę Rady i Parlamentu Europejskiego. Są to środki zmierzające do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów, włączenia lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (ETS), wprowadzenia rocznych opłat drogowych i rejestracyjnych za samochody, zróżnicowanych ze względu na poziom emisji CO<sub>2</sub>, oraz zagwarantowania, że wszystkie środki transportu nieobjęte systemem ETS przyczynią się do realizacji krajowych celów w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.

Państwa członkowskie powinny osiągnąć cele dotyczące zwiększenia udziału energii odnawialnej wykorzystywanej w transporcie drogowym – w tym kontekście Komisja zaproponowała niedawno wprowadzenie wiążącego celu na poziomie 10 %. Komisja zaproponowała również, by dostawcy paliw ograniczyli emisje gazów cieplarnianych pochodzące z paliw w całym ich cyklu życiowym o 10 % do 2020 r. Unijne przepisy przewidują minimalne poziomy opodatkowania paliw silnikowych; niemniej jednak większość zastosowań tych paliw w lotnictwie i transporcie morskim jest wyłączona ze stosowania tych przepisów, chociaż państwa członkowskie mogą we własnym zakresie ograniczyć omawiane wyłączenia do transportu międzynarodowego.

Oprócz tego obowiązują szczegółowe unijne wymogi dotyczące niektórych pojazdów drogowych i ich wyposażenia, takiego jak systemy klimatyzacyjne. Komisja prowadzi prace nad inicjatywami w zakresie wskaźników zmiany biegów, a niedawno przedstawiła wniosek dotyczący ram prawnych dla systemów monitorowania ciśnienia w oponach.

### **2.2. Lokalne zanieczyszczenie środowiska**

Unia Europejska osiągnęła już pewne sukcesy, jeśli chodzi o zwalczanie lokalnego zanieczyszczenia środowiska, nadal jednak wiele pozostaje do zrobienia. W ramach

jednolitego rynku opracowano środki służące ograniczeniu zanieczyszczenia powietrza, które znacznie różnią się dla poszczególnych środków transportu, ale skupiają się na ograniczaniu emisji z nowych pojazdów (normy „EURO”), statków czy samolotów rekreacyjnych. Określone zostały również maksymalne poziomy zawartości niektórych substancji zanieczyszczających w paliwie, np. poziom zawartości siarki w paliwach morskich i poziom ołowiu w benzynie, a także przepisy dotyczące ograniczania emisji powstających w czasie składowania i dystrybucji paliw.

W przypadku transportu wodnego obowiązują wymogi dotyczące ograniczania zanieczyszczenia wody. Wszystkie rodzaje transportu podlegają ogólnym przepisom dotyczącym dopuszczalnych sposobów i miejsc utylizacji odpadów, ponadto obowiązują szczegółowe wymogi dotyczące niektórych rodzajów pojazdów drogowych i ich elementów (np. opon i akumulatorów).

W dziedzinie zamówień publicznych na pojazdy Komisja zaproponowała niedawno<sup>5</sup>, aby przy publicznych zakupach samochodów osobowych, dostawczych, autobusów i ciężarówek zastosowanie miała metodyka uwzględniająca zużycie energii oraz koszt emisji CO<sub>2</sub> i substancji zanieczyszczających w całym cyklu życia pojazdu. Większość nowych projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej podlega ponadto przepisom w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, a niektóre także przepisom w dziedzinie ochrony przyrody.

### **2.3. Hałas**

Unijne środki w zakresie ograniczania hałasu skupiały się do tej pory na wprowadzeniu w ramach jednolitego rynku ogólnych ram oceny poziomu hałasu oraz ograniczania emisji hałasu ze wszystkich rodzajów silnikowego transportu lądowego.<sup>6</sup> Istnieją także limity hałasu dla statków powietrznych oraz możliwość wprowadzania bardziej rygorystycznych ograniczeń w niektórych portach lotniczych UE. Konieczne jest stworzenie map hałasu dla portów lotniczych, dużych miast (wraz z ich portami) oraz autostrad i dróg o dużym natężeniu ruchu, a następnie podjęcie działań w celu ograniczenia hałasu tam, gdzie sytuacja tego wymaga. W 2009 r. wejdą w życie limity hałasu powodowanego przez opony, które będą miały zastosowanie do wymienianych opon.

### **2.4. Zatłoczenie**

Finansowanie ze środków unijnych przyczyniło się do rozbudowy przepustowości istniejącej infrastruktury oraz budowy nowej, przy czym celem polityki UE było przesunięcie ruchu na te rodzaje transportu, w których występuje mniejsze zatłoczenie, przy jednoczesnym rozwoju wspólnych zasad pobierania opłat. Istnieją środki dotyczące pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury przez pojazdy ciężarowe oraz szczegółowe wymogi dla infrastruktury kolejowej. Oprócz tego Komisja przedstawiła niedawno wniosek w sprawie pobierania opłat w portach lotniczych. Koleje, śródlądowe drogi wodne oraz transport morski otrzymują najwięcej funduszy na rozwój infrastruktury w ramach sieci transeuropejskich i programu Marco Polo, co ma przede wszystkim na celu zachęcenie do przenoszenia

---

<sup>5</sup> COM(2007) 817.

<sup>6</sup> Co obejmowało na przykład techniczne specyfikacje interoperacyjności w sektorze kolejowym.

ruchu drogowego na te rodzaje transportu. W sektorach transportu lotniczego i kolejowego wprowadzono środki mające na celu zwiększenie wydajności infrastruktury, ponadto trwają prace nad ulepszeniami technologicznymi w sektorze transportu drogowego. Wszystkie sektory zyskują dzięki nowym możliwościom w dziedzinie zarządzania flotą, optymalizacji tras transportowych, unikania zatłoczenia oraz zapobiegania wypadkom, jakie zaoferuje system Galileo.

## **2.5. Wypadki**

Bezpieczeństwo od samego początku stanowiło jeden z głównych elementów polityki transportowej UE. Wprowadzono obszerny zestaw unijnych wymogów bezpieczeństwa dla nowych pojazdów drogowych, a także wymogi dotyczące uzyskiwania prawa jazdy, ograniczenia prędkości dla autobusów i autokarów, oraz wymogi zapewniające zdatność pojazdów do ruchu i odpowiedni stan samej infrastruktury. Wprowadzono również szereg środków dotyczących bezpieczeństwa w sektorach transportu kolejowego i śródlądowego transportu wodnego, których przedmiotem był zarówno tabor, jak i statki, a w sektorze kolei dodatkowo uwzględniono infrastrukturę i organizację. W sektorze transportu morskiego wprowadzono liczne środki służące poprawie bezpieczeństwa, zapobiegające wypadkom z udziałem statków, pasażerów czy załóg, oraz ograniczające wpływ wypadków na środowisko; wszystkie te działania są wzmocnione poprzez odpowiednie kontrole. Do środków dotyczących bezpieczeństwa w sektorze lotnictwa należą działania w zakresie projektowania, utrzymania i użytkowania statków powietrznych oraz licencjonowania personelu. W sektorach transportu lotniczego, kolejowego i morskiego obowiązują wymogi dotyczące badania i zgłaszania wypadków.

## **3. UREALNIENIE CEN**

Wykorzystanie istniejących instrumentów politycznych jako podstawy do dalszych działań ma zasadnicze znaczenie dla nadania transportowi bardziej zrównoważonego charakteru i złagodzenia jego negatywnych skutków należących do pięciu powyższych kategorii. Jak wspomniano wcześniej, urealnienie cen jest jednym z ważnych sposobów na dokonanie tego, i zajmuje centralną pozycję w podejściu zastosowanym przez Komisję. W związku z tym wraz z niniejszym komunikatem Komisja przedstawia dwie inicjatywy służące temu celowi: komunikat w sprawie internalizacji zewnętrznych kosztów transportu; oraz wniosek dotyczący zmiany obowiązującej dyrektywy w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.

### **3.1. Internalizacja zewnętrznych kosztów transportu**

Niniejszy komunikat wraz z załącznikami zawiera dwa elementy. Pierwszy element to wspólne ramy szacowania zewnętrznych kosztów transportu. Opierają się one na wynikach sfinansowanych przez Komisję prac nad przeglądem najlepszych rozwiązań, zawierają propozycję metodyki oraz stanowią podręcznik zawierający wartości odniesienia, które można wykorzystać do szacowania zewnętrznych kosztów. W komunikacie przedstawiono wskazówki na temat sposobów wykorzystywania tych wartości.

Drugim elementem komunikatu jest strategia wskazująca sposoby internalizowania kosztów we wszystkich rodzajach transportu. Tym samym stanowi ona wypełnienie wymogu dyrektywy w sprawie pobierania opłat za pojazdy ciężarowe.<sup>7</sup> Strategia uwzględnia fakt, że w przypadku niektórych rodzajów negatywnego wpływu, np. hałasu i zatłoczenia, społeczny koszt transportu jest różny w zależności od miejsca, czasu i rodzaju transportu, podczas gdy stwierdzenie to nie dotyczy innych rodzajów negatywnego oddziaływania, takich jak emisje gazów cieplarnianych. W związku z tym strategia odnosi się zarówno do poszczególnych rodzajów transportu, jak i poszczególnych kategorii oddziaływania.

Komisja od lat konsekwentnie podkreśla wagę stosowania instrumentów ekonomicznych w celu osiągnięcia celów politycznych. W tym kontekście wysiłki w kierunku internalizacji zewnętrznych kosztów transportu stanowiły kluczowy element białej księgi z 2001 r. i jej średniookresowego przeglądu z 2006 r. Unia Europejska rozpoczęła już internalizowanie kosztów zewnętrznych poprzez wspomniane wcześniej przepisy dotyczące opodatkowania paliw silnikowych oraz propozycje Komisji dotyczące włączenia sektora lotnictwa do unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji oraz uwzględnienia kryterium dotyczącego emisji CO<sub>2</sub> w opłatach rejestracyjnych i corocznych opłatach drogowych uiszczanych za pojazdy. Te inicjatywy są punktem wyjścia dla obecnej strategii.

W sektorze transportu drogowego strategia przewiduje bezpośrednie rozpoczęcie działań w celu umożliwienia bardziej efektywnej i skutecznej internalizacji dzięki wnioskowi w sprawie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury przez pojazdy ciężarowe (zob. sekcja 3.2). Transport prywatny nie jest w nim uwzględniony ze względu na zasadę pomocniczości, ale Komisja zachęca państwa członkowskie do wdrożenia systemu pobierania opłat obejmującego całość transportu drogowego, a nie tylko pojazdy ciężarowe, ponieważ takie rozwiązanie stanowiłoby dla wszystkich użytkowników dróg zachętę do zmiany zachowań, tym samym wzmacniając ważne pozytywne skutki.

Wniosek dotyczący internalizacji kosztów w odniesieniu do pojazdów ciężarowych będzie miał również pozytywny wpływ na sektor kolejowy, ponieważ zwiększy możliwości internalizacji kosztów w tym sektorze, pod warunkiem, że internalizacja nastąpi także w odniesieniu do innych rodzajów transportu.

Strategia określa także kolejne kroki w innych rodzajach transportu. W przypadku śródlądowych dróg wodnych zapowiada internalizację wszystkich zewnętrznych kosztów w sektorze, zaś w przypadku transportu morskiego, gdzie internalizacja jeszcze się nie rozpoczęła, zobowiązuje Komisję do podjęcia działań w 2009 r. w przypadku, jeśli do tego czasu Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) nie uzgodni konkretnych działań w celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, co jest przedmiotem aktywnych starań UE. Działania Komisji mogą obejmować włączenie sektora do unijnego systemu ETS. Strategia w odniesieniu do transportu

---

<sup>7</sup> Dyrektywa 2006/38/WE zmieniająca dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe.



morskiego zostanie opracowana zgodnie z nową zintegrowaną europejską polityką morską.<sup>8</sup>

W strategii przewidziano także ogólny środek internalizacji, który zostanie przyjęty w późniejszych miesiącach 2008 r.: zmianę dyrektywy w sprawie opodatkowania energii. Dzięki niej opodatkowanie energii będzie lepiej uzupełniać działanie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji i lepiej służyć realizacji celów UE w zakresie zmian klimatu, energii i jakości powietrza.

Strategia zostanie poddana ocenie w 2013 r.

### **3.2. Opłaty za korzystanie z dróg**

Na transport drogowy przypada większość zewnętrznych kosztów transportu, dlatego urealnienie cen w tym obszarze jest szczególnie pilne. Zmiana dyrektywy w sprawie pobierania opłat za samochody ciężarowe, która ma zachęcić państwa członkowskie do wdrożenia systemów zróżnicowanych opłat, zwiększy wydajność drogowego transportu towarowego i ograniczy jego wpływ na środowisko, co ma szczególne znaczenie ze względu na znaczny udział tego rodzaju transportu, jeśli chodzi o poziom zagęszczenia ruchu i emisji.

Obecnie dyrektywa skutecznie uniemożliwia państwom członkowskim stosowanie istniejących lub opracowywanych systemów pobierania opłat w najbardziej efektywny sposób. W tej chwili nie ma możliwości obliczania i różnicowania opłat w zależności od generowanych kosztów zewnętrznych. Oznacza to, że państwa członkowskie nie mogą stosować zachęt dla operatorów do modernizowania floty przez stosowanie pojazdów w mniejszym stopniu zanieczyszczających środowisko oraz do dostosowywania planowania tras i logistyki tak, by miały one bardziej ekologiczny charakter.

Wniosek doprowadzi do zmiany tej sytuacji dając państwom członkowskim ramy, na podstawie których będą mogły w szerszym zakresie różnicować opłaty<sup>9</sup> w zależności od lokalnego poziomu zanieczyszczenia (zanieczyszczenie powietrza i hałas)<sup>10</sup> oraz zatłoczenia dróg, do którego dany pojazd przyczynia się będąc w użyciu w danym momencie. Ograniczenie zatłoczenia przyczyni się również znacząco do zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>.

Aby uzyskać pewność, że opłaty będą proporcjonalne do faktycznie powodowanych szkód w środowisku i zatłoczenia, oraz że nie zostanie zaburzone prawidłowe funkcjonowanie rynku wewnętrznego, Komisja proponuje wspólną, przejrzystą metodę wyliczania kosztów zewnętrznych. Dyrektywa położy również nacisk na konieczność przeznaczania przychodów z opłat na ograniczanie wpływu transportu i

---

<sup>8</sup> COM (2007) 575. Polityka ta obejmuje kilka wniosków zmierzających do nadania bardziej zrównoważonego (ekologicznego) charakteru transportowi morskemu. Bardziej szczegółowe informacje przedstawiono w sekcji 4 dokumentu roboczego służb Komisji dotyczącego zbioru działań na rzecz ekologicznego transportu (*Greening Transport Inventory*), SEC (2008) 2206.

<sup>9</sup> Obowiązująca dyrektywa umożliwia różnicowanie opłat w ograniczonym zakresie, o ile odzyskiwane są wyłącznie koszty infrastruktury, i z zastrzeżeniem szeregu warunków, między innymi wymogu stanowiącego, że nie może być generowany żaden dodatkowy przychód.

<sup>10</sup> Kwestia kosztów dotyczących CO<sub>2</sub> zostanie rozwiązana poprzez opodatkowanie paliwa w ramach przewidywanego przeglądu dyrektywy w sprawie opodatkowania energii.

załoczenia na środowisko<sup>11</sup> oraz na wymóg nakładania opłat przy użyciu systemów elektronicznych po upływie okresu przejściowego.

#### **4. DZIAŁANIA UZUPEŁNIAJĄCE**

Jak stwierdzono powyżej, uporanie się z negatywnym oddziaływaniem transportu wymaga zarówno urealnienia cen, jak i działań uzupełniających; tym bardziej że, jak podkreślono w części komunikatu dotyczącej internalizacji, ceny niektórych produktów i usług takich jak transport mogą nie doprowadzić do zmiany zachowań (tzn. popyt jest raczej nieelastyczny). W związku z tym środki uzupełniające mają zasadnicze znaczenie. Komisja przedstawia zatem wraz z niniejszym komunikatem inny komunikat dotyczący ograniczenia hałasu kolejowego poprzez działania dotyczące istniejącego taboru, a w ciągu najbliższych 18 miesięcy podejmie kolejne działania skupiające się na innych rodzajach transportu i ich oddziaływaniu. Działania te omówiono poniżej.

##### **4.1. Ograniczenie hałasu kolejowego**

Szacunki pokazują, że 10 % ludności w UE jest narażone na wysoki poziom hałasu kolejowego, i że jest to jeden z głównych czynników ograniczających dalszy rozwój tego sektora. Ograniczenie hałasu będzie miało pozytywny wpływ samo przez się, a jednocześnie przyczyni się do zwiększenia poziomu społecznej akceptacji dla rozwoju transportu kolejowego i infrastruktury. Jeżeli dzięki temu rozbudowa infrastruktury stanie się łatwiejsza, a korzystanie z niej bardziej elastyczne, powinno to z kolei ułatwić przesunięcie części ruchu pasażerskiego i towarowego z transportu drogowego na transport kolejowy, zmniejszając tym samym ogólny poziom niekorzystnego społecznego oddziaływania sektora transportu.

Ponieważ w UE obowiązują już limity emisji hałasu dotyczące nowego taboru, w omawianym komunikacie skupiono się na istniejących wagonach i skoncentrowano na środkach zmierzających do wyposażenia większości z nich w ciche hamulce. Strategia stanowi połączenie pułapów emisji hałasu, dobrowolnych zobowiązań oraz prawodawstwa przewidującego zachęty finansowe.

Komisja przedstawi wnioski dotyczące prawodawstwa w 2008 r., a ich celem będzie dostosowanie obecnie obowiązujących zasad pobierania opłat za dostęp do torów tak, aby systemy pobierania opłat były zharmonizowane w całej Europie. Cichsze wagony będą objęte niższymi opłatami niż wagony głośnie, co umożliwi zwrot niezbędnych inwestycji. Montowanie cichych hamulców powinno zakończyć się w 2015 r. Po przeprowadzeniu modernizacji należałoby wprowadzić wyższe opłaty dla pozostałych głośnych wagonów jednocześnie z dobrowolnym wprowadzeniem przez państwa członkowskie pułapów emisji hałasu w celu ograniczenia ogólnego poziomu hałasu na poszczególnych odcinkach torów, tak aby stworzyć zachętę do korzystania z cichszych wagonów.

Aby przyspieszyć wdrożenie Komisja zachęca również do przyjmowania dobrowolnych zobowiązań w celu przekazania sygnałów cenowych właścicielom wagonów przed upływem prawnie obowiązującego terminu.

---

<sup>11</sup> Na przykład na alternatywną infrastrukturę, zarządzanie ruchem i badania.

## 4.2. Środki, które zostaną podjęte w ciągu najbliższych 18 miesięcy

### 4.2.1. Zmiany klimatu

Ponieważ zmiany klimatu są prawdopodobnie największym wyzwaniem dla UE i dla sektora transportu, Komisja przedstawi środki idące dalej niż wymienione wyżej działania w zakresie internalizacji zewnętrznych kosztów. W odniesieniu do lotnictwa zaproponuje przepisy w sprawie emisji tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) pochodzących z lotnictwa, natomiast w odniesieniu do sektora transportu drogowego Komisja zaproponuje przed końcem 2008 r. ograniczenie emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów dostawczych, system oznakowania opon oraz zmianę istniejącej dyrektywy w sprawie oznakowania samochodów.

### 4.2.2. Lokalne zanieczyszczenie środowiska

Ponieważ obowiązuje już wiele unijnych środków, których celem jest uporanie się z problemem zanieczyszczenia środowiska w skali lokalnej i regionalnej, nowe inicjatywy skupiają się głównie na ich wzmocnieniu i uzupełnieniu.

Z uwagi na rolę lotnych związków organicznych w powstawaniu smogu konieczne jest ograniczenie ich emisji podczas tankowania samochodów osobowych na stacjach benzynowych. Komisja zaproponuje przepisy zmierzające w tym celu. Wspomniany wcześniej wniosek dotyczący emisji NO<sub>x</sub> związanych z lotnictwem powinien również przyczynić się do ograniczenia lokalnego zanieczyszczenia powietrza.

Dalsze ograniczenie zawartości siarki w paliwach płynnych zostało uznane za efektywny pod względem kosztów sposób ograniczenia emisji substancji zanieczyszczających powietrze. W związku z tym Komisja przedstawi w 2009 r. wniosek, w zakres którego wejdą paliwa dla transportu morskiego, i który będzie uwzględniał poczynione ostatnio w ramach IMO znaczne postępy w tym względzie.

### 4.2.3. Hałas

Z uwagi na coraz większą uciążliwość hałasu i jego wpływ na zdrowie<sup>12</sup> oraz wynikające stąd ograniczenia dla rozwoju infrastruktury transportowej, Komisja jest zdania, że dalsze wysiłki w celu ograniczenia emisji hałasu powodowanego przez transport są bardzo ważne. Oprócz wniosku legislacyjnego w sprawie hałasu kolejowego (zob. sekcja 4.1) Komisja może podjąć dalsze działania w celu ograniczenia poziomu hałasu w portach lotniczych UE poprzez zmianę istniejącej dyrektywy w sprawie hałasu powodowanego przez statki powietrzne. W 2009 r. Komisja przedstawi również wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie poziomu hałasu w środowisku.

### 4.2.4. Zatłoczenie

Ponieważ według szacunków zatłoczenie dróg pochłania rocznie ok. 1,1 % PKB w UE, Komisja traktuje rozwiązanie tego problemu jako priorytet. Najważniejszym sposobem na osiągnięcie tego celu będzie internalizacja kosztów zewnętrznych poprzez inteligentne systemy pobierania opłat za korzystanie z dróg, przy czym

---

<sup>12</sup> Zob. przykładowo, w odniesieniu do hałasu w portach lotniczych, COM(2008) 66.

wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury przez samochody ciężarowe pozostanie głównym unijnym instrumentem w tym zakresie w sektorze transportu drogowego. Jednocześnie Komisja udostępni w ramach programu sieci transeuropejskich fundusze na działania dotyczące elektronicznych systemów pobierania opłat, w ramach których system opłat będzie wdrażany wspólnie przez co najmniej dwa państwa członkowskie. Komisja wyjaśni także, w jakim zakresie i na jakich warunkach można uwzględnić interoperacyjne urządzenia pokładowe do pobierania opłat.

W odniesieniu do sektora lotnictwa przyjęto niedawno pakiet w sprawie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, którego celem jest trzykrotne zwiększenie przepustowości europejskiej przestrzeni powietrznej przy jednoczesnym obniżeniu emisji aż o 10 % na każdy lot.

#### 4.2.5. Środki o ogólnym zasięgu

Komisja zaproponuje także działania ukierunkowane na zwalczanie kilku rodzajów negatywnego oddziaływania, zwłaszcza w sektorach transportu kolejowego i śródlądowego transportu wodnego, stanowiących alternatywę dla transportu drogowego. W odniesieniu do kolei Komisja przyjmie wniosek legislacyjny w sprawie kolejowego transportu towarowego oraz wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (obejmujący zmiany wymienione w sekcji 4.1).

W planie działania dotyczącym mobilności w miastach uwzględnionych zostanie wszystkich pięć rodzajów negatywnego oddziaływania; będzie on zawierał propozycje działań odznaczających się wyraźną wartością dodaną na szczeblu UE z pełnym poszanowaniem zasady pomocniczości. We wniosku dokonane zostanie rozróżnienie pomiędzy działaniami, które mogą być podejmowane w krótkim terminie, a tymi, które dotyczą średnio- lub długookresowej perspektywy.

W zielonej księdze na temat transeuropejskich sieci transportowych zawarty zostanie przegląd obecnej polityki, ponadto księga będzie też zawierać wnioski z dotychczasowych doświadczeń oraz rozważania na temat najbardziej optymalnego kierunku rozwoju tej polityki w nadchodzących latach. Między innymi poruszona zostanie tam kwestia wzmocnienia aspektu sieci dotyczącego zrównoważonego rozwoju oraz ich potencjalnego wkładu w przeciwdziałanie zmianom klimatu.

Plan działania dotyczący inteligentnych systemów transportu drogowego, któremu będzie towarzyszyć inicjatywa legislacyjna, określi wspólne podejście do wprowadzania istniejących technologii na rynek i do użytku. Plan powinien ułatwić określenie zestawu najważniejszych ogólnoeuropejskich zastosowań inteligentnych systemów transportowych (ITS), zbadanie możliwości ich wprowadzenia od strony biznesowej, zorganizowanie niezbędnych badań i walidacji oraz zarządzanie ich wdrożeniem przez operatorów dróg, przemysł, dostawców usług i użytkowników dróg w całej Europie. Omawiane technologie przyczynią się do ograniczenia zatłoczenia, zwiększając jednocześnie poziom bezpieczeństwa oraz wydajność paliw poprzez umożliwienie przewoźnikom i podróżnym planowania trasy przejazdu tak, by uniknąć korków, a władzom – przekierowania ruchu z obszarów, gdzie znacznie przyczyniałby się do lokalnego zanieczyszczenia powietrza. Jednocześnie bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury sprawi, że zapotrzebowanie na

nową infrastrukturę będzie mniejsze, dzięki czemu uniknie się rozbijania siedlisk przyrodniczych i uszczelniania gleby. Częścią planu będzie również wykorzystanie przyszłych aplikacji korzystających z systemu Galileo.

## **5. WNIOSEK**

Osiągnięcie mobilności zorganizowanej z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju wymaga wysiłku ze strony wszystkich zainteresowanych stron, a nie tylko Komisji. Trzy nowe inicjatywy towarzyszące niniejszemu Komunikatowi (komunikaty w sprawie internalizacji zewnętrznych kosztów i ograniczenia hałasu kolejowego, oraz wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie pobierania opłat za pojazdy ciężarowe), a także pozostałe przewidziane w nim działania, stanowią dalszy wkład Komisji w realizację omawianych celów, jednak aby działania te były bardziej skuteczne, niezbędne są wspólne wysiłki wszystkich zainteresowanych stron.

Nowe środki towarzyszące niniejszemu komunikatowi są rozwinięciem szerokiego zestawu istniejących inicjatyw wymienionych w załączonym zbiorze, co ma umożliwić postępy w krótkim i średnim okresie; Komisja bierze jednak również pod uwagę dalszą perspektywę czasową. W 2009 r. przedstawi sprawozdanie na temat długoterminowych scenariuszy rozwoju polityki transportowej w ciągu kolejnych 20-40 lat oraz rozpocznie wewnętrzne rozważania na temat dalszych działań w następstwie obecnej białej księgi, które zakończą się w 2010 r. Nie ulega wątpliwości, że – tak jak podczas opracowywania dowolnej przyszłej polityki – trzeba będzie dokładnie przeanalizować szereg zagadnień, w tym odpowiedź na ewentualne uzgodnienia dotyczące dalszych działań z związku z Protokołem z Kioto po 2012 r., a także wykorzystać liczne możliwości, jakie zaoferuje Galileo.

Komisja zwraca się do Parlamentu Europejskiego i Rady o poparcie tego podejścia.