



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 31.5.2017 r.
COM(2017) 283 final

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

EUROPA W RUCHU

**Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej,
konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich**

{SWD(2017) 177 final}

1. W KIERUNKU MOBILNOŚCI ZGODNEJ Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Historia transportu w Europie jest długa i stanowi powód do dumy. Europa odegrała zasadniczą rolę we wprowadzaniu nowych technologii i innowacji. Europejskie statki powietrzne, pociągi i pojazdy są synonimem najwyższej jakości.

Naszą ambicją jest, aby Europa nadal odgrywała tę rolę w przyszłości oraz pozostała liderem w dziedzinie czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności. Krótko mówiąc, chcemy zapewnić, aby w Europie opracowywano, oferowano i produkowano najlepsze niskoemisyjne, oparte na sieci i zautomatyzowane rozwiązania w zakresie mobilności, urządzenia i pojazdy w oparciu o najnowocześniejszą infrastrukturę.

Musimy dążyć do realizacji tego celu, gdyż **sektor mobilności odgrywa zasadniczą rolę w sferze gospodarczej i społecznej UE**. Sam ten sektor zapewnia dużą liczbę miejsc pracy, lecz także stanowi niezbędną siłę napędową światowej konkurencyjności szeroko pojętej gospodarki. Swobodny przepływ osób i towarów na rynku wewnętrznym UE oraz gospodarcze, społeczne i kulturalne korzyści płynące z „Europy bez granic” zależą od łatwości przemieszczania się oraz od sieci transportowej dostępnej w ramach jednolitego europejskiego obszaru transportu. Nowoczesny system mobilności stanowi również warunek wstępny dla skutecznego przejścia na gospodarkę niskoemisyjną w Europie oraz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczenia powietrza pomimo rosnących potrzeb w zakresie mobilności.

Sposób, w jaki korzystamy z mobilności, ulega zasadniczym zmianom. Tradycyjna mobilność przekształca się dzięki usługom w zakresie mobilności na zasadzie współdzielenia pojazdów oraz łatwiejszemu zmienianiu rodzajów transportu. Technologia i potrzeby społeczeństwa pozostają siłą napędową zmian. Cyfryzacja, automatyzacja oraz alternatywne źródła energii stanowią wyzwanie dla tradycyjnych rozwiązań i kreują nowe możliwości związane z efektywnym gospodarowaniem zasobami, gospodarką społecznościową i gospodarką o obiegu zamkniętym. Zmiany takie mogą jednak również stanowić źródło zakłóceń. Dzięki nim powstają nowe miejsca pracy, lecz mogą one również sprawiać, że inne staną się zbędne. Wymagają one nowych umiejętności, dobrych warunków pracy oraz przewidywania, dostosowywania się i inwestycji.

UE musi być liderem w kształtowaniu tej zmiany na poziomie światowym. Oznacza to przejście z obecnych fragmentarycznych sieci transportowych do zintegrowanej mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju w przyszłości. Komisja opracowuje program działań mający na celu umożliwienie wszystkim faktycznego korzystania z **czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności**. Nasze działanie jest nastawione na wzmacnianie konkurencyjności europejskiego sektora mobilności w celu zwiększenia poziomu zatrudnienia, wzrostu gospodarczego i inwestycji, a zarazem zajęcia się pilną kwestią socjalnego wymiaru mobilności oraz zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony podróżnych. Wniesie ono decydujący wkład w realizację ambicji Komisji dotyczącej rozwoju Europy, która chroni, wspiera i broni, oraz realizacji celów UE w zakresie energii i klimatu do 2030 r. Pomoże ono również poprawić stan zdrowia publicznego oraz jakość życia wszystkich obywateli UE. Wymaga to jednak zastosowania **kompleksowego i zintegrowanego podejścia** oraz współpracy wszystkich podmiotów na różnych poziomach – instytucji UE, państw członkowskich, władz miejskich i innych władz lokalnych, przemysłu, partnerów społecznych oraz wszystkich zainteresowanych stron. Projekt rezolucji Parlamentu Europejskiego w sprawie transportu drogowego w Unii

Europejskiej stanowi potwierdzenie, że nasze wnioski pojawiły się w odpowiednim momencie oraz że posiadamy wspólną wizję¹.

Nie zaczynamy od zera. UE położyła już najważniejsze fundamenty. Nakreślono drogę prowadzącą do utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, identyfikując występujące w całej Unii bariery dla bezpiecznych, sprawnych i przystępnych cenowo transgranicznych usług w zakresie mobilności drogą lądową, morską i powietrzną. Realizowane są już liczne działania w sektorze lotnictwa i sektorze kolejowym². Ponadto strategiczne projekty transeuropejskiej infrastruktury transportowej UE oraz unijne programy badawcze, w szczególności program „Horyzont 2020”, wspierają rozwój infrastruktury i innowacje w transporcie.

W niniejszym komunikacie skoncentrowano się na **transporcie drogowym**, który ma kluczowe znaczenie. Komunikatowi towarzyszy szereg wniosków, które dotyczą w szczególności tego sektora i których cele obejmują wspieranie tworzenia infrastruktury pobierania opłat drogowych, stosowania paliw alternatywnych, jakości sieci połączeń, lepszego informowania konsumentów, wzmocnienie rynku wewnętrznego i poprawę warunków pracy w sektorze przewozów drogowych, jak również tworzenie podstaw dla mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych³. W ciągu następnych 12 miesięcy zostaną one uzupełnione innymi wnioskami, w tym wnioskiem w sprawie norm emisji dla samochodów osobowych i dostawczych oraz pojazdów ciężkich po 2020 r.

Znaczenie mobilności w ujęciu ogólnym oraz transportu drogowego w ujęciu szczegółowym znajduje odzwierciedlenie w szeregu innych ram polityki UE, które mają na nie decydujący wpływ. Powodzenie realizacji priorytetów Komisji Junckera w zakresie **unii energetycznej, jednolitego rynku cyfrowego oraz agendy na rzecz zatrudnienia, wzrostu gospodarczego i inwestycji** przyczynia się także do realizacji celów w zakresie transportu i mobilności. W przyjętej w lutym 2015 r. **strategii na rzecz unii energetycznej**⁴ przejście do energooszczędnego, niskoemisyjnego sektora transportu określono jako jeden z najważniejszych obszarów działania, zaś w przyjętym w listopadzie 2016 r. pakiecie „czysta energia dla wszystkich Europejczyków”⁵ uwzględniono działanie na rzecz przyspieszenia wprowadzania niskoemisyjnych paliw transportowych oraz wsparcia elektromobilności. Obecnie wdraża się środki, które przedstawiono już w **strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej**⁶ przyjętej w lipcu 2016 r. Inwestycje w infrastrukturę w ramach **planu inwestycyjnego dla Europy**⁷ stanowią potężny bodziec dla ustanowienia czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności europejskiej w przyszłości. Jak zaznaczono w **Europejskim filarze praw socjalnych**⁸, stworzenie sprawiedliwszej Europy i wzmocnienie

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B8-2017-0290+0+DOC+XML+V0//PL>

² COM(2015) 598.

³ Zob. również przegląd śródkresowy realizacji strategii jednolitego rynku cyfrowego COM(2017) 228.

⁴ COM(2015) 80.

⁵ Zgodnie z wnioskami w sprawie rewizji dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii (COM(2016/767) oraz dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (COM(2016) 765).

⁶ COM(2016) 501.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_pl

⁸ COM(2017) 250.

jej wymiaru socjalnego jest dla obecnej Komisji kluczowym priorytetem. Cele te muszą mieć również zastosowanie w sektorze mobilności i przyczyniać się do wspierania sprawnie funkcjonującego i opartego na sprawiedliwych zasadach rynku pracy.



2. NAJWAŻNIEJSZE TENDENCJE I WYZWANIA

Osiągnięcie równowagi przy ciągłym wzroście popytu

Przewiduje się, że działalność transportowa będzie w dalszym ciągu rozwijać się w całej Europie. Szacuje się, że w latach 2010–2050 przewóz osób wzrośnie o około 42 %. Spodziewany wzrost transportu towarowego wyniesie 60 %⁹. Z tego powodu osiągnięcie zrównoważonego systemu mobilności stanowi jeszcze większe wyzwanie.

Mobilność stanowi obecnie największy sektor gospodarczy na świecie. W unijnym sektorze transportu i składowania zatrudnionych jest ponad 11 mln osób, co stanowi ponad 5 % całkowitego zatrudnienia¹⁰ oraz odpowiada niemal 5 % produktu krajowego brutto UE¹¹. Sektor ten odpowiada za około 20 % unijnego wywozu do głównych partnerów handlowych UE. Transport drogowy jest głównym rodzajem transportu w UE, skupiającym niemal połowę całej działalności w zakresie transportu towarowego (w tym niemal trzy czwarte stanowi transport drogą lądową) oraz przeważającym nad transportem własnym obywateli¹². Szacuje się, że przedsiębiorstwa transportu

⁹ Źródło: ocena skutków towarzysząca wnioskowi dotyczącemu dyrektywy zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe. Wszystkie źródła danych wskazano w dołączonym do niniejszego komunikatu dokumencie roboczym służb Komisji SWD(2017) 177.

¹⁰ Badanie sondażowe Eurostatu dotyczące siły roboczej, dane z 2016 r. dotyczące NACE H: „Transport i składowanie”.

¹¹ Eurostat – Rachunki narodowe, dane z 2014 r. dotyczące NACE H: „Transport i składowanie”.

¹² Transport w UE w liczbach w 2016 r.: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_pl

drogowego w UE zatrudniają bezpośrednio 5 mln osób, pracujących w około 915 000 przedsiębiorstwach, w większości małych i średnich¹³.

Nadmierne zagęszczenie ruchu spowodowane przez transport drogowy przyczyniają się do znacznej nieefektywności; szacuje się, że odpowiadają one 1 % produktu krajowego brutto UE (100 mld EUR) oraz że wartość ta rośnie¹⁴. Transport drogowy jest również znacznym źródłem zanieczyszczenia powietrza, które stanowi poważne zagrożenie dla zdrowia publicznego. Konsekwencje ponoszą użytkownicy transportu, a w szczególności mieszkańcy europejskich miast, które często nie spełniają unijnych norm jakości powietrza¹⁵. Konsekwencje są poważne: liczba osób umierających przedwcześnie z powodu zanieczyszczenia środowiska związanego z transportem¹⁶ jest w UE niemal trzykrotnie większa niż liczba osób tracących życie w wypadkach drogowych¹⁷, a miliony osób cierpią na przewlekłe choroby układu oddechowego i układu krążenia.

Ponadto sektor transportu w znacznym stopniu przyczynia się do emisji gazów cieplarnianych w Europie; wyprzedza go tylko sektor energetyczny. Sam transport drogowy odpowiada za niemal jedną piątą unijnych emisji. Sektor mobilności ma zatem szczególne znaczenie w działaniach UE na rzecz utrzymania tempa docelowego przejścia do gospodarki niskoemisyjnej. Podczas gdy działalność w sektorze transportu wzrasta, konieczna jest redukcja emisji gazów cieplarnianych; jest to niezbędne, aby osiągnąć unijne cele w zakresie energii i klimatu do 2030 r. Ponadto Komisja przedstawiła cel UE związany z ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych z transportu o co najmniej 60 % do 2050 r.¹⁸. Dotychczasowe wyniki były słabe, należy więc przyspieszyć działania mające na celu odwrócenie tej tendencji. Sytuacja ta jest najbardziej oczywista w transporcie drogowym, w którym konieczne jest przejście na pojazdy bezemisyjne.

Mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju oznacza również lepsze gospodarowanie ograniczonymi zasobami. Gospodarka o obiegu zamkniętym zyska na znaczeniu pod względem ponownego wykorzystywania brakujących materiałów oraz ograniczania kosztów surowców. Przykładowo recykling baterii może stać się podstawą nowych modeli biznesowych w europejskim przemyśle motoryzacyjnym.

Zmiana zachowania konsumentów i wzorców popytu

Obywatele mają coraz większe potrzeby w zakresie mobilności, a ich stosunek do tej kwestii zmienia się. Mobilność postrzega się coraz częściej jako usługę, a konsumenci pragną lepszej jakości, większej wygody, elastyczności i przystępności cenowej. Chcą oni mieć możliwość płynnego zmieniania rodzaju transportu oraz łatwego dostępu do informacji o podróżach. Korzystanie z usług w zakresie mobilności na zasadzie wynajmu i wspólnego korzystania z

¹³ Szacunki oparte na statystyce strukturalnej Eurostatu dotyczącej przedsiębiorstw, dane z 2014 r. dotyczące NACE H.

¹⁴ Badanie mobilności miejskiej – Ocena i doskonalenie dostępności obszarów miejskich, Komisja Europejska, 2017 r.

¹⁵ W przepisach UE dotyczących jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy (dyrektywa 2008/50/WE) określa się dopuszczalne wartości w zakresie jakości powietrza, których nigdzie w UE nie można przekraczać, oraz zobowiązuje się państwa członkowskie do zmniejszenia narażenia obywateli na szkodliwe zanieczyszczenie powietrza. Obecnie te dopuszczalne wartości przekracza się w 23 spośród 28 państw członkowskich UE oraz w ponad 130 miastach w Europie.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_pl

¹⁸ COM(2016) 501.

pojazdu zyskuje na popularności, zwłaszcza wśród młodszych pokoleń, za to mniej pożądane staje się posiadanie własnego pojazdu.

Obywatele Unii spędzają średnio prawie 10 godzin tygodniowo korzystając z transportu, pokonując średnio 34,7 km dziennie i poświęcając 13 % wszystkich wydatków konsumpcyjnych na pozycje związane z transportem.¹⁹

Codziennie stanie w korkach, porozumienie klimatyczne z Paryża, kryzys związany z emisjami samochodów z silnikami wysokoprężnymi, publiczna debata na temat skutków emisji oraz środki polityki takie jak obszary ograniczonego ruchu pojazdów zniechęcające do korzystania z samochodów w obszarach miejskich przyczyniły się do zwiększenia wśród konsumentów świadomości wpływu prywatnych środków transportu na jakość powietrza, zmianę klimatu i zdrowie. Społeczeństwo szuka obecnie nowych wariantów mobilności, które w tym samym czasie powodują zwiększenie mobilności i przyczyniają się do walki ze zmianą klimatu i zanieczyszczeniem powietrza. Starzenie się populacji oraz wzrost populacji miejskiej stawiają jednak przed Europą wyzwania w zakresie mobilności nie tylko występujące w miastach, ale również związane z włączeniem społecznym i jakością sieci połączeń na obszarach wiejskich.

Zatrudnienie i konkurencyjność

Europejski sektor mobilności musi pozostać jednym z najlepszych na świecie. Biorąc pod uwagę jego znaczenie dla miejsc pracy i wzrostu gospodarczego oraz zaostrogając się konkurencję na świecie, unijny sektor transportu powinien przodować we wprowadzaniu innowacji i wdrażaniu nowych technologii. W tym procesie zmian należy w pełni uwzględnić warunki pracy i wyzwania społeczne występujące w tym sektorze.

Obniżenie emisyjności, wykorzystanie technologii niskoemisyjnych, takich jak elektryczne mechanizmy napędowe dla pojazdów, oraz wprowadzanie na rynek współpracujących, opartych na sieci i wysoce zautomatyzowanych rozwiązań w zakresie mobilności stanowią najpilniejsze wyzwania i największe możliwości dla naszej przyszłej mobilności; to samo można powiedzieć o pojawieniu się nowych koncepcji mobilności, takich jak wspólne korzystanie z samochodów, oraz nowych rozwiązań w zakresie optymalizacji logistyki.

W europejskim sektorze motoryzacyjnym następują zmiany strukturalne, które mogą znacznie odmienić jego łańcuch wartości, priorytetów inwestycyjnych i rozwoju technologii, co będzie miało również wpływ na jego pozycję konkurencyjną na świecie. Wpłynie to na różne podmioty w łańcuchu wartości, począwszy od dostawców surowców, dostawców i producentów pojazdów, po dystrybutorów i przedsiębiorstwa świadczące usługi posprzedażne oraz wszystkie podmioty świadczące usługi w zakresie mobilności.

Sektor motoryzacyjny UE zatrudnia 8 mln osób i odpowiada za wytworzenie 4 % wartości dodanej brutto UE, co przekłada się na nadwyżkę handlową w wysokości 120 mld EUR²⁰. UE jest jednym z największych światowych producentów pojazdów silnikowych, a sektor ten jest największym inwestorem prywatnym w dziedzinie badań i rozwoju, co podkreśla jego przywództwo technologiczne w skali światowej. Chociaż końcowy montaż coraz częściej przeprowadza się blisko rynków

¹⁹ Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité, kwiecień 2017 r.: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>

²⁰ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości i MŚP, *Przemysł motoryzacyjny*, dostępne pod adresem: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_pl

pozaunijnych, krańcowe elementy łańcuchów wartości o wysokiej wartości, np. badania i rozwój, projektowanie lub marketing, w dużej części pozostają w Europie.

Zmiana umiejętności

Aby napędzać innowację technologiczną i czerpać z niej korzyści, siła robocza w unijnym sektorze mobilności musi posiadać odpowiedni zestaw umiejętności; już dzisiaj stanowi to ogromne wyzwanie dla tego sektora. Czyste ekologicznie, podłączone do sieci i zautomatyzowane pojazdy mają wpływ na nakład pracy w przemyśle wytwórczym oraz wymagają nowych umiejętności, np. w zakresie montażu silników elektrycznych lub produkcji baterii, urządzeń obliczeniowych lub czujników, a jednocześnie, chociaż oczekuje się dalszego wzrostu zatrudnienia inżynierów, w ramach różnych procesów znacznie wzrasta zapotrzebowanie na specjalistyczne umiejętności cyfrowe. Z drugiej strony zautomatyzowana jazda może mieć znaczny wpływ na siłę roboczą i wymagać w perspektywie średnio- i długoterminowej nabycia nowych kwalifikacji zawodowych, np. w przypadku takich zawodów jak kierowca samochodu ciężarowego. Tendencję tę należy przewidzieć i sprawić, aby towarzyszyły jej wzmocniony dialog społeczny oraz mechanizmy wsparcia pomagające pracownikom w jak najlepszym wykorzystaniu nowych możliwości.

Bezpieczeństwo drogowe

Chociaż w minionych dekadach osiągnięto znaczne postępy, które uczyniły UE regionem o najbezpieczniejszym transporcie drogowym na świecie, duża liczba ofiar śmiertelnych i osób odnoszących poważne obrażenia nadal jest przyczyną ludzkiego cierpienia oraz niedopuszczalnych kosztów gospodarczych, które szacuje się na 100 mld EUR rocznie. W 2016 r. na drogach UE straciło życie 25 500 osób, a kolejne 135 000 osób odniosło poważne obrażenia²¹.

Rewolucja w dziedzinie mobilności cyfrowej

Unijny sektor mobilności musi wykorzystać możliwości stwarzane przez technologie cyfrowe. Jakość sieci połączeń i media społecznościowe zmieniają tradycyjne pojęcie mobilności. Pojawiają się nowe modele biznesowe, za sprawą których rozwijają się innowacyjne usługi w zakresie mobilności, w tym nowe platformy internetowe służące do przeprowadzania operacji związanych z transportem towarów, organizowania grupowych dojazdów samochodowych lub oferowania usług w zakresie wspólnego korzystania z samochodu lub rowerów czy też aplikacje na smartfony, które oferują analizy i dane dotyczące warunków ruchu drogowego w czasie rzeczywistym²².

Same pojazdy również zmieniają się pod wpływem technologii cyfrowych. Dzięki dostępności podłączonych do sieci i współpracujących usług pokładowych i większego stopnia automatyzacji stają się one coraz bardziej inteligentne. Obecnie duża część inwestycji dotyczy opracowania pojazdów autonomicznych. Pojazdy zautomatyzowane będą musiały funkcjonować w oparciu o bezpieczną wymianę danych z innymi pojazdami oraz między pojazdami a infrastrukturą drogową, co z kolei będzie wymagało wystarczającej i stabilnej wydajności sieci, która umożliwi wymianę danych między milionami pojazdów jednocześnie.

Potrzeby w zakresie inwestycji infrastrukturalnych

²¹ https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_pl

²² COM(2016) 356, COM(2016) 288

Od czasu światowego kryzysu gospodarczego UE odczuwa skutki niskich poziomów inwestycji w infrastrukturę, np. infrastrukturę transportową, energetyczną i cyfrową. Ten stan rzecz wstrzymuje modernizację unijnego systemu mobilności. Zbiorowe, skoordynowane działania na szczeblu europejskim, od niedawna wzmocnione przez plan inwestycyjny dla Europy²³, muszą odwrócić tę tendencję spadkową.

Międzynarodowy Fundusz Walutowy szacuje, że 1 % wzrostu poziomu wydatków na konwencjonalną infrastrukturę prowadzi do wzrostu produktu krajowego brutto o 1,5 punktu procentowego²⁴.

W pełni zautomatyzowana jazda będzie wymagać nowej infrastruktury telekomunikacyjnej i satelitarnej oraz usług w zakresie pozycjonowania i komunikacji między pojazdami. Sieć łączności ruchomej piątej generacji (5G)²⁵ i usługi Galileo dają znaczącą możliwość zaspokojenia tego rodzaju potrzeb. Autonomiczna jazda i czyste ekologicznie pojazdy będą wymagać zintegrowanego planowania infrastruktury i inwestycji w infrastrukturę, aby wyposażyć drogi w niezbędną infrastrukturę telekomunikacyjną i ładującą (np. dla samochodów elektrycznych) oraz zapewnić wysokiej jakości dane dotyczące dróg (np. mapy cyfrowe w wysokiej rozdzielczości) i w pełni interoperacyjne urządzenia pokładowe.

Szacuje się, że potrzebna jest kwota 740 mld EUR, aby do 2030 r. ukończyć budowę korytarzy sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej²⁶, co doprowadziłoby do utworzenia rzeczywistego jednolitego europejskiego obszaru transportu i stanowiło wsparcie dla jednolitego rynku UE, obniżając jednocześnie emisyjność oraz pozwoliło na pełne wykorzystanie cyfryzacji. Całkowita suma inwestycji na rzecz unijnej infrastruktury transportowej (łączącej kompleksową sieć w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i sieci transportu miejskiego) szacowana jest na 130 mld EUR rocznie, co jest w dużym stopniu spójne z historycznymi poziomami wynoszącymi około 1 proc. produktu krajowego brutto²⁷. Niezbędne będą dalsze znaczne inwestycje w celu wyeliminowania obecnych braków w zakresie infrastruktury w większości państw członkowskich UE. Uruchomienie tych ogromnych inwestycji transportowych będzie wymagało znacznych wspólnych wysiłków ze strony sektorów prywatnego i publicznego.

3. MOBILNOŚĆ W EUROPIE W 2025 R.

Ambicją Europy musi być dokonywanie szybkich postępów pozwalających na wdrożenie do 2025 r. systemu czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności, w ramach którego zintegrowane zostaną wszystkie środki transportu. System ten musi rozciągać się na całą Unię i łączyć ją z jej sąsiadami i ze światem. Musi on umożliwiać wszystkim użytkownikom wygodne podróżowanie w obrębie miast i obszarów wiejskich oraz między nimi, jednocześnie zapewniając utrzymanie połączenia. Podstawę systemu musi również stanowić sektor, który jest światowym liderem w zakresie wytwarzania i świadczenia usług.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_pl

²⁴ Światowa prognoza gospodarcza MFW z października 2014 r.

²⁵ COM(2016) 588.

²⁶ Planu prac europejskich koordynatorów ds. korytarza sieci bazowej TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_pl

²⁷ Źródło: OECD – ITF (2016)

Realizacja tego zamierzenia wymaga **zintegrowanego podejścia** na szczeblu unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym, obejmującego wiele różnych obszarów polityki. Realizacja celu na szczeblu UE wymaga opracowania ukierunkowanego zbioru wspólnych **przepisów i norm** zawierających szereg **środków wspierających**²⁸. Należą do nich inwestycje infrastrukturalne, projekty w zakresie badań naukowych i innowacji, transgraniczne badania nad wdrożeniami interoperacyjnymi oraz platformy współpracy między zainteresowanymi stronami.

Wszystkie te wzajemnie uzupełniające się środki połączono w jednolity, przyszłościowy program działań na rzecz mobilności. W programie tym skupiono się na obszarach, w których działania UE mogą przynieść widoczne efekty w zakresie wprowadzania **czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich**. Skoncentrowano się w szczególności na znacznym wkładzie transportu drogowego w realizację tej wizji mobilności w Europie w 2025 r.

3.1 Przyspieszenie przejścia na czystą ekologicznie mobilność zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju

UE musi przyspieszyć przejście Europy na mobilność bezemisyjną. Z tego względu Unia potrzebuje kompleksowych ram regulacyjnych uwzględniających działania na rzecz czystych ekologicznie technologii poprzez poprawę norm emisji oraz na rzecz wprowadzenia paliw o niskiej zawartości węgla²⁹, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony i bezpieczeństwa. Ponadto wczesne wdrożenie inteligentnych systemów pobierania opłat drogowych, lepszy sposób informowania konsumentów oraz wsparcie działań prowadzonych przez organy krajowe i władze lokalne przyniosą ogromne korzyści pod względem konkurencyjności, ochrony środowiska i zdrowia publicznego.

Propagowanie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju poprzez udoskonalone normy emisji

W odpowiedzi na niedawny kryzys związany z emisją pochodzącą z samochodów i poważne zaniepokojenie społeczne, które kryzys ten wywołał, Komisja podjęła szybkie i kompleksowe działania, aby zapewnić konsumentom skuteczną kontrolę i przejrzystość. Przedstawiono wniosek w sprawie nowych solidnych **ram homologacji typu UE**³⁰, który jest z unijnych środków opracowanych w celu odzyskania ufności konsumenckiej wobec przemysłu motoryzacyjnego i odbudowania zaufania do ram regulacyjnych. Aby wprowadzić te ambitne i bardzo potrzebne przepisy, niezbędna jest obecnie szybka zgoda Parlamentu Europejskiego i Rady. Dodatkowo od września 2017 r. do nowych rodzajów pojazdów będą miały zastosowanie nowo wprowadzone procedury badań emisji z samochodów osobowych w rzeczywistych warunkach jazdy oraz w laboratorium.

Rośnie tempo innowacji i konkurencji na poziomie światowym, a sektor motoryzacyjny stoi w obliczu procesu gruntownych przemian. Europa musi określić drogę, którą należy obrać,

²⁸ Bardziej szczegółowo sytuację tę przedstawiono w towarzyszącym niniejszemu komunikatowi dokumencie SWD(2017) 177.

²⁹ COM(2016) 767.

³⁰ COM(2016) 31.

aby europejski motoryzacyjny łańcuch wartości zajmował wiodącą pozycję na świecie również w przyszłości.

Ogólnounijne normy emisji dwutlenku węgla stanowią silny czynnik innowacji i efektywności oraz przyczynią się do wzmocnienia konkurencyjności i utorują drogę dla pojazdów bezemisyjnych i pojazdów o niskiej emisji w sposób neutralny pod względem technologicznym. Komisja rozpoczęła prace nad **rewizją norm emisji dwutlenku węgla na okres po 2020/2021 r. dla samochodów osobowych i dostawczych**. Rozważane warianty uwzględniają cele szczegółowe dotyczące pojazdów nisko- lub bezemisyjnych. Przedmiotem rozważań Komisji są również normy UE dotyczące **pojazdów ciężkich**. Przedstawienie tych wniosków przewiduje się odpowiednio na koniec bieżącego roku i w pierwszej połowie 2018 r. Będą one oparte na zmodernizowanych procedurach badań, które są bardziej zbliżone do emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy.

Przed opracowaniem nowych limitów emisji dwutlenku węgla dla pojazdów ciężkich Komisja przedstawi solidną procedurę certyfikacji służącą ustaleniu emisji dwutlenku węgla i zużycia paliwa, jak również system monitorowania i zgłaszania takich certyfikowanych danych. Środki te zwiększą przejrzystość dla konsumentów, a także ułatwią różnicowanie opłat dla użytkowników dróg.

Emisje z pojazdów ciężkich, takich jak samochody ciężarowe, autobusy i autokary, stanowią obecnie około jednej czwartej emisji dwutlenku węgla w transporcie drogowym; przewiduje się, że w latach 2010–2030 ich poziom wzrośnie nawet o 10 %, jednak w UE – w przeciwieństwie do innych regionów świata – nie podlegają one normom efektywności paliwowej³¹.

Komisja bada również sposoby szybkiego i najlepszego wykorzystania obecnie obowiązujących **przepisów dotyczących obciążeń i wymiarów** pojazdów ciężkich w celu poprawy efektywności paliwowej i zmniejszenia poziomu emisji dwutlenku węgla w kontekście aerodynamiki³².

Sprzyjanie przejściu na gospodarkę niskoemisyjną stanowi priorytet unijnej polityki spójności. Obejmuje ono przeznaczenie szacowanej kwoty 39 mld EUR na wsparcie dążenia do energooszczędnego sektora transportu o obniżonej emisyjności, z czego kwotę 12 mld EUR przeznaczają na niskoemisyjną, multimodalną i zrównoważoną mobilność miejską.

Stworzenie konsumentom możliwości dokonywania świadomych wyborów

Istotne jest zapewnienie konsumentom przejrzystych i dokładniejszych informacji na temat poziomu emisji pojazdów. Nowe ramy norm emisji zapewnią narzędzia do realizacji środków, takie jak lepsze informowanie konsumentów w obszarach objętych **znakowaniem samochodów**³³, oraz umożliwią państwom członkowskim lepsze dostosowanie ich środków polityki budżetowej, a władzom lokalnym wykorzystanie tych środków w programach na rzecz promowania czystej ekologicznie mobilności. W tym celu w ramach tegorocznego zaproszenia do składania wniosków dotyczących instrumentu LIFE³⁴ wsparciem objęte zostaną również projekty, które stwarzają konsumentom możliwości czerpania korzyści z

³¹ Źródło: unijny scenariusz odniesienia z 2016 r.: Energia, transport i emisje gazów cieplarnianych – tendencje do 2050 r.

³² Dyrektywa (UE) 2015/719.

³³ C(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

ograniczenia konsumpcji paliwa w rzeczywistych warunkach jazdy i podejmowania świadomych decyzji zakupu niskoemisyjnych samochodów osobowych.

Władze wielu **miast** w Europie już teraz postanowiły w skoordynowany sposób sprostać wyzwaniom w zakresie **zmiany klimatu, nadmiernego zagęszczenia ruchu i zanieczyszczenia powietrza**. Angażują się one w inwestycje na rzecz czystego ekologicznie transportu publicznego, lecz także propagują aktywne i zrównoważone rodzaje transportu, przy wsparciu **usług informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu** oferujących użytkownikom szereg możliwości w zakresie mobilności, w tym programy rowerowe i systemy wspólnego korzystania z samochodów. Dążąc do obniżenia wysokich poziomów zanieczyszczenia powietrza spowodowanego przez transport drogowy, władze niektórych miast wprowadzają ograniczenia dostępu dla pojazdów lub rozważają ich wprowadzenie. W ścisłej współpracy z władzami miast i państwami członkowskimi Komisja monitoruje te inicjatywy³⁵, w szczególności w celu zapewnienia wszystkim kierowcom możliwości dostępu do odpowiednich **informacji**. Dodatkowe środki mogą obejmować **wytyczne dla miast dotyczące ograniczeń dostępu dla pojazdów na obszarach miejskich**, ale skuteczne wdrożenie unijnych specyfikacji dotyczących inteligentnych usług transportowych³⁶ zapewni w szczególności udostępnianie użytkownikom tego rodzaju dokładnych informacji o podróżach w czasie rzeczywistym przez organy publiczne.

Inteligentne pobieranie opłat drogowych

Przychody uzyskane od użytkowników dróg mogą stanowić istotny wkład w finansowanie infrastruktury, przy czym dostosowanie jej, aby odzwierciedlała zużycie i emisje, może przyspieszyć innowacje np. w zakresie czystych ekologicznie technologii. Coraz więcej państw członkowskich UE decyduje się na ustanowienie różnych form **pobierania opłat drogowych**.

Komisja uważa, że pobieranie opłat drogowych w oparciu o odległość (w odróżnieniu od czasu) lepiej odzwierciedla faktyczne zużycie, emisje i zanieczyszczenie i w związku z tym **proponuje ona dostosowanie ram regulacyjnych dotyczących pobierania opłat drogowych**³⁷ w celu uwzględnienia tej kwestii. Dostosowania rozszerzą zakres stosowania tych ram, aby obejmował on autokary, pojazdy dostawcze i samochody osobowe, wspierał przejście do stosowania zasad „użytkownik i zanieczyszczający płaci” wobec wszystkich pojazdów oraz przyczynił się do modernizacji metod pobierania opłat drogowych. Zawarcie w opłacie drogowej zewnętrznych kosztów zanieczyszczenia powietrza, różnicowanie opłat ze względu na poziom emisji i korzystniejsze warunki dla pojazdów bezemisyjnych zachęcą i nagrodzą tych, którzy zainwestowali w pojazdy ekologicznie czystsze.

Problem nadmiernego zagęszczenia ruchu na obszarach miejskich również można rozwiązać poprzez inteligentne pobieranie opłat, dlatego Komisja proponuje aktualizację przepisów, aby umożliwić wprowadzenie opłat z tytułu zatoru mających zastosowanie do wszystkich pojazdów. W następnym etapie należy stopniowo znieść winiety i zastąpić je systemem opłat opartym na zużyciu, począwszy od pojazdów ciężarowych do 2023 r.

³⁵ W listopadzie 2017 r. Komisja uruchomi Europejskie Forum Czystego Powietrza, którego działalność będzie dotyczyła w szczególności miast i konkretnych przykładów pomyślnego opracowania i wdrożenia czystych ekologicznie i sprawnych systemów mobilności.

³⁶ Dyrektywa 2010/40/UE.

³⁷ COM(2017) 275, COM(2017) 276

Zamówienia publiczne jako siła napędowa rynku na rzecz czystego ekologicznie transportu

Aby lepiej promować wykorzystanie **zamówień publicznych** w celu zachęcania do tworzenia rynków produktów innowacyjnych i niskoemisyjnych, pod koniec 2017 r. Komisja planuje dokonać rewizji przepisów UE dotyczących czystych ekologicznie pojazdów³⁸. Ponieważ znaczna część zamówień publicznych pochodzi od władz gminnych i lokalnych, w przypadku pojazdów przeznaczonych do transportu publicznego, takich jak autobusy, potencjał w zakresie wykorzystywania niskoemisyjnych rozwiązań alternatywnych jest szczególnie duży. Dostępne jest dofinansowanie z UE, np. w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego³⁹.

Bardziej ekologicznie czysta i bardziej inteligentna mobilność w miastach

W styczniu 2017 r. w ramach **agendy miejskiej UE**⁴⁰ Komisja rozpoczęła projekt partnerstwa na rzecz mobilności miejskiej między UE, rządami krajowymi, władzami lokalnymi i innymi zainteresowanymi stronami, którego celem jest przyczynienie się do rozwoju zrównoważonej i efektywnej mobilności miejskiej. Prace w ramach partnerstwa będą dotyczyły w szczególności transportu publicznego, ekologicznych sposobów przemieszczania się i dostępności (na potrzeby grup takich jak niepełnosprawni, osoby starsze i małe dzieci), efektywnego transportu o dobrej jakości lokalnej i regionalnej sieci połączeń oraz możliwości wykorzystania mobilności miejskiej w celu zapewnienia wysokich normy jakości powietrza w europejskich miastach⁴¹. Celem tych prac jest przygotowanie planu działania, który będzie wdrażany od 2018 r., z wykorzystaniem doświadczeń zdobytych w ramach licznych projektów CIVITAS i opracowanych dotychczas planów zrównoważonej mobilności miejskiej⁴².

3.2 Zapewnienie sprawiedliwego i konkurencyjnego rynku wewnętrznego w zakresie transportu drogowego

Biorąc pod uwagę znaczenie sektora transportu drogowego dla gospodarki i społeczeństwa Unii, UE musi zapewnić społecznie sprawiedliwy i konkurencyjny rynek wewnętrzny w zakresie usług transportu drogowego. Przemysł UE musi opierać się na silnej konkurencyjności w zakresie produkcji i usług związanych z transportem. Zasadnicze znaczenie ma uwzględnienie wymiaru socjalnego.

Tworzenie równych warunków działania w sektorze przewozów drogowych

W związku z powyższym Komisja dokonuje rewizji **przepisów UE dotyczących dostępu do rynku przewozów drogowych i pojazdów najmowanych**⁴³, aby zapewnić odpowiednie równe warunki działania przewoźnikom, zmniejszyć liczbę zbędnych pustych przebiegów, poprawić przejrzystość przepisów w celu przeciwdziałania fragmentacji rynku i zapewnić lepsze egzekwowanie tych przepisów. Wyeliminowanie zbędnych i uciążliwych wymogów

³⁸ Dyrektywa 2009/33/WE.

³⁹ Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 177.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ W szczególności partnerstwo na rzecz mobilności miejskiej i partnerstwo na rzecz jakości powietrza przedstawia konkretne rozwiązania oparte na najlepszych europejskich praktykach.

⁴² <http://civitas.eu/>. Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje, zob. również SWD(2017) 177.

⁴³ COM(2017) 281, COM(2017) 282

administracyjnych (np. uprzednich zgłoszeń liczby przepisów dotyczących kabotażu⁴⁴) i praktyk w zakresie egzekwowania przyczyni się do dalszego zmniejszenia kosztów i poprawy warunków rynkowych.

Szacuje się, że wniosek Komisji umożliwiłby przedsiębiorstwom w całej UE w latach 2020–2035 oszczędności wynoszące około 3–5 mld EUR⁴⁵.

Komisja przeprowadza również przegląd unijnych przepisów dotyczących **autobusów** i **autokarów** w celu zapewnienia równych warunków działania wszystkim przewoźnikom i lepszych możliwości podróży konsumentom⁴⁶.

Poprawa warunków społecznych i warunków zatrudnienia

Komisja przyjmuje ponadto szereg środków mających na celu poprawę stosowania **prawa socjalnego w transporcie drogowym**, aby zapewnić skuteczne funkcjonowanie rynku wewnętrznego i poprawić warunki społeczne kierowców pracujących w transporcie międzynarodowym, które są obecnie niezadawalające⁴⁷. Środki dotyczące dostępu do rynku muszą iść w parze z działaniami zmierzającymi do zapewnienia pewności prawa i skuteczniejszego egzekwowania przepisów socjalnych. Środki te pozwolą odnieść się do problematycznej praktyki „firm przykrywek”, złożonych i nieprzejrzystych modeli biznesowych, zapobiegać nielegalnemu kabotażowi oraz zwalczać nielegalne praktyki w zakresie zatrudnienia. Celem jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony socjalnej dla wszystkich pracowników sektora transportu w Unii przy jednoczesnym zapobieganiu fragmentacji i usuwaniu obciążenia administracyjnego przedsiębiorstw. Zapewniając efektywne procedury administracyjne (np. akceptowanie dokumentów elektronicznych i prowadzenie kontroli przy użyciu danych z tachografu), środki te przyczynią się również do lepszego zagwarantowania równych warunków działania, powstania bardziej jednolitego sektora usług na obszarze UE oraz redukcji kosztów i czasu podróży.

Jak przewidziano w przepisach, Komisja przedstawia propozycję zwiększenia jasności w odniesieniu do stosowania przepisów UE dotyczących **delegowania pracowników**⁴⁸ w sektorze transportu drogowego. Komisja proponuje potwierdzenie, że wszystkie przewozy kabotażowe muszą podlegać lokalnym przepisom dotyczącym wynagrodzeń. Umożliwi to również proporcjonalne i skuteczne zastosowanie przepisów o płacy minimalnej, usług międzynarodowych oraz przyczyni się do wprowadzenia ulepszanego systemu egzekwowania prawa. Proponuje ona również środki gwarantujące, aby kierowcy mogli wracać regularnie do domu i zawsze otrzymywali odpowiednie zakwaterowanie podczas cotygodniowego odpoczynku. Komisja przeprowadzi konsultacje z partnerami społecznymi w sprawie wniosków dotyczących większej przejrzystości i elastyczności w obliczeniach średniego czasu pracy⁴⁹. Inicjatywa ta pozwoli zarówno na osiągnięcie większej uczciwości społecznej, jak i na zwiększenie konkurencyjności w europejskim sektorze przewozów drogowych.

Większa zgodność i lepsze egzekwowanie przepisów dzięki inteligentnym technologiom cyfrowym

⁴⁴ Zwykle definiowany jako transport towarów lub pasażerów między dwoma punktami w tym samym kraju przez przewoźnika z innego kraju.

⁴⁵ SWD(2017) 194 i SWD(2017) 195

⁴⁶ Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009.

⁴⁷ COM(2017) 278.

⁴⁸ Dyrektywa 96/71/WE (proponowana rewizji jest obecnie omawiana w Parlamencie Europejskim i Radzie).

⁴⁹ C(2017) 3815.

Stosowane przez przewoźników towarów pokładowe urządzenia cyfrowe takie jak **cyfrowy tachograf** nie tylko mogą chronić odpowiednie warunki pracy pracowników, umożliwiając stosowanie mniej uciążliwych środków kontroli zgodności z prawem Unii, lecz odgrywają także rolę w stosowaniu programów zróżnicowanego pobierania opłat drogowych, umożliwiając tym samym rozwój nowych usług w zakresie mobilności. Komisja podejmuje zatem środki legislacyjne w celu propagowania takich rozwiązań cyfrowych zarówno w zakresie interoperacyjnego pobierania opłat (**europejski system opłaty elektronicznej**⁵⁰), jak i kontroli stosowania przepisów socjalnych oraz uproszczenie formalności administracyjnych dla przewoźników (zastosowanie **cyfrowego tachografu**⁵¹, systematyczniejsze stosowanie dokumentów elektronicznych, wymiana informacji między krajowymi organami egzekwowania prawa poprzez ulepszone połączone lub wspólne bazy danych, co prowadziłoby do rozwiązań polegających na pojedynczym punkcie kontaktowym). Środki te zapewnią również odpowiednie dostosowanie tych technologii, umożliwiające pełne wykorzystanie nowych inteligentnych systemów transportowych.

Wspieranie zmiany umiejętności

Komisja wspiera partnerstwa sektorowe – szczególnie w sektorze motoryzacyjnym – poprzez swój **plan działania na rzecz współpracy sektorowej w zakresie umiejętności** opracowany w ramach **nowego europejskiego programu na rzecz umiejętności**⁵². Działania te promują współpracę między pracodawcami, związkami zawodowymi oraz instytucjami kształcenia i szkolenia, która ma na celu zidentyfikowanie i zniwelowanie niedopasowania umiejętności, opracowanie strategii rozwoju umiejętności oraz aktualizację programów nauczania i modułów szkoleniowych. Aby wesprzeć pracę takich partnerstw sektorowych Komisja ogłosiła w styczniu 2017 r. zaproszenie do składania wniosków w ramach swojego programu Erasmus+.

Bezpieczeństwo drogowe

W celu zmniejszenia wciąż niedopuszczalnie dużego cierpienia i wysokich kosztów gospodarczych wynikających ze śmierci i obrażeń ponoszonych na drogach konieczna jest mobilizacja wszystkich zainteresowanych podmiotów. Istotne znaczenie ma zarówno otoczenie regulacyjne, jak i technologia i infrastruktura, a nowego rodzaju interakcje między infrastrukturą a pojazdami również mogą przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa drogowego i do realizacji celu polegającego na wyeliminowaniu do 2050 r. przypadków ofiar śmiertelnych na drogach.

Jazda podłączonymi do sieci i zautomatyzowanymi pojazdami⁵³ oraz zaawansowane systemy wspomagania kierowcy mogą zwiększyć poziom bezpieczeństwa poprzez kompensację błędu ludzkiego i rozproszenia uwagi, które są przyczyną wielu wypadków drogowych. Do końca 2017 r. Komisja ukończy **przegląd wymogów bezpieczeństwa ogólnego dla samochodów osobowych, samochodów ciężarowych i autobusów** określonych w ramach homologacji

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

⁵² COM(2016) 381.

⁵³ Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 177.

typu, mający na celu zaktualizowanie tych wymogów, tak aby odzwierciedlały najnowsze osiągnięcia technologiczne⁵⁴.

Komisja dokonuje również przeglądu unijnych przepisów w zakresie **bezpieczeństwa infrastruktury drogowej i tuneli**, które mają zastosowanie w kontekście transeuropejskiej sieci transportowej, aby ocenić, czy należy zwiększyć poziom bezpieczeństwa⁵⁵.

3.3 Wykorzystanie korzyści płynących z cyfryzacji, automatyzacji i inteligentnych usług w zakresie mobilności

UE musi wykorzystać możliwości, jakie stwarza cyfryzacja i automatyzacja, żeby zbudować efektywny i wzajemnie połączony system mobilności, który zapewnia użytkownikom bezpieczne, atrakcyjne, inteligentne, jednolite i w coraz większym stopniu zautomatyzowane rozwiązania w zakresie mobilności. Cyfryzacja pomaga zwiększyć efektywność transportu i operacji logistycznych poprzez usprawnienie potoków ruchu i optymalizację wykorzystania infrastruktury, zmniejszenie obciążeń administracyjnych dla przewoźników i umożliwienie lepszego połączenia transportu publicznego i prywatnego. Przyczynia się również do obniżenia emisyjności transportu poprzez ułatwienie przejścia na bardziej ekologiczne rodzaje transportu i promowanie wyższego stopnia wykorzystania pojazdów osobowych.

Mobilność pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych

Komisja wspiera **skoordynowane wprowadzanie na rynek wytwarzanych na skalę masową, częściowo zautomatyzowanych i podłączonych do sieci pojazdów do 2020 r.** poprzez realizację szerokiego zakresu działań w dziedzinie polityki, regulacji i wsparcia publicznego, działań z zakresu wsparcia publicznego oraz wprowadzanie platform zainteresowanych stron we współpracy z państwami członkowskimi i przedstawicielami branży. Skoordynowane podejście do zarządzania widmem i wprowadzenie **technologii 5G** będą decydującymi czynnikami umożliwiającymi świadczenie tych nowych usług⁵⁶.

Nadal występują poważne wyzwania związane z wyższymi poziomami automatyzacji i technologiami komunikacyjnymi nowej generacji. Wielkoskalowe badania na otwartych drogach mają podstawowe znaczenie dla osiągania postępów technologicznych, sprzyjają współpracy między różnymi podmiotami i ułatwiają akceptację ze strony społeczeństwa. Takie badania można już wykonywać w kilku państwach członkowskich przy wsparciu zapewnianym przez szczegółowe zaproszenia do składania wniosków w ramach programu „Horyzont 2020”. W podpisanym dnia 23 marca 2017 r. liście intencyjnym w sprawie jazdy podłączonymi do sieci i zautomatyzowanymi pojazdami 27 państw członkowskich UE, Norwegia i Szwajcaria zobowiązały się do wzmocnienia współpracy na transgranicznych odcinkach, na trasach podróży lub w korytarzach, które mają być przedmiotem badań, testów i wielkoskalowych demonstracji w zakresie bezpieczeństwa drogowego, dostępu do danych, jakości i odpowiedzialności.

⁵⁴ Rozporządzenie (WE) nr 661/2009. Przewidziane na listopad 2017 r. przyjęcie ogólnych przepisów technicznych ONZ w sprawie bezpieczeństwa pojazdów elektrycznych przyczyni się do promowania jednolitych ram regulacyjnych na poziomie międzynarodowym, w państwach takich jak: Chiny, Japonia, Korea i Stany Zjednoczone Ameryki.

⁵⁵ Dyrektywa 2004/54/WE.

⁵⁶ COM(2016) 588.

Jak stwierdziła **grupa wysokiego szczebla GEAR 2030**⁵⁷ w swoim pierwszym zaleceniu w sprawie pojazdów zautomatyzowanych, które mają się pojawić do 2020 r.⁵⁸, wprowadzenie tych pojazdów na rynek unijny jest już możliwe w ramach obowiązujących unijnych ram homologacji typu poprzez ocenę ad hoc bezpieczeństwa pojazdu. Sprawozdanie końcowe grupy GEAR 2030 (które ma zostać opublikowane w listopadzie 2017 r.) będzie zawierało długoterminowe zalecenia dotyczące wyższych poziomów automatyzacji odnośnie do pojazdów oczekiwanych do 2030 r. Jednocześnie Europejska Komisja Gospodarcza ONZ we współpracy z państwami członkowskimi UE i Komisją podejmuje istotne prace na poziomie międzynarodowym.

L3PILOT⁵⁹ jest ważnym demonstracyjnym projektem pilotażowym w ramach programu „Horyzont 2020”, który rozpocznie się latem 2017 r. Projekt ten będzie koncentrował się na wielkoskalowych działaniach pilotażowych dotyczących szeregu funkcji jazdy zautomatyzowanej w samochodach osobowych.

W ramach prac w zakresie gospodarki opartej na danych realizowanych w ramach **strategii jednolitego rynku cyfrowego** Komisja zajmuje się kluczowymi kwestiami, takimi jak odpowiedzialność, współdzielenie danych i przepisy dotyczące własności, które są niezwykle istotne dla rozwoju zautomatyzowanej jazdy⁶⁰.

Coraz powszechniejsze zastosowanie pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych oznacza, że potrzebne są współpracujące inteligentne systemy transportowe, aby pojazdy mogły się bezpośrednio komunikować wzajemnie, z sygnalizacją świetlną, infrastrukturą drogową oraz innymi użytkownikami transportu. Komisja przedstawiła już strategię mającą na celu realizację do 2019 r. skoordynowanego i zharmonizowanego wdrożenia **współpracujących inteligentnych systemów transportowych** w Europie⁶¹. Zaproponowane środki mają na celu niedopuszczenie do fragmentacji rynku wewnętrznego i zajęcie się najważniejszymi kwestiami, takimi jak cyberbezpieczeństwo i ochrona danych, które mają decydujące znaczenie dla osiągnięcia skuteczności operacyjnej i akceptacji społecznej. Dodatkowo w 2017 r. Komisja przyjmie szereg środków wykonawczych, aby zapewnić interoperacyjność i ciągłość usług.

W ramach **platformy C-ROADS**⁶² państwa członkowskie współpracują na rzecz wspólnego wdrożenia współpracujących inteligentnych systemów transportowych. Platforma ta zapewni interoperacyjność poprzez zdefiniowanie wspólnych specyfikacji technicznych i badania transgraniczne.

Transeuropejskie współpracujące inteligentne systemy transportowe i transgraniczne badania jazdy podłączonymi do sieci i zautomatyzowanymi pojazdami: Komisja wzmocni swoje wsparcie na rzecz wielkoskalowych transgranicznych projektów i badań dotyczących jazdy podłączonymi do sieci i zautomatyzowanymi pojazdami oraz wdrażania współpracujących inteligentnych systemów transportowych do 2019 r. Działanie to będzie

⁵⁷ GEAR jest 2030 to grupa wysokiego szczebla Komisji, której zadaniem jest opracowywanie zaleceń dotyczących przyszłych ram regulacyjnych sektora motoryzacyjnego. [Decyzja Komisji C\(2015\) 6943](#) z dnia 19 października 2015 r.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

⁵⁹ Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 177.

⁶⁰ COM(2017) 228 Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje, zob. również SWD(2017) 177.

⁶¹ COM(2016) 766.

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html> Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje, zob. również SWD(2017) 177.

realizowane w oparciu o platformę C-ROADS i przyczyni się do realizacji działań uzgodnionych w ramach wspomnianego wyżej listu intencyjnego. Na działania te przeznaczone jest połączone finansowanie w ramach instrumentu „Łącząc Europę” i programu „Horyzont 2020”⁶³.

Zwiększanie wydajności sieci transportowych

Jakość sieci połączeń i dostępność informacji cyfrowych w czasie rzeczywistym rewolucjonizuje operacje logistyczne oraz sposoby planowania podróży. Umożliwiają one łączenie różnych rodzajów transportu towarów lub osób, tak by obrana trasa była najwydajniejsza, najbardziej przystępna cenowo i przyjazna środowisku.

Komisja podejmuje działania, które przyczynią się do zwiększenia równowagi i wydajności sieci mobilności poprzez tworzenie zachęt i platform oraz umożliwią lepsze wykorzystanie odpowiednich zalet i zdolności każdego rodzaju transportu. Jesienią 2017 r. Komisja dokona **rewizji przepisów** w zakresie **transportu kombinowanego**⁶⁴, aby promować bardziej ekologiczny transport towarów. Redukcja ograniczeń takich jak procedury udzielania zezwoleń oraz zapewnienie wsparcia finansowego poprzez zachęty podatkowe mogą pobudzić przejście do minimalizacji elementu drogowego poprzez operacje transportu kombinowanego.

Komisja ustanowiła **Forum Cyfrowego Transportu i Logistyki**⁶⁵, którego działalność koncentruje się na digitalizacji i akceptowaniu dokumentów przewozowych oraz na ustanawianiu systemów zarządzania. Prace te wymagają zaangażowania wszystkich podmiotów łańcucha logistyki oraz uzgodnienia rozwiązań technicznych i zasad dostępności, wymiany, własności, jakości i ochrony oraz finansowania i zarządzania.

Wykorzystywanie podłączonych do sieci i zautomatyzowanych technologii na potrzeby śledzenia i planowania transportu towarów oraz zwiększania wydajności węzłów transportu towarów (osiągnięcie większego współczynnika obciążenia w przypadku pojazdów ciężarowych) może znacznie przyczynić się do ograniczenia zużycia paliwa i emisji⁶⁶.

Komisja przyjmuje również przepisy w zakresie **informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu**, usynawiające specyfikacje niezbędne do tego, aby ogólnounijne informacje o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu były dokładne i dostępne dla użytkowników w wymiarze transgranicznym w całej sieci transportowej⁶⁷.

3.4. Inwestowanie w nowoczesną infrastrukturę mobilności

Wszystkie przedstawione środki przyczynią się do udostępnienia przedsiębiorstwom i obywatelom UE systemu czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności w 2025 r., jednakże urzeczywistnienie tej wizji będzie w dużej mierze zależało również od znacznych

⁶³ COM(2017) 177

⁶⁴ Dyrektywa Rady 92/106.

⁶⁵ C(2015) 2259.

⁶⁶ [Siódmy plan działania STRIA – CAT.docx – Komisja Europejska – Europa.eu](#)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_pl

inwestycji prywatnych i publicznych oraz od zbudowania nowoczesnej i sprawnej infrastruktury.

Zwiększenie inwestycji w infrastrukturę w przyszłości

W przyszłości oprócz fizycznej sieci transportowej i infrastruktury paliw alternatywnych system mobilności będzie wymagał infrastruktury cyfrowej dobrze połączonej i interoperacyjnej w wymiarze transgranicznym. Budowa tej połączonej i transgranicznej infrastruktury oraz wdrożenie zharmonizowanych i interoperacyjnych usług cyfrowych (takich jak zasięg 5G, sieci danych, współpracujące inteligentne systemy transportowe) będzie wymagać znacznych inwestycji.

W ramach **planu inwestycyjnego dla Europy** w 28 państwach członkowskich przeznaczono w okresie niecałych dwóch lat na rzecz nowych inwestycji kwotę 194 mld EUR; na rzecz samego sektora transportu przeznaczono 9 % inwestycji, napędzają one jednak również inwestycje w sektorach powiązanych, takich jak sektor energetyczny, cyfrowy czy sektor badań naukowych i innowacji, w tym w zakresie pojazdów o niskiej emisji⁶⁸.

W ramach instrumentu „Łącząc Europę” na rzecz transportu⁶⁹, w którym na okres 2014–2020 udostępniono środki w wysokości około 24 mld EUR, finansowane są duże i złożone projekty powiązane z głównymi korytarzami sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej. Na chwilę obecną w ramach tego programu współfinansowaniem o łącznej wartości 19,4 mld EUR objęto 452 projekty, a całkowita kwota inwestycji (w połączeniu z innymi funduszami publicznymi lub prywatnymi) wyniosła 37,7 mld EUR. Ogłoszone w lutym 2017 r. mieszane zaproszenie do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę” ma na celu pozyskanie 1 mld EUR dotacji dzięki połączeniu różnych instrumentów finansowych z finansowaniem ze środków publicznych instytucji finansowych, sektora prywatnego i, po raz pierwszy, Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych⁷⁰.

Ważna będzie dalsza **maksymalizacja synergii między infrastrukturą transportową, energetyczną i telekomunikacyjną** poprzez zbadanie potencjału łączenia finansowania ze środków odpowiednich programów sieci transeuropejskich w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Takie rozwiązanie może się przyczynić do realizacji celów horyzontalnych, takich jak obniżenie emisyjności transportu i dostaw energii, dywersyfikacja i inteligentne sieci energetyczne. W końcu 2016 r. opublikowano pierwsze zaproszenie do składania wniosków dotyczące dotacji w zakresie synergii skierowane łącznie do różnych sektorów, w ramach którego połączono elementy dotyczące transportu i energii instrumentu „Łącząc Europę”, co przełożyło się na całkowite dostępne finansowanie w wysokości 40 mln EUR.

Na okres 2014–2020 w ramach **Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego** przewidziano 70 mld EUR na wsparcie współfinansowania inwestycji w dziedzinie mobilności i transportu⁷¹. W szczególności w słabiej rozwiniętych państwach członkowskich i regionach w ramach polityki spójności wspiera się inwestycje w infrastrukturę transportową (w większości w zakresie kolei i dróg), które mają na celu uzupełnienie brakujących połączeń i usuwanie wąskich gardeł w systemie. We wszystkich państwach członkowskich polityka spójności pomaga uczynić transport bardziej

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_pl Aby uzyskać konkretne przykłady, zob. SWD(2017) 177 zawierający dalsze szczegółowe informacje.

⁶⁹ Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 177.

⁷⁰ Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 177.

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf

inteligentnym, czystszy ekologicznie i bezpieczniejszym poprzez wspieranie inwestycji w takich dziedzinach jak zrównoważona mobilność miejska, bezpieczeństwo ruchu drogowego, transport multimodalny, inteligentny system transportowy, czyste paliwa i czyste ekologicznie pojazdy oraz przemieszczanie się rowerem i pieszo.

Miasta są obszarami o szczególnym zapotrzebowaniu na inwestycje w mobilność. Korzystając z doświadczeń planu inwestycyjnego dla Europy, Komisja wspólnie z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym bada możliwości ustanowienia szczególnych ram regulacyjnego i finansowego wsparcia dla miast. Celem tych działań jest zintensyfikowanie współpracy między miastami, co umożliwiłoby połączenie i zwiększenie skali projektów, aby ułatwić uzyskiwanie finansowania tych projektów przez banki oraz zwiększyć ich atrakcyjność dla inwestorów prywatnych⁷².

Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań w zakresie mobilności będzie również zależało od dalszych **inwestycji w badania naukowe i innowacje**. Europa wdrożyła największy wielonarodowy program badawczy – „Horyzont 2020”. Wspieranie przyszłej mobilności zajmie ważne miejsce w przyszłych zaproszeniach w ramach programu „Horyzont 2020”⁷³ i w jego partnerstwach publiczno-prywatnych: europejskiej inicjatywie na rzecz ekologicznych pojazdów⁷⁴ i wspólnym przedsięwzięciu na rzecz technologii ogniw paliwowych i technologii wodorowych⁷⁵. Konieczna jest lepsza koordynacja działań na rzecz badań i innowacji w dziedzinie transportu na poziomie krajowym i europejskim pomiędzy państwami członkowskimi i podmiotami⁷⁶. Powinno to również pomóc w ukierunkowanym wdrażaniu i monitorowaniu postępów w związku z istniejącymi mechanizmami⁷⁷.

Przyspieszanie budowy infrastruktury paliw alternatywnych

Rozwój sytuacji rynkowej pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym w znacznej mierze zależy od szerokiej dostępności **infrastruktury paliw alternatywnych**⁷⁸, takiej jak obiekty ładowania elektrycznego i obsługi technicznej. Podróżowanie przez Europę pojazdami elektrycznymi powinno przebiegać bez przerw; oznacza to, że ładowanie elektryczne musi być równie proste, jak napełnienie baku⁷⁹.

Między dniem dzisiejszym a 2020 r. w ramach **instrumentu „Łącząc Europę”**⁸⁰ wsparcie w postaci dotacji otrzyma ponad 1 200 punktów zasilania paliwem alternatywnym, w szczególności punkty ładowania dla elektromobilności. Szacuje się, że możliwe jest rozmieszczenie w budynkach mieszkalnych i niemieskalnych 6 milionów punktów ładowania (2,8 mln punktów wstępnie okablowanych i 3 mln faktycznych punktów ładowania), o ile Parlament Europejski i Rada szybko przyjmą obecnie negocjowany wniosek Komisji w sprawie przeglądu dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków⁸¹.

⁷² Punkt kompleksowej obsługi dla miast: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

⁷³ Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 223 oraz SWD(2017) 177.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

⁷⁶ Zob. SWD(2017) 223

⁷⁷ Takimi jak inicjatywa dotycząca przyspieszenia innowacji w dziedzinie czystej energii (COM(2016) 763 final) oraz zintegrowany strategiczny plan w dziedzinie technologii energetycznych (plan EPSTE) (C(2015)6317).

⁷⁸ Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 177.

⁷⁹ Przemówienie przewodniczącego Junckera do Parlamentu Europejskiego z dnia 26 listopada 2014 r.

⁸⁰ COM(2017) 177

⁸¹ COM(2016) 765

Rozmieszczenie sieci punktów ładowania obejmującej równomiernie całą sieć drogową UE w połączeniu, na przykład, z rozwojem technologii i urządzeń magazynowania energii takich jak baterie stanowi zatem kolejny z kluczowych elementów umożliwiających spełnienie warunków mobilności bezemisyjnej.

Zgodnie z wymogami **dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych** państwa członkowskie opracowują krajowe ramy polityki, w których określą plany rozwoju rynku pojazdów i statków napędzanych paliwami alternatywnymi oraz budowy odpowiedniej infrastruktury. Państwa członkowskie, które jeszcze tego nie zrobiły, muszą przekazać swoje plany Komisji w jak najkrótszym terminie. Komisja opublikuje swoją **ocenę wyżej wymienionych krajowych ram polityki w listopadzie 2017 r.** W oparciu o tę analizę, a w szczególności z uwzględnieniem najważniejszych aspektów budowy infrastruktury w korytarzach transportowych sieci TEN-T oraz na obszarach miejskich, Komisja określi najważniejsze problemy i przedstawi plan działania mający na celu usunięcie niedoskonałości rynku uzasadniających podjęcie działania na poziomie UE, w który zaangażowane zostaną wszystkie odpowiednie zainteresowane strony.

Unijna szkieletowa infrastruktura ładowania do 2025 r.: Komisja zajmie się kwestią finansowania inwestycji w kontekście **planu działania na rzecz rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych** w celu wsparcia budowy unijnej szkieletowej infrastruktury ładowania, aby do 2025 r. zapewnić punkty ładowania w obrębie wszystkich korytarzy sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T)⁸².

Baterie jako kluczowa technologia wspomagająca

Komisja od dawna wspiera rozwój baterii⁸³ jako kluczowej technologii wspomagającej w odniesieniu do mobilności elektrycznej oraz realizacji celów unii energetycznej. Podejmowane inicjatywy miały w szczególności przyczynić się do ulepszenia działania baterii (pod względem masy, rozmiaru, rodzajów, trwałości, możliwości recyklingu) oraz zmniejszenia kosztu baterii poprzez badania i rozwój. Fundusze badawcze ukierunkowano na różne etapy łańcucha wartości baterii, począwszy od materiałów, z których powstaje bateria (nowy lub ulepszony skład chemiczny), przez produkcję ogniw baterii (nowe technologie produkcji i maszyny), po zestawy baterii i systemy zarządzania bateriami (np. energoelektronikę, połączenie z samochodami elektrycznymi i z siecią energetyczną). Komisja finansowała również prace wdrożeniowe przed wprowadzaniem na rynek oraz pilotażowe linie produkcyjne. Przemysł UE nie zdołał jednak jeszcze rozwinąć kompletnego łańcucha wartości baterii, chociaż jest on konkurencyjny w wielu segmentach tego łańcucha wartości. Przykładowo ogniwa baterii są nadal najczęściej sprowadzane z państw trzecich, ponieważ nie są one obecnie produkowane na skalę masową. Biorąc pod uwagę rosnące strategiczne zainteresowanie bateriami, Komisja planuje wesprzeć prowadzone przez przemysł inicjatywy mające na celu stworzenie w UE pełnego łańcucha wartości baterii, który może znaleźć zastosowanie w dziedzinie mobilności i poza nią (magazynowanie energii). Magazynowanie, w tym baterie, jest jednym z czterech priorytetów określonych w komunikacie dotyczącym przyspieszenia innowacji w dziedzinie czystej energii⁸⁴. Aby sprzyjać innowacjom i konkurencyjności, należy obecnie przyspieszyć prace, które prowadzono dotychczas z udziałem państw członkowskich, przemysłu i ośrodków

⁸² Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 177.

⁸³ Aby uzyskać dalsze szczegółowe informacje zob. SWD(2017) 177.

⁸⁴ COM(2016) 763.

badawczych. Prace te powinny opierać się na potrzebach, określonych po starannym rozważeniu warunków rynkowych, oraz mieć na celu określenie i zoptymalizowanie możliwej interwencji na poziomie unijnym i światowym.

Zwiększenie skali produkcji ogniw i zestawów baterii: Komisja zintensyfikuje swoją współpracę z zainteresowanymi stronami (w tym współpracę w ramach europejskiego strategicznego planu w dziedzinie technologii energetycznych⁸⁵) w celu wsparcia inicjatywy branżowej i opracowania środków wspierających badania, rozwój i produkcję nowej generacji ogniw i zestawów baterii w UE. Komisja będzie promować stworzenie zintegrowanego europejskiego ekosystemu w zakresie akumulatorów w celu wsparcia mobilności elektrycznej i przechowywania energii, co pozwoli zająć się problemem ograniczonych zasobów i recyklingu baterii, co z kolei ułatwi powstawanie nowych modeli biznesowych gospodarki o obiegu zamkniętym dla przemysłu motoryzacyjnego.

4. WNIOSKI

Mobilność ulega szybkim zmianom. U progu epoki podłączonych do sieci i zautomatyzowanych pojazdów, mobilności na zasadzie współdzielenia pojazdów, neutralności emisyjnej i łatwego zmieniania rodzaju transportu nadszedł czas, aby przygotować przyszłość mobilności w Europie. Europa musi przejść z obecnych fragmentarycznych sieci transportowych do zintegrowanego i nowoczesnego systemu mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju połączonego z siecią energetyczną i cyfrową. Obywatele i przedsiębiorstwa muszą mieć dostęp do bezpiecznych, inteligentnych i jednolitych rozwiązań w zakresie mobilności w całej Europie, a europejska infrastruktura musi znaleźć się wśród najbardziej zaawansowanych infrastruktur głównych światowych gospodarek.

W niniejszym komunikacie Komisja przedstawia program działań dotyczący przyszłości mobilności w UE, zatrudnienia, wzrostu gospodarczego i sprawiedliwych społecznie przemian. Kompleksowy pakiet środków regulacyjnych i wspierających może przyczynić się do urzeczywistnienia ogólnodostępnej czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności oraz umożliwić Europie zajęcie pozycji światowego lidera w kształtowaniu przyszłości mobilności.

⁸⁵ C(2015) 6317