



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 9.12.2020 r.
COM(2020) 789 final

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

**Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na
drodze ku przyszłości**

{SWD(2020) 331 final}

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

Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości

1 NASZA WIZJA

1. **Mobilność i transport są istotne dla wszystkich.** Od codziennych dojazdów do pracy i wizyt u rodziny i znajomych po prawidłowe funkcjonowanie globalnych łańcuchów dostaw towarów do naszych sklepów i na potrzeby produkcji przemysłowej – mobilność jest czynnikiem, który umożliwia rozwój życia gospodarczego i społecznego. Swobodny przepływ osób i towarów przez wewnętrzne granice Unii Europejskiej jest podstawową wolnością UE i jej jednolitego rynku. Podróżowanie w UE przyczyniło się do poprawy spójności i wzmocnienia europejskiej tożsamości. Jako drugi co do wielkości obszar wydatków europejskich gospodarstw domowych sektor transportu odpowiada za 5 % europejskiego PKB, a zatrudnionych w nim jest bezpośrednio około 10 mln osób.
2. Mimo że **mobilność przynosi użytkownikom wiele korzyści, wiąże się z pewnymi kosztami dla społeczeństwa.** Koszty te obejmują emisje gazów cieplarnianych, zanieczyszczenie powietrza, hałas i zanieczyszczenie wody, a także wypadki i katastrofy drogowe, zagęszczenie ruchu i utratę różnorodności biologicznej; wszystkie te czynniki wpływają na nasze zdrowie i dobrostan. Dotychczasowe działania i środki polityki nie rozwiązały jeszcze w wystarczającym stopniu problemu, jaki stanowią wspomniane koszty. Z czasem emisje gazów cieplarnianych z sektora transportu wzrosły i obecnie stanowią nawet jedną czwartą całkowitych emisji UE.
3. **Najpoważniejszym wyzwaniem, z jakim mierzy się sektor transportu, jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie bardziej zrównoważonego charakteru sektora.** Jednocześnie taka transformacja stanowi wspaniałą okazję do polepszenia jakości życia i modernizacji europejskiego przemysłu we wszystkich łańcuchach wartości, tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy, opracowywania nowych produktów i usług, wzmacniania konkurencyjności oraz dążenia do globalnego przywództwa w chwili gdy inne rynki dążą do szybkiego przejścia na mobilność bezemisyjną. Biorąc pod uwagę wysoki odsetek całkowitych emisji gazów cieplarnianych w UE, unijny cel w postaci ograniczenia gazów cieplarnianych o 55 % do 2030 r. oraz osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. może zostać osiągnięty wyłącznie dzięki bezzwłocznemu wdrożeniu bardziej ambitnej polityki służącej ograniczeniu zależności transportu od paliw kopalnych oraz w synergii z działaniami na rzecz eliminacji zanieczyszczeń. **Powodzenie Europejskiego Zielonego Ładu¹ zależy od naszej zdolności do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu.**
4. Pandemia COVID-19 wyraźnie dowiodła, że ochrona dobrego funkcjonowania jednolitego rynku jest kluczowa dla UE. Kryzys pokazał, jak ważną rolę odgrywa transport oraz jakie koszty społeczne, zdrowotne i gospodarcze niesie za sobą znaczne ograniczenie lub całkowite wstrzymanie swobodnego przepływu osób, towarów i usług. Utrzymanie łańcuchów dostaw oraz **skoordynowane europejskie podejście do połączeń i transportu są kluczowe dla przewyciężenia każdego kryzysu i wzmocnienia unijnej strategicznej autonomii i odporności.**

¹ COM(2019) 640 final, „Europejski Zielony Ład”.

5. W związku z tym **wśród najważniejszych celów przyszłej unijnej polityki transportowej musi znaleźć się także zapewnienie, aby unijny system transportu był rzeczywiście odporny na przyszłe kryzysy.** Zakończenie tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu zgodnie z założeniami białej księgi z 2011 r.² wciąż pozostaje fundamentem europejskiej polityki transportowej. Wspieranie spójności, ograniczenie regionalnych dysproporcji oraz poprawienie jakości połączeń i zwiększenie dostępu do rynku wewnętrznego dla wszystkich regionów w dalszym ciągu ma dla UE strategiczne znaczenie. Pandemia COVID-19 wywarła istotny wpływ na mobilność. W kontekście wyjścia z tego poważnego kryzysu wsparcie publiczne powinno być ukierunkowane na lepsze odbudowywanie mobilności i dokonanie zdecydowanego kroku w stronę zrównoważonej i bardziej inteligentnej przyszłości.
6. **Ekologizacja mobilności musi stać się nową licencją na rozwój sektora transportu.** Mobilność w Europie powinna opierać się na wydajnym i wzajemnie połączonym systemie transportu multimodalnego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego, wzmocnionym przez przystępną cenowo sieć kolei dużych prędkości, rozbudowaną infrastrukturę ładowania i tankowania dla pojazdów bezemisyjnych³ oraz dostawy paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, a także czystsza i bardziej aktywną mobilność w bardziej zielonych miastach, która będzie przyczyniać się do dobrego zdrowia i dobrostanu ich mieszkańców.
7. **Transformacja cyfrowa stanie się niezbędnym czynnikiem napędowym modernizacji całego systemu,** umożliwiając jego płynną i wydajną eksploatację. Europa musi wykorzystać transformację cyfrową i automatyzację także w celu dalszego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, ochrony, niezawodności i komfortu, utrzymując w ten sposób wiodącą rolę UE w zakresie produkcji sprzętu transportowego i usług transportowych oraz zwiększając globalną konkurencyjność UE poprzez wydajne i odporne łańcuchy logistyczne.
8. W rozwoju tym nie należy nikogo pomijać: **kluczowe jest, aby mobilność była dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich, aby regiony wiejskie i oddalone były lepiej połączone⁴, dostępne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób niepełnosprawnych, a także aby sektor oferował dobre warunki społeczne i możliwości zmiany kwalifikacji oraz zapewniał atrakcyjne miejsca pracy.** Europejski filar praw socjalnych jest europejskim kompasem, który umożliwia zapewnienie zgodnej z zasadami sprawiedliwości społecznej i uczciwej transformacji ekologicznej i cyfrowej.
9. **Ogólnie rzecz biorąc, Europa musi zmienić istniejący paradygmat stopniowego wprowadzania zmian i dokonać gruntownej transformacji.** W niniejszej strategii określono zatem plan zdecydowanego skierowania europejskiego transportu ku zrównoważonej i inteligentnej przyszłości. Aby urzeczywistnić wizję przedstawioną w niniejszej strategii, określono w niej 10 inicjatyw przewodnich oraz plan działania, który będzie podstawą prac w nadchodzących latach. Scenariusze stanowiące podstawę niniejszej strategii, te same, które wspierają realizację planu w zakresie celów klimatycznych na 2030 r.⁵, dowodzą, że przy odpowiednim poziomie ambicji połączenie środków polityki określonych w niniejszej strategii może doprowadzić do **ograniczenia emisji z sektora**

² COM(2011) 144 final, „BIAŁA KSIĘGA. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Komisja oceniła także tę białą księgę w dokumentach roboczych służb Komisji SWD(2020) 410 i SWD(2020) 411.

³ W niniejszym komunikacie termin „pojazd” odnosi się, odpowiednio w danym kontekście, do wszystkich typów pojazdów, w tym między innymi do samochodów osobowych, ciężarowych, autobusów, autokarów, pojazdów lekkich, pociągów, statków powietrznych, statków wodnych, łodzi, promów itd.

⁴ Komisja przeanalizuje dokładniej ten aspekt w ramach swojego komunikatu w sprawie długoterminowej wizji dla obszarów wiejskich w 2021 r.

⁵ COM(2020) 562 final, „Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r. Inwestowanie w przyszłość neutralną dla klimatu z korzyścią dla obywateli”

transportu o 90 % do 2050 r. Biorąc również pod uwagę analizę przedstawioną w dokumencie roboczym służb Komisji⁶ towarzyszącym niniejszemu komunikatowi, określono różne **cele pośrednie**, aby wyznaczyć drogę dla europejskiego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, wskazując w ten sposób konieczny poziom ambicji przyszłych strategii politycznych UE, np.:

do 2030 r.:

- po europejskich drogach będzie jeździć co najmniej 30 mln pojazdów bezemisyjnych;
- 100 europejskich miast będzie neutralnych dla klimatu;
- dwukrotnie zwiększy się ruch kolei dużych prędkości;
- regularny transport zbiorowy do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla w obrębie UE;
- wdrożenie na szeroką skalę zautomatyzowanej mobilności;
- przygotowanie bezemisyjnych statków do wprowadzenia na rynek;

do 2035 r.:

- przygotowanie bezemisyjnych dużych statków powietrznych do wprowadzenia na rynek;

do 2050 r.:

- niemal wszystkie samochody osobowe, samochody dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne;
- dwukrotnie zwiększy się ruch, jeżeli chodzi o kolejowe przewozy towarowe;
- trzykrotnie zwiększy się ruch kolei dużych prędkości;
- multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) wyposażona na potrzeby zrównoważonego i inteligentnego transportu zapewniającego szybkie połączenia będzie działać w ramach sieci kompleksowej.

2 MOBILNOŚĆ ZGODNA Z ZASADAMI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU – NIEODWRACALNE PRZEJŚCIE NA MOBILNOŚĆ BEZEMISYJNĄ

10. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się do redukcji o 90 % emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu, aby do roku 2050 UE mogła stać się gospodarką neutralna dla klimatu, dążąc jednocześnie również do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń. Aby osiągnąć tę systemową zmianę, **Europa musi 1) uczynić wszystkie rodzaje transportu bardziej zrównoważonymi, 2) zadbać o szeroką dostępność zrównoważonych rozwiązań alternatywnych w systemie transportu multimodalnego oraz 3) wdrożyć odpowiednie zachęty wspierające transformację. Są to trzy filary naszych przyszłych działań.**

11. Oznacza to, że należy **wykorzystać wszystkie narzędzia polityczne: 1) środki służące znacznemu ograniczeniu obecnej zależności od paliw kopalnych** (poprzez zastąpienie istniejących flot pojazdami niskoemisyjnymi i bezemisyjnymi oraz poprzez zwiększenie wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych); **2) zdecydowane działania służące większemu wykorzystaniu zrównoważonych rodzajów transportu** (zwłaszcza zwiększenie liczby pasażerów podróżujących koleją oraz dojeżdżających do pracy transportem publicznym i korzystających z aktywnych form przemieszczania, a także

⁶ SWD (2020) 331 final.

znaczne zwiększenie roli kolei, śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w transporcie towarów); oraz 3) **internalizacja kosztów zewnętrznych** (przez wdrożenie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”, w szczególności poprzez mechanizmy ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych i za dostęp do infrastruktury).

2.1 Wszystkie rodzaje transportu w UE muszą stać się bardziej zrównoważone

12. **Wszystkie rodzaje transportu są niezbędne w europejskim systemie transportu i właśnie dlatego wszystkim rodzajom transportu należy nadać bardziej zrównoważony charakter.** Pierwszy filar unijnego podejścia musi stanowić bezzwłoczna popularyzacja pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz paliw odnawialnych i niskoemisyjnych w przypadku transportu drogowego, wodnego, powietrznego i kolejowego. Europa musi wspierać badania naukowe i innowacje w dziedzinie konkurencyjnych i zrównoważonych produktów⁷ oraz usług o zamkniętym cyklu życia, zapewniać dostarczanie przez przemysł odpowiednich pojazdów i paliw, wdrażać niezbędną infrastrukturę oraz tworzyć bodźce służące zwiększeniu popytu wśród użytkowników końcowych. Powyższe działania są istotne, ponieważ umożliwią zrealizowanie unijnych celów klimatycznych na lata 2030 i 2050, osiągnięcie zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń oraz utrzymanie przez europejskie przedsiębiorstwa pozycji globalnych liderów w przemyśle. Kluczowe jest utrzymanie neutralności technologicznej we wszystkich rodzajach transportu, jednak nie powinno to prowadzić do beczynności, jeżeli chodzi o eliminowanie rozwiązań opartych na paliwach kopalnych.

INICJATYWA PRZEWODNIA 1 – UPOWSZECHNIENIE POJAZDÓW BEZEMISYJNYCH, PALIW ODNAWIALNYCH I NISKOEMISYJNYCH ORAZ ZWIĄZANEJ Z NIMI INFRASTRUKTURY

13. Mimo że odsetek pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych w parku samochodowym **szybko rośnie, dziś jest on zdecydowanie za niski.** Normy dotyczące emisji CO₂ i zanieczyszczeń powietrza, a także przepisy dotyczące zamówień publicznych, takie jak przepisy określone w dyrektywie w sprawie ekologicznie czystych pojazdów⁸, w dalszym ciągu będą odgrywać kluczową rolę w przejściu UE na mobilność bezemisyjną, jeżeli chodzi o transport drogowy, i poprzez większą podaż pojazdów bezemisyjnych zwiększą przystępność cenową zrównoważonej mobilności dla wszystkich. W związku z tym, aby osiągnąć cele wyznaczone w Planie w zakresie celów klimatycznych na 2030 r. i zapewnić jasno określoną ścieżkę do mobilności bezemisyjnej po 2025 r., do czerwca 2021 r. Komisja przedstawi propozycję dokonania przeglądu norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i dostawczych. W tym kontekście Komisja dokona także przeglądu norm CO₂ dotyczących pojazdów ciężkich.
14. W ciągu ostatnich pięciu lat podjęto istotne działania mające na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń powietrza z pojazdów silnikowych. Sprzedawane dziś samochody emitują znacznie mniej zanieczyszczeń niż samochody sprzedawane w 2015 r. Można jednak zrobić więcej: przyszły wniosek dotyczący **bardziej rygorystycznych norm w zakresie emisji zanieczyszczeń powietrza** dla pojazdów z silnikami spalinowymi (Euro 7) zapewni, aby na rynek były wprowadzane wyłącznie dostosowane do przyszłych potrzeb pojazdy niskoemisyjne.

⁷ Produkty i usługi o zamkniętym cyklu życia przyczynią się do ogólnego zrównoważonego rozwoju transportu. W planie działania UE dotyczącym gospodarki o obiegu zamkniętym (COM(2020) 98 final) określono siedem kluczowych łańcuchów wartości produktów, w szczególności w ramach takich kategorii, jak baterie, akumulatory i pojazdy oraz budownictwo.

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Tekst mający znaczenie dla EOG). Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 116.

15. Partnerstwa przewidziane dla programu „Horyzont Europa”, takie jak partnerstwo dotyczące baterii, partnerstwo 2Zero i partnerstwo na rzecz czystego wodoru, mogą przyczynić się do podaży innowacyjnych technologii dotyczących pojazdów. Jednocześnie, aby **stymulować popyt na pojazdy bezemisyjne** bez barier na unijnym jednolitym rynku, niezbędna jest kompleksowa polityka realizowana z pełnym poszanowaniem międzynarodowych zobowiązań Unii. Wspomnianym powyżej normom środowiskowym muszą towarzyszyć środki, które zwiększą popyt na takie pojazdy, np. ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych, opodatkowanie, pobieranie opłat drogowych oraz przegląd przepisów dotyczących mas i wymiarów pojazdów ciężkich. Komisja zaproponuje działania mające na celu upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych w firmowych i miejskich flotach pojazdów. Dzięki nowemu rozporządzeniu w sprawie baterii baterie wprowadzane na rynek UE będą zrównoważone i bezpieczne podczas całego cyklu życia. Wymogi dotyczące zrównoważonego rozwoju oraz cyklu wycofania z eksploatacji, w tym śladu węglowego oraz etycznego i zrównoważonego środowiskowo pozyskiwania surowców, mają kluczowe znaczenie dla zmniejszenia śladu środowiskowego pojazdów elektrycznych.
16. Należy dostosować unijne ramy legislacyjne dotyczące **zdatności do ruchu drogowego**, aby zapewnić zgodność pojazdów z normami emisji i bezpieczeństwa podczas ich całego cyklu życia. Jeden wadliwy pojazd może zanieczyścić powietrze bardziej niż kilka tysięcy czystych pojazdów⁹.
17. Sam rozwój silników pojazdów drogowych w kierunku bezemisyjności nie rozwiązuje problemów powodowanych przez zużycie opon, które wciąż są źródłem hałasu i mikrodrobin plastiku. Mikrodrobiny plastiku zanieczyszczają wodę i morza, a w konsekwencji mogą dostać się do łańcucha żywnościowego. Należy bardziej promować **opony o wysokiej wydajności**, gdyż ograniczają one zużycie energii i emisje (w tym hałas toczenia), utrzymując jednocześnie bezpieczeństwo pojazdu. Celem zbliżającego się przeglądu dyrektywy w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji będzie także zmniejszenie ogólnego śladu środowiskowego wywieranego przez produkcję i demontaż samochodów.
18. Dostawcy paliw i operatorzy sieci paliwowych powinni teraz otrzymać wyraźny sygnał, że paliwa transportowe muszą stać się neutralne pod względem emisji dwutlenku węgla oraz że należy bezzwłocznie wdrożyć **zrównoważone paliwa odnawialne i niskoemisyjne na szeroką skalę**. Komisja rozważy wprowadzenie dodatkowych środków w celu wspierania wprowadzania tych paliw, prawdopodobnie za pomocą minimalnego udziału lub kwot, poprzez przegląd wersji przekształconej dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii.
19. W przypadku **transportu drogowego** rozpoczęło się już wdrażanie rozwiązań bezemisyjnych. Obecnie producenci inwestują intensywnie w pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym. Odnotowuje się już absorpcję takich pojazdów na rynku, zwłaszcza jeżeli chodzi o samochody osobowe, dostawcze i autobusy wykorzystywane w miastach, natomiast w przypadku samochodów ciężarowych i autokarów popyt na takie pojazdy dopiero zaczyna się pojawiać. Producenci inwestują również w pojazdy zasilane wodorowymi ogniwami paliwowymi, w szczególności na potrzeby flot komercyjnych, autobusów i transportu ciężkiego. Te obiecujące warianty wspiera się w ramach strategii UE dotyczącej integracji systemu energetycznego¹⁰ oraz w ramach strategii w zakresie wodoru¹¹, jak również strategicznego planu działania na rzecz baterii¹². Dokonując

⁹ Zob. np.: SWD(2012) 206 final oraz ostatnio również testy przeprowadzone w Belgii. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

¹⁰ COM(2020) 299 final, „Impuls dla gospodarki neutralnej dla klimatu: strategia UE dotycząca integracji systemu energetycznego”

¹¹ COM(2020) 301 final, „Strategia w zakresie wodoru na rzecz Europy neutralnej dla klimatu”.

w przyszłości wyboru odpowiednich technologii z uwzględnieniem całego cyklu życia, należy priorytetowo traktować kryterium efektywności energetycznej. W przejściowych rozwiązaniach technologicznych należy w pełni uwzględniać normy emisji CO₂ i zanieczyszczeń. Konieczna będzie również dalsza elektryfikacja **transportu kolejowego**; w przypadkach, w których nie jest to opłacalne, należy zwiększyć wykorzystanie wodoru.

20. Większe wyzwania w zakresie obniżania emisyjności czekają w kolejnych dekadach **transport powietrzny i wodny** ze względu na obecny brak gotowych bezemisyjnych technologii na rynku, długi okres opracowywania i długi cykl życia statków powietrznych i wodnych, konieczne znaczące inwestycje w sprzęt i infrastrukturę do tankowania oraz międzynarodową konkurencję w tych sektorach. Od 1990 r. unijne międzynarodowe emisje pochodzące z żeglugi i lotnictwa zwiększyły się o ponad 50 %. Pilnie potrzebne są działania w tych sektorach, również w związku z ich wychodzeniem z obecnego kryzysu. Wymienione rodzaje transportu muszą mieć priorytetowy dostęp do dodatkowych odnawialnych i niskoemisyjnych paliw – płynnych i gazowych¹³ – ponieważ w krótkiej perspektywie czasowej brakuje odpowiednich alternatywnych mechanizmów napędowych. Inicjatywy ReFuelEU w lotnictwie i FuelEU w gospodarce morskiej przyczynią się do zwiększenia produkcji i wykorzystania zrównoważonych paliw dla lotnictwa i żeglugi morskiej i rozwiązania tego problemu. Ponadto Komisja rozważy ustanowienie sojuszu na rzecz łańcucha wartości paliw odnawialnych i niskoemisyjnych, w ramach którego organy publiczne, przedstawiciele przemysłu i społeczeństwo obywatelskie będą prowadzić współpracę, aby zwiększyć podaż i poziom wdrożenia najbardziej obiecujących paliw, uzupełniając działania w ramach europejskiego sojuszu na rzecz czystego wodoru i opierając się na powodzeniu europejskiego sojuszu na rzecz baterii¹⁴.
21. Aby **poprawić efektywność energetyczną i ograniczyć emisje ze statków powietrznych i wodnych**, należy promować ambitne standardy dotyczące ich projektowania i działania. UE musi w dalszym ciągu ściśle współpracować ze wszystkimi organizacjami międzynarodowymi, takimi jak Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO), jeżeli chodzi o opracowywanie konkretnych środków ukierunkowanych na osiągnięcie zgodnych z porozumieniem paryskim i popartych dowodami naukowymi celów dotyczących ograniczenia globalnych emisji¹⁵. Znaczące wysiłki są niezbędne również po to, by opracować przełomowe technologie, które umożliwią wprowadzenie na rynek bezemisyjnych statków wodnych i powietrznych. Aby to osiągnąć, Unia powinna stworzyć sprzyjające otoczenie, m.in. poprzez odpowiednią politykę dotyczącą ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych oraz badania naukowe i innowacje, w szczególności dzięki partnerstwom, które można wdrożyć w ramach programu „Horyzont Europa” (takim jak partnerstwo na rzecz bezemisyjnego transportu wodnego, partnerstwo na rzecz ekologicznego lotnictwa i partnerstwo na rzecz czystego wodoru). Ponadto znaczne korzyści dla środowiska może przynieść bardziej skuteczne zarządzanie ruchem, np. za pośrednictwem jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej¹⁶. Działania te są kluczowymi elementami w „koszyku środków”, które są niezbędne, aby obniżyć emisyjność lotnictwa i transportu morskiego, co wymaga podjęcia globalnych działań.

¹² COM(2018) 293 final, „ZAŁĄCZNIK 2 – Strategiczny plan działania na rzecz baterii”.

¹³ Mogą to być na przykład wodór, syntetyczne paliwa wodoropochodne i zaawansowane biopaliwo. Na początkowym etapie należy opracować normy bezpieczeństwa dotyczące transportu wodnego, np. jeżeli chodzi o wodór, aby zachęcić do podjęcia działań w tym kierunku, a procedury certyfikacji powinny być jak najprostsze, przy zachowaniu ogólnego poziomu bezpieczeństwa.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

¹⁵ UE i jej państwa członkowskie powinny dążyć do urzeczywistnienia tej ambicji podczas kolejnego Zgromadzenia Ogólnego ICAO w 2022 r.

¹⁶ Może to doprowadzić do zmniejszenia emisji z transportu lotniczego nawet o 10 %, a zarządzanie ruchem lotniczym może pomóc w rozwiązaniu problemu wpływu na klimat emisji lotniczych innych niż CO₂.

22. Zintensyfikowaniu wdrażania i wykorzystania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych musi towarzyszyć utworzenie kompleksowej sieci **infrastruktury ładowania i tankowania**, aby w pełni umożliwić powszechne wykorzystywanie pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych we wszystkich rodzajach transportu. „Ładowanie i tankowanie” to europejska inicjatywa przewodnia w ramach Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności¹⁷: jej celem jest zbudowanie do 2025 r. połowy z 1 000 stacji tankowania wodoru oraz miliona z trzech milionów publicznych punktów ładowania¹⁸ potrzebnych w 2030 r. Ostatecznym celem inicjatywy jest zapewnienie gęstej, szeroko rozprzestrzenionej sieci w celu zapewnienia łatwego dostępu dla wszystkich klientów, w tym operatorów pojazdów ciężkich. Komisja opublikuje strategiczny plan wdrażania w celu określenia zestawu działań uzupełniających służących wspieraniu szybkiej budowy infrastruktury paliw alternatywnych, w tym na obszarach, w których wciąż brakuje takiej infrastruktury. Plan ten objąłby zalecenia dotyczące procesów planowania i udzielania zezwoleń, a także finansowania, opracowane we współpracy z Forum Komisji ds. Zrównoważonego Transportu, w którym uczestniczą najważniejsi publiczni i prywatni przedstawiciele całego łańcucha wartości¹⁹.
23. Europa musi także zakończyć utrzymującą się fragmentację i wszechobecny brak interoperacyjnych usług ładowania i tankowania w całej Europie dla wszystkich rodzajów transportu. W kontekście **nadchodzącego przeglądu dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych** Komisja rozważy warianty dotyczące bardziej wiążących celów w zakresie wdrażania infrastruktury oraz dalsze środki służące zapewnieniu pełnej interoperacyjności infrastruktury oraz usług korzystania z infrastruktury dla wszystkich pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym. Kluczowe kwestie, którymi należy się zająć, obejmują zapewnienie odpowiednich informacji dla konsumentów, aby skończyć z obecnym brakiem przejrzystości w zakresie ustalania opłat, oraz ułatwienie bezproblemowych płatności transgranicznych. Ponadto oczekiwana absorpcja pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i innych form elektromobilności wymaga sprawnej integracji z siecią elektroenergetyczną. Wdrożenie inteligentnej infrastruktury ładowania zwiększy zdolność magazynowania i elastyczność systemu energii elektrycznej. Poza przeglądem dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych planowany jest także przegląd rozporządzenia w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej oraz innych instrumentów polityki, takich jak wersja przekształcona dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii i wprowadzony w niej mechanizm rachunkowości dotyczący energii elektrycznej, a także dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków, aby zwiększyć cele dotyczące punktów ładowania w budynkach w UE. W ramach swoich inicjatyw będących częścią strategii UE dotyczącej integracji systemu energetycznego oraz strategii w zakresie wodoru Komisja zapewni dostosowanie do potrzeb niezbędnych inwestycji w sieci energetyczne.

INICJATYWA PRZEWODNIA 2 – TWORZENIE BEZEMISYJNYCH LOTNISK I PORTÓW

24. **Porty i lotniska** mają kluczowe znaczenie dla unijnych połączeń międzynarodowych, dla europejskiej gospodarki oraz dla regionów, w których te porty i porty lotnicze się znajdują. Jeżeli chodzi o przejście lotnisk i portów na bezemisyjne rodzaje transportu, nowym

¹⁷ COM(2020) 575 final, „Roczna strategia zrównoważonego wzrostu gospodarczego na rok 2021”.

¹⁸ Liczba niezbędnych publicznych punktów ładowania zostanie szczegółowo oceniona w ramach oceny skutków towarzyszącej przeglądowi dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

¹⁹ W stosownych przypadkach do udziału w tym procesie zostaną zaproszone inne podmioty rynkowe i finansowe. Szczególne znaczenie ma w tym kontekście wspieranie budowy infrastruktury ładowania akumulatorów w budynkach prywatnych i publicznych: ładowanie ma miejsce przeważnie w domu lub w pracy. Zostaną zapewnione pełna zgodność z trwającą inicjatywą „fala renowacji” oraz wzajemne wzmacnianie. Komisja utworzy panel wysokiego szczebla ds. ładowania i tankowania w celu dokonania oceny ustaleń na podstawie tego procesu.

standardem muszą stać się najlepsze praktyki stosowane przez najbardziej zrównoważone lotniska i porty²⁰, umożliwiające najbardziej zrównoważone formy połączeń. Porty i lotniska powinny stać się ośrodkami multimodalnej mobilności i transportu, łączącymi wszystkie właściwe rodzaje transportu. Pozwoli to poprawić jakość powietrza w skali lokalnej, co z kolei przyczyni się do poprawy zdrowia okolicznych mieszkańców. Porty śródlądowe i morskie mają ogromny potencjał, by stać się nowymi ośrodkami czystej energii dla zintegrowanych systemów energii elektrycznej, wodoru i innych niskoemisyjnych paliw oraz środowiskami testowymi, jeżeli chodzi o ponowne użycie odpadów i gospodarkę o obiegu zamkniętym.

25. Komisja zaproponuje **wprowadzenie środków, dzięki którym europejskie lotniska i porty staną się czyste**, tj. zachęty do stosowania paliw odnawialnych i niskoemisyjnych oraz do tankowania stacjonujących statków wodnych i powietrznych energią odnawialną zamiast energią z paliw kopalnych, zachęty do rozwijania i korzystania z nowych, czystszych i cichszych statków powietrznych i wodnych, zmianę opłat lotniskowych, ekologizację ruchu naziemnego na lotniskach, a także usług i operacji portowych, optymalizację zawinięć do portów oraz szersze zastosowanie inteligentnego zarządzania ruchem. Komisja zastosuje także środki, których wdrożenie zasugerowano w sprawozdaniu Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w związku ze zaktualizowaną analizą wpływu na klimat emisji lotniczych innych niż CO₂.²¹
26. Konieczne jest zwiększenie **inwestycji publicznych i prywatnych** w lokalną produkcję energii ze źródeł odnawialnych, bardziej zrównoważony dostęp multimodalny oraz w odnowienie floty²² w lotnictwie i transporcie wodnym. Korzyści w kontekście niektórych z tych inwestycji przyniesie ustanowienie odpowiednich zrównoważonych kryteriów systematyki, uwzględniających specyfikę każdego rodzaju transportu, w tym podczas przejścia na bezemisyjność. Można również oczekiwać, że pomocna będzie zmieniona polityka udzielania pożyczek, co do której decyzję podejmie Europejski Bank Inwestycyjny.
27. W synergii z wdrożeniem alternatywnych paliw żeglugowych należy podjąć działania w ramach dążenia do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń, aby znacząco obniżyć szerszy ślad środowiskowy tego sektora. Priorytetem powinno być ustanowienie rozległych „**obszarów kontroli emisji**” na wszystkich wodach UE, co ostatecznie powinno doprowadzić do osiągnięcia zerowego poziomu emisji zanieczyszczeń z żeglugi do powietrza i wody, z korzyścią dla basenów morskich, obszarów przybrzeżnych i portów. W szczególności Komisja prowadzi działaniom ukierunkowanym na ustanowienie obszaru kontroli emisji na Morzu Śródziemnym i zamierza rozpocząć podobne prace w odniesieniu do Morza Czarnego. Ponadto przeprowadzony zostanie przegląd przepisów UE dotyczących recyklingu statków²³, aby określić możliwe środki służące ulepszeniu tych przepisów, tj. dalszemu promowaniu bezpiecznych i zrównoważonych praktyk dotyczących recyklingu statków.

Cele pośrednie²⁴ dotyczące ograniczenia obecnego uzależnienia od paliw kopalnych:

²⁰ Np. inicjatywy „EcoPorts” lub „Airport Carbon Accreditation” opracowane odpowiednio przez Europejską Organizację Portów Morskich (ESPO) i ACI EUROPE.

²¹ Zob. COM(2020) 747 final, „Zaktualizowana analiza wpływu na klimat emisji lotniczych innych niż CO₂ oraz potencjalnych środków z zakresu polityki zgodnie z art. 30 ust. 4 dyrektywy w sprawie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji”.

²² Na przykład w najnowszej generacji już dostępnych statków powietrznych ograniczono o 20–25 % emisje CO₂, a także emitowany hałas.

²³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1257/2013 z dnia 20 listopada 2013 r. w sprawie recyklingu statków oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1013/2006 i dyrektywę 2009/16/WE, Dz.U. L 330 z 10.12.2013, s. 1.

²⁴ Biorąc również pod uwagę analizę przedstawioną w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu komunikatowi, wspomniane cele pośrednie określono, aby wyznaczyć drogę dla europejskiego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, wskazując w ten sposób konieczny poziom ambicji przyszłych strategii politycznych UE.

- 1) Do 2030 r. w użytku będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 000 bezemisyjnych samochodów ciężarowych.
- 2) Do 2050 r. niemal wszystkie samochody osobowe, samochody dostawcze, autobusy oraz nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne.
- 3) Bezemisyjne statki oceaniczne i duże bezemisyjne statki powietrzne będą gotowe do wprowadzenia na rynek odpowiednio do roku 2030 i 2035.

2.2 **Musimy zadbać o szeroką dostępność zrównoważonych alternatywnych rozwiązań, aby umożliwić dokonywanie lepszych wyborów rodzaju transportu**

28. Drugim filarem unijnego podejścia jest **natychmiastowe doprowadzenie do szerokiej dostępności zrównoważonych alternatywnych rozwiązań** we w pełni zintegrowanym i sprawnym systemie multimodalnej mobilności. UE nie może polegać wyłącznie na rozwiązaniach technologicznych: konieczne jest natychmiastowe podjęcie działań mających na celu dostosowanie unijnego systemu mobilności w celu zaradzenia problemowi zmiany klimatu i ograniczenia zanieczyszczeń. Multimodalność wykorzystuje zalety poszczególnych rodzajów transportu, takie jak wygoda, szybkość, koszt, niezawodność i przewidywalność, i dzięki ich połączeniu może zaoferować bardziej wydajne rozwiązania transportowe dla ludzi i w odniesieniu do towarów. Pandemia COVID-19 pokazała, że większa multimodalność jest także kluczowa dla poprawy odporności unijnego systemu transportu oraz że społeczeństwo jest gotowe na przyjęcie zrównoważonych alternatywnych sposobów podróżowania.
29. **Obywatele chcą korzystać z bardziej zrównoważonych rodzajów transportu**, w szczególności w ramach swojej codziennej mobilności, przy czym głównymi warunkami takiej zmiany są: koszt²⁵, dostępność i szybkość. UE musi pomóc w stworzeniu odpowiednich warunków do zwiększenia popytu na zrównoważone alternatywne rozwiązania, które są bezpieczne, konkurencyjne i przystępne cenowo. Jeżeli dostępne są odpowiednie alternatywne rozwiązania po konkurencyjnych cenach, o odpowiedniej częstotliwości i poziomie komfortu, ludzie wybierają bardziej zrównoważony rodzaj transportu²⁶.
30. Jednocześnie **zmianie ulegają wzorce mobilności i zachowania konsumentów**. Zmiany te nasiliła pandemia COVID-19 i w dużej mierze ułatwiają je rozwiązania cyfrowe. Praca zdalna, wideokonferencje, handel elektroniczny, korzystanie ze współdzielonych i opartych na współpracy usług w zakresie mobilności – wszystko to przyczynia się do trwającej transformacji mobilności.

INICJATYWA PRZEWODNIA 3 – BARDZIEJ ZRÓWNOWAŻONA I ZDROWSZA MOBILNOŚĆ MIĘDZY MIASTAMI I W MIASTACH

31. Aby przekształcić sektor transportu w prawdziwie multimodalny system zrównoważonych usług inteligentnej mobilności, niezbędne są zdecydowane działania. Aby to osiągnąć, Europa powinna zbudować wysokiej jakości sieć transportową z przewozami kolejami dużych prędkości na krótkich dystansach i usługami ekologicznego lotnictwa

²⁵ Ze specjalnego Eurobarometru 495 wynika, że większość użytkowników samochodów jest gotowa, by w ramach swojej codziennej mobilności zacząć korzystać z form transportu, które są bardziej przyjazne dla środowiska. Alternatywne rozwiązanie, które jest równie szybkie lub którego cena jest podobna, powoduje, że w przypadku podróży na długie dystanse respondenci wybierają rozwiązania bardziej przyjazne dla środowiska.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Na przykład ze względu na otwarcie linii kolei dużych prędkości między Barceloną a Madrytem stosunek liczby przewozów lotniczych do kolejowych, który w 2008 r. wynosił 85 % (transport lotniczy) do 15 % (transport kolejowy), odwrócił się i w 2016 r. wynosił 38 % (transport powietrzny) do 62 % (transport kolejowy).

umożliwiającymi zwiększenie liczby połączeń na dłuższych trasach. Komisja będzie dążyć do zapewnienia sprzyjających warunków dla przewoźników, aby do 2030 r. oferowali podróżującym możliwości neutralnego pod względem emisji dwutlenku węgla regularnego transportu zbiorowego w UE na dystansie do 500 km. W latach 2021–2022 Komisja będzie dążyła do realizacji tej ambicji, dokonując przeglądu odpowiednich przepisów UE. Pod warunkiem zapewnienia zgodności z prawem konkurencji linie lotnicze powinny sprzedawać coraz większą liczbę biletów multimodalnych. Inwestycje powinny być ukierunkowane na modernizację niezbędnej infrastruktury TEN-T, aby umożliwić przejście na bardziej zrównoważone połączenia. Zostaną podjęte działania mające na celu stworzenie ogólnego systemu transportu, w którym unijne inwestycje, pomoc państwa, zasady alokacji zdolności przepustowej i obowiązki świadczenia usług publicznych będą ukierunkowane na zaspokojenie potrzeb w zakresie mobilności i zachęcanie do stosowania różnych wariantów multimodalnych.

32. **Europejski Rok Kolei (rok 2021)** będzie dla państw członkowskich, Komisji i **sektora kolei doskonałą okazją do usprawnienia ogólnoeuropejskich połączeń**. Wraz z wdrożeniem czwartego pakietu kolejowego oraz poprzez otwarcie rynków kolejowych na konkurencję przedsiębiorstwa kolejowe będą mogły lepiej reagować na potrzeby klientów i poprawić jakość i efektywność kosztową swoich usług. Do ograniczenia kosztów międzynarodowych połączeń kolejowych przyczyni się także zharmonizowana, ogólnounijna homologacja pojazdów. Zakończenie prac nad TEN-T, w tym nad liniami kolei dużych prędkości, zapewni lepsze połączenia wzdłuż głównych korytarzy. Zwiększenie świadomości pasażerów na temat ich praw oraz zapewnienie niedyskryminacyjnego przekazywania informacji dotyczących podróży, w tym na temat ofert obejmujących bilety przesiadkowe, zwiększy jeszcze bardziej atrakcyjność kolei dla klientów.
33. W 2021 r. Komisja przedłoży wniosek w sprawie **planu działania mającego na celu rozwijanie długodystansowych i międzynarodowych usług kolejowego przewozu pasażerów**. Plan ten będzie opierał się na podejmowanych przez państwa członkowskie działaniach mających na celu zwiększenie prędkości najważniejszych połączeń między miastami dzięki lepszemu zarządzaniu zdolnością przepustową, skoordynowanemu tworzeniu rozkładów jazdy, tworzeniu puli taboru kolejowego i ukierunkowanemu rozwojowi infrastruktury mającemu na celu rozwinięcie nowych usług kolejowych, w tym połączeń nocnych. Platformy lub inne struktury organizacyjne służące osiągnięciu tego celu powinny być otwarte dla wszystkich państw członkowskich. Należy wspierać usługi pilotażowe na niektórych trasach obejmujące wszystkie zainteresowane strony, a w ramach kombinacji zamówień publicznych na usługi i usług otwartego dostępu można przetestować różne modele nowych połączeń i usług w celu uruchomienia do 2030 r. 15 usług pilotażowych.
34. Konieczne jest usprawnienie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, przy czym Komisja rozważy **środki służące rozszerzeniu rynku kolejowego**²⁷, które zaspokoiłyby potrzeby przedsiębiorstw kolejowych dotyczące dostępu do wysokiej jakości zdolności przepustowej, umożliwiającej maksymalizowanie wykorzystania infrastruktury kolejowej. **Należy ułatwić korzystanie z biletów na połączenia międzynarodowe oraz ich nabywanie**. W 2021 r. Komisja przedłoży wniosek w sprawie środków regulacyjnych, których celem będzie umożliwienie stworzenia innowacyjnych i elastycznych biletów, które będą łączyć różne rodzaje transportu i rzeczywiście umożliwią pasażerom podróżowanie „od drzwi do drzwi”.

²⁷ W szczególności Komisja przeprowadzi ocenę zależności między rozporządzeniem (UE) nr 913/2010 a dyrektywą 2012/34/UE, rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 i dyrektywą 92/106/EWG.

35. Jak określono w planie w zakresie celów klimatycznych na 2030 r., zwiększenie udziału transportu zbiorowego, ruchu pieszego i jazdy na rowerze, jak również zautomatyzowanej, multimodalnej mobilności opartej na sieci spowoduje znaczne zmniejszenie zanieczyszczeń i zagęszczenia ruchu pochodzących z transportu, zwłaszcza w miastach, oraz poprawę zdrowia i dobrostanu ludzi. **Miasta są i powinny pozostać na czele transformacji w kierunku bardziej zrównoważonego rozwoju.** Komisja będzie w dalszym ciągu współpracować z miastami i państwami członkowskimi, aby zapewnić, by wszystkie duże i średnie miasta będące węzłami miejskimi w sieci TEN-T wdrożyły do 2030 r. swoje własne plany zrównoważonej mobilności miejskiej. Plany powinny obejmować nowe cele, na przykład w postaci bezemisyjności i zerowej liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych. Rośnie wykorzystanie aktywnych rodzajów transportu, takich jak jazda na rowerze: w miastach powstała infrastruktura rowerowa obejmująca ponad 2 300 km nowych ścieżek. W ciągu kolejnej dekady wynik ten powinien się dwukrotnie zwiększyć, a długość bezpiecznych ścieżek rowerowych powinna wynieść około 5 000 km. Komisja rozważa także opracowanie misji w dziedzinie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast²⁸ – byłby to strategiczny priorytet wspólnych działań mających na celu obniżenie emisyjności w wielu europejskich miastach do 2030 r.
36. Bezproblemowa multimodalność, którą umożliwią cyfrowe rozwiązania, ma kluczowe znaczenie na obszarach miejskich i podmiejskich. Coraz większa presja na systemy przewozu pasażerskiego spowodowała zwiększenie **popytu na nowe, innowacyjne rozwiązania**, przy czym różne usługi transportowe włącza się do usług dostępnych na żądanie w myśl koncepcji „mobilność jako usługa” (MaaS). Jednocześnie w wielu miastach zachodzą zmiany w kierunku wspólnych i zbiorowych usług w zakresie mobilności (współdzielone samochody, rowery, usługi przewozu osób i inne formy mikromobilności), których świadczenie ułatwiło pojawienie się platform pośredniczących, umożliwiając tym samym zmniejszenie liczby pojazdów w ramach codziennego ruchu drogowego.
37. UE i państwa członkowskie muszą spełnić oczekiwania obywateli UE dotyczące czystszej powietrza, mniejszego hałasu i mniejszego zagęszczenia ruchu, a także wyeliminowania śmiertelnych wypadków drogowych na ulicach europejskich miast. Dokonując przeglądu pakietu na rzecz mobilności w miastach, aby propagować i wspierać te zrównoważone i zdrowe rodzaje transportu, Komisja przyczyni się do **usprawnienia bieżących europejskich ram mobilności w miastach**. Konieczne jest opracowanie jaśniejszych wytycznych dotyczących zarządzania mobilnością na szczeblu lokalnym i regionalnym, w tym lepszego miejskiego planowania przestrzennego oraz połączeń z obszarami wiejskimi i podmiejskimi, tak aby osoby dojeżdżające do pracy miały możliwość wybrania wariantów mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Europejskie polityki i wsparcie finansowe powinny odzwierciedlać także znaczenie mobilności w miastach dla ogólnego funkcjonowania TEN-T, a rozwiązania dotyczące „pierwszej/ostatniej mili” powinny obejmować węzły mobilności multimodalnej, obiekty typu „parkuj i jedź” oraz bezpieczną infrastrukturę pieszą i rowerową.
38. Komisja przeanalizuje także sposoby zapewnienia, aby przewóz osób na żądanie (taksówki i prywatne samochody do wynajęcia) zyskał bardziej zrównoważony charakter i zapewniał pasażerom skuteczne usługi przy jednoczesnym zachowaniu sprawnie funkcjonującego jednolitego rynku i rozwiązaniu kwestii społecznych i dotyczących bezpieczeństwa. Komisja **pomoże także miastom w zmodernizowaniu ich zestawów narzędzi**

²⁸ Europejskie misje w zakresie badań naukowych i innowacji będą miały na celu znalezienie rozwiązań niektórych z największych wyzwań, z którymi mierzy się nasz świat. Stanowią one integralną część programu ramowego „Horyzont Europa”, którego realizacja ma rozpocząć się w 2021 r.

https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

politycznych, w tym w obszarach takich jak mikromobilność i wsparcie zamówień²⁹ na pojazdy bezemisyjne, m.in. autobusy i promy, oraz powiazaną infrastrukturę. Dokładniejsze informacje na temat stref niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz wspólne etykiety, a także rozwiązania cyfrowe dotyczące pojazdów mogą pomóc w utrzymaniu dobrze funkcjonującego jednolitego rynku oraz ułatwić korzystanie z podstawowych wolności.

INICJATYWA PRZEWODNIA 4 – EKOLOGIZACJA TRANSPORTU TOWAROWEGO

39. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu wzywa się do znacznego zwiększenia roli **kolei i śródlądowych dróg wodnych** w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy. Także **żegluga morska bliskiego zasięgu** i wydajne pojazdy bezemisyjne mogą przyczynić się do ekologizacji transportu towarowego w Europie. Biorąc zatem pod uwagę ograniczone postępy poczynione do chwili obecnej, należy podjąć pilne działania: przykładowo udział przewozów kolejowych w śródlądowym transporcie towarów spadł z 18,3 % w 2011 r. do 17,9 % w 2018 r.³⁰
40. Wsparcie ekologizacji operacji transportu towarowego w Europie **wymaga wprowadzenia zasadniczych zmian w istniejących ramach dotyczących transportu intermodalnego**, które należy przekształcić w skuteczne narzędzie. Należy uwzględnić możliwość dokonania przeglądu ram regulacyjnych takich jak dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego, a także wprowadzenie zachęt gospodarczych zarówno w odniesieniu do operacji, jak i infrastruktury. Mechanizmy zachęcające powinny opierać się na bezstronnym monitorowaniu wyników zgodnie z europejskimi ramami pomiarów emisji pochodzących z transportu i logistyki.
41. **Elementem tej transformacji musi być multimodalna logistyka** – zarówno na obszarach miejskich, jak i poza nimi. Rozwój handlu elektronicznego spowodował istotną zmianę w strukturach konsumpcji, konieczne jest jednak uwzględnienie zewnętrznych kosztów milionów dostaw, w tym ograniczenie pustych i zbędnych przejazdów. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej powinno zatem obejmować także wymiar towarowy poprzez specjalne zrównoważone plany miejskiej logistyki. Plany te przyczynią się do przyspieszenia wdrażania w miastach rozwiązań bezemisyjnych, które są już dostępne, w tym rowerów do przewozu towarów, zautomatyzowanych dostaw i dronów (bezzałogowy statek powietrzny), oraz lepszego wykorzystania śródlądowych dróg wodnych.
42. W niektórych częściach Europy widoczny jest **niedobór infrastruktury do przeładunku**, a w szczególności śródlądowych multimodalnych terminali, dlatego kwestii tej należy nadać najwyższy priorytet. Należy uzupełnić brakujące połączenia w multimodalnej infrastrukturze. Ponadto lepsze technologie przeładunku powinny zasadniczo przyczynić się do usprawnienia systemu transportu. UE potrzebuje multimodalnej wymiany danych, a także inteligentnych systemów zarządzania ruchem we wszystkich rodzajach transportu. Ostatecznie wszystkie rodzaje transportu towarowego muszą zostać połączone za pomocą terminali multimodalnych, a Komisja podejmie inicjatywy mające na celu lepsze ukierunkowanie finansowania unijnego i innych polityk, w tym wsparcia na badania

²⁹ Na przykład głównym celem inicjatywy Komisji „Duzi nabywcy na rzecz klimatu i środowiska” jest większe wykorzystanie strategicznych zamówień publicznych w Europie poprzez partnerstwo między dużymi nabywcami publicznymi takimi jak miasta, regiony, szpitale, centralne jednostki zakupujące, przedsiębiorstwa użyteczności publicznej itp. pracującymi nad konkretnymi projektami i podobnymi wyzwaniami. Cel ten można osiągnąć, propagując współpracę między dużymi nabywcami w ramach strategicznych zamówień publicznych, aby ukierunkować rynek na innowacyjne towary, usługi i roboty budowlane.

³⁰ Około połowa całkowitej wielkości kolejowych przewozów towarowych ma charakter transgraniczny. Nadaje to kolejowym przewozom towarowym wyraźny wymiar europejski i sprawia, że są one jeszcze bardziej podatne na brak interoperacyjności i współpracy między krajowymi sieciami kolejowymi, który może mieć wpływ na ich konkurencyjność. Tradycyjny przewóz towarowy, np. surowców, przeszedł ogromną transformację przemysłową, a coraz bardziej powszechne towary typu „dokładnie na czas” o wyższej wartości wymagają innych usług.

naukowe i innowacje, na rozwiązanie tych kwestii, przy pełnym poszanowaniu międzynarodowych zobowiązań Unii. W osiągnięciu tego celu pomoże dodatkowo przegląd zasad pomocy państwa w odniesieniu do kolei, w których to zasadach już przewidziane są elastyczne ramy publicznego finansowania multimodalności.

43. W ostatnich latach innowacyjne przedsiębiorstwa pokazały, że kolejowe przewozy towarowe mogą działać w niezawodny sposób i być atrakcyjne dla klientów. Wciąż jednak wiele krajowych przepisów i barier technicznych stanowi przeszkodę, jeżeli chodzi o wydajność. **Kolejowe przewozy towarowe wymagają znacznego pobudzenia** przez zwiększenie zdolności przepustowej, wzmocnienie koordynacji transgranicznej i współpracy między zarządcami infrastruktury kolejowej, lepsze ogólne zarządzanie siecią kolejową i wdrożenie nowych technologii, takich jak cyfrowe sprzęganie i automatyzacja pociągów. Komisja przedstawi wniosek dotyczący przeglądu przepisów rządzących kolejowymi korytarzami towarowymi i korytarzami sieci bazowej TEN-T. Włączenie tych korytarzy do „europejskich korytarzy transportowych”, skoncentrowanie się na „szybkich korzyściach” takich jak długość pociągu, skrajnia ładunkowa i lepsze zasady operacyjne, wraz z uzupełnieniem najważniejszych brakujących połączeń i dostosowaniem sieci bazowej, tak aby była ona w pełni przystosowana do przewozu ładunków, wzmocni infrastrukturalny wymiar unijnych działań ukierunkowanych na promowanie transportu intermodalnego. Komisja przedstawi wniosek dotyczący ulepszenia zasad dotyczących alokacji zdolności przepustowej kolei zgodnie z trwającym projektem dotyczącym ponownego opracowania rozkładów jazdy, aby zapewnić dodatkowe, elastyczne trasy pociągów. Wdrożenie europejskich przepisów dotyczących hałasu kolejowego pomoże wyeliminować powiązane z tym obawy.
44. Podobnie, mimo że kolejne programy działań³¹ w dużej mierze pomogły w utrzymaniu udziału **żeglugi śródlądowej** w modalnej strukturze transportu³², niezbędne są działania ukierunkowane na ochronę tego osiągnięcia i uwolnienie tego niewykorzystanego potencjału w zrównoważony sposób zarówno wzdłuż korytarzy TEN-T, jak w centrach miast, gdzie śródlądowe drogi wodne mogą zazielenić „ostatnią milę” (ostatni etap transportu) miejskiej logistyki. Komisja przedstawi program NAIADES III, którego celem jest wykorzystanie tego potencjału poprzez sprostanie największym wyzwaniom, takim jak konieczność odnowienia flot barek i zwiększenia dostępu do finansowania, zapewniając jednocześnie pełną zgodność z polityką ochrony środowiska, w szczególności z ramową dyrektywą wodną i dyrektywą siedliskową.
45. Ponadto udało się wesprzeć autostrady morskie za pomocą TEN-T, co spowodowało, że przy pomocy **żeglugi morskiej bliskiego zasięgu** przewieziono w bardziej zrównoważony sposób większe ilości towarów. UE musi teraz stać się wzorem do naśladowania i sprawić, by europejskie obszary morskie stały się zrównoważone, inteligentne i odporne.

Cele pośrednie³³ dotyczące zwiększenia wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu:

- 4) *Do 2030 r. regularny transport zbiorowy w UE na dystansie do 500 km powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla.*
- 5) *Do 2030 r. ruch kolejowy w ramach kolei dużych prędkości wzrośnie dwukrotnie, a do 2050 r. – trzykrotnie³⁴.*

³¹ Programy NAIADES I i II: https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en

³² W latach 2005–2017 transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych wzrósł o 6 %.

³³ Biorąc również pod uwagę analizę przedstawioną w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu komunikatowi, wspomniane cele pośrednie określono, aby wyznaczyć drogę dla europejskiego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, wskazując w ten sposób konieczny poziom ambicji przyszłych strategii politycznych UE.

- 6) Do 2030 r. w Europie będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu.
- 7) Kolejowy ruch towarowy wzrośnie do 2030 r. o 50 %, a do 2050 r. – dwukrotnie³⁵.
- 8) Transport z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu zwiększy się do 2030 r. o 25 %, a do 2050 r. – o 50 %³⁶.

2.3 Konieczne jest wprowadzenie odpowiednich zachęt pobudzających do transformacji w kierunku mobilności bezemisyjnej

46. Jako trzeci filar podejścia **należy wzmocnić zachęty dla użytkowników transportu do dokonywania bardziej zrównoważonych wyborów**. Zachęty te mają głównie charakter gospodarczy, a mianowicie ustalanie opłat za emisję gazów cieplarnianych, opodatkowanie i opłaty infrastrukturalne, ale powinny być uzupełnione lepszym informowaniem użytkowników.

INICJATYWA PRZEWODNIA 5 – USTALANIE OPŁAT ZA EMISJĘ GAZÓW CIEPLARNIANYCH I ZAPEWNIANIE LEPSZYCH ZACHĘT DLA UŻYTKOWNIKÓW

47. Pomimo długotrwałych zobowiązań politycznych na rzecz sprawiedliwego i efektywnego ustalania cen w transporcie postępy są ograniczone. **Zasady „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”** muszą zostać niezwłocznie wdrożone we wszystkich rodzajach transportu. Same ich koszty zewnętrzne związane z ochroną środowiska³⁷ wynoszą 388 mld EUR rocznie. Dzięki internalizacji tych kosztów zewnętrznych to osoby korzystające z transportu poniosą pełne koszty i nie zostaną one przeniesione na pozostałych członków społeczeństwa, co uruchomi proces prowadzący do stworzenia bardziej zrównoważonych rodzajów transportu o niższych kosztach zewnętrznych. **Komisja będzie zatem dążyć do wprowadzenia kompleksowego zestawu środków mających na celu zapewnienie sprawiedliwego i efektywnego ustalania cen we wszystkich rodzajach transportu.** Handel uprawnieniami do emisji, opłaty infrastrukturalne, podatki od energii i pojazdów muszą być połączone w ramach wzajemnie zgodnej, uzupełniającej się i spójnej polityki.
48. W szczególności **EU ETS jest najważniejszym instrumentem ustalania opłat za emisję gazów cieplarnianych** na potrzeby internalizacji kosztów emisji dwutlenku węgla. Komisja proponuje rozszerzenie unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS) o sektor transportu morskiego. W odniesieniu do lotnictwa przedstawiony zostanie wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie EU ETS, w szczególności w celu zmniejszenia liczby uprawnień w ramach ETS przydzielonych bezpłatnie liniom lotniczym. Jak zapowiedziano już w Europejskim Zielonym Ładzie, dalsze rozszerzenie systemu mogłoby obejmować kwestię emisji pochodzących z transportu drogowego, przy czym obecnie przeprowadzana jest ocena skutków. Dochody z EU ETS można inwestować w badania naukowe i innowacje w UE w celu dalszego zmniejszenia emisji. Komisja proponuje również wdrożenie w 2021 r. mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ ICAO

³⁴ W porównaniu z 2015 r.

³⁵ W porównaniu z 2015 r.

³⁶ W porównaniu z 2015 r.

³⁷ Badanie „Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities” [„Zrównoważone ustalanie opłat dla infrastruktury transportowej i internalizacja kosztów zewnętrznych w transporcie”] (czerwiec 2019 r.) obejmowało bezpośrednie emisje dwutlenku węgla i zanieczyszczenia powietrza, pośrednie emisje dwutlenku węgla i zanieczyszczenia powietrza z produkcji energii, zanieczyszczenie powietrza oraz nadmierny hałas i szkody w siedliskach. Szacuje się, że łączna kwota podatków i opłat pobieranych w tym sektorze wynosi co najmniej 340 mld EUR. Jak wynika z badania, koszty opóźnienia wynikające z zatorów komunikacyjnych wynoszą dodatkowe 228 mld EUR. Szacuje się, że koszty zewnętrzne związane z wypadkami drogowymi sięgają 250 mld EUR. W badaniu tym oszacowano również całkowite koszty infrastruktury na 256 mld EUR. W przypadku portów oraz lotnisk całkowite podatki i koszty infrastruktury obejmują tylko główne z nich. Wszystkie te liczby dotyczą UE-27.

Źródło: Badanie „Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities” (czerwiec 2019 r.)

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

dla lotnictwa międzynarodowego³⁸ (CORSIA) poprzez zmianę dyrektywy w sprawie ETS. W ramach IMO UE będzie dążyć do przyspieszenia dyskusji na temat instrumentów rynkowych jako średnioterminowego środka służącego wdrożeniu strategii redukcji gazów cieplarnianych.

49. **Dopłaty do paliw kopalnych powinny się skończyć.** Podczas przeglądu dyrektywy w sprawie opodatkowania energii Komisja będzie dążyć do dostosowania opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej do polityki energetycznej i klimatycznej UE. W ramach trwającej oceny skutków Komisja analizuje dokładnie obecne zwolnienia z podatku, w tym w odniesieniu do paliw lotniczych i morskich, a w 2021 r. przedstawi wniosek w sprawie najlepszych sposobów usunięcia wszelkich luk prawnych. Należy lepiej dostosować opodatkowanie wartości opałowej w różnych paliwach, a także skuteczniej zachęcać do stosowania zrównoważonych paliw transportowych.
50. **Niezbędne są znaczne postępy w zakresie skutecznego pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury,** zwłaszcza w transporcie drogowym. Ma to kluczowe znaczenie dla internalizacji kosztów szkód w obrębie infrastruktury, ale konieczne jest również rozwiązanie kwestii kosztów zanieczyszczenia i zatorów komunikacyjnych dla społeczeństwa. Komisja zdecydowanie wzywa Parlament Europejski i Radę do podjęcia działań w sprawie wniosku Komisji dotyczącego zmiany dyrektywy w sprawie eurowiniety, zgodnie z ambicjami określonymi w Europejskim Zielonym Ładzie. Inteligentne, oparte na pokonanej odległości opłaty drogowe, o zróżnicowanych stawkach w zależności od rodzaju pojazdu i czasu użytkowania, są skutecznym narzędziem zachęcającym do dokonywania zrównoważonych i ekonomicznie efektywnych wyborów, zarządzania ruchem i zmniejszania zatorów komunikacyjnych.
51. Obecnie ani osoby planujące wyjazd, ani nadawcy/operatorzy logistyczni organizujący dostawę nie zwracają wystarczającej uwagi na ślad środowiskowy. Dzieje się tak częściowo dlatego, że nie otrzymują oni **odpowiednich informacji**, w tym na temat dostępnych alternatyw. **Należy wyraźnie wskazać najbardziej zrównoważony wybór.** Dzięki odpowiednim informacjom na temat śladu środowiskowego i bardziej systematycznej możliwości dobrowolnego kompensowania swoich podróży przez konsumentów, konsumenci i przedsiębiorstwa będą mogli dokonywać bardziej zrównoważonych wyborów w zakresie dostaw i transportu.
52. Dlatego też Komisja planuje **ustanowić europejskie ramy zharmonizowanego pomiaru emisji gazów cieplarnianych w transporcie i logistyce**, uwzględniając normy światowe, które można by następnie wykorzystać w celu przedstawienia przedsiębiorstwom i użytkownikom końcowym szacunków dotyczących śladu węglowego wynikającego z ich wyborów oraz zwiększenia popytu ze strony użytkowników końcowych i konsumentów na bardziej zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu i mobilności, przy jednoczesnym unikaniu pseudoekologicznego marketingu. Informacja o śladzie węglowym konkretnej podróży mogłaby stać się nowym prawem pasażera i w takim przypadku powinna mieć zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu.
53. Zdolność do zmniejszenia wpływu na środowisko zależy w znacznej mierze od dokonywanych wyborów. **Europejski Pakt na rzecz Klimatu** będzie prezentował i wspierał liczne możliwości, jakie mają obywatele, aby przemieszczać się efektywnie oraz w zdrowszy i mniej zanieczyszczający środowisko sposób. Pakt ten odegra ważną rolę w podnoszeniu poziomu świadomości, wspieraniu zaangażowania na rzecz mobilności bezemisyjnej i zachęcaniu do działania w ramach ekologizacji strategii mobilności przedsiębiorstw i miast.

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

Cele pośrednie³⁹ w zakresie internalizacji zewnętrznych kosztów transportu, w tym za pośrednictwem EU ETS:

- 9) Do 2030 r. intermodalny transport kolejowy i wodny w UE będzie mógł konkurować na równych prawach z transportem wyłącznie drogowym⁴⁰.*
- 10) Najpóźniej do 2050 r. wszystkie zewnętrzne koszty transportu w obrębie UE będą pokrywane przez użytkowników transportu.*

3 INTELIGENTNA MOBILNOŚĆ – ZAPEWNIENIE PŁYNNOŚCI, BEZPIECZEŃSTWA I WYDAJNOŚCI POŁĄCZEŃ

- 54. Ludzie powinni móc odbywać płynne podróże multimodalne dzięki zestawowi zrównoważonych opcji w zakresie mobilności, w coraz większym stopniu wynikających z transformacji cyfrowej i automatyzacji. Ponieważ przyszłą mobilność pasażerów i towarów będą kształtować innowacje, powinny istnieć odpowiednie ramy i czynniki ułatwiające taką transformację, która może sprawić, że system transportu będzie znacznie wydajniejszy i bardziej zrównoważony.
- 55. Kluczem do udanej transformacji jest powszechna, społeczna akceptacja, dlatego też m.in. europejskie wartości, normy etyczne, równość, zasady ochrony danych osobowych i prywatności będą w pełni przestrzegane oraz będą stanowić podstawę tych działań, a cyberbezpieczeństwo będzie traktowane priorytetowo.

INICJATYWA PRZEWODNIA 6 – URZECZYWISTNIENIE OPARTEJ NA SIECI I ZAUTOMATYZOWANEJ MULTIMODALNEJ MOBILNOŚCI

- 56. **UE musi w pełni korzystać z inteligentnych rozwiązań cyfrowych i inteligentnych systemów transportowych (ITS).** Oparte na sieci i zautomatyzowane systemy mają ogromny potencjał do zasadniczej poprawy funkcjonowania całego systemu transportu i przyczyniają się do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonego rozwoju i bezpieczeństwa. Przedmiotem działań będzie głównie wspieranie integracji środków transportu w ramach funkcjonującego systemu multimodalnego.
- 57. Europa musi wykorzystać możliwości wynikające z **opartej na sieci, kooperatywnej i zautomatyzowanej mobilności**. Jest to mobilność dostępna dla wszystkich, która pozwala zaoszczędzić cenny czas i poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego. Komisja będzie wspierać badania naukowe i innowacje, potencjalnie poprzez nowe europejskie partnerstwo w zakresie opartej na sieci, kooperatywnej i zautomatyzowanej mobilności przewidziane w ramach programu „Horyzont Europa” oraz poprzez inne partnerstwa koncentrujące się na technologiach cyfrowych. Takie partnerstwa są ważne, jeżeli chodzi o opracowanie i wdrożenie wspólnego, spójnego i długoterminowego europejskiego programu badań naukowych i innowacji, poprzez skupienie podmiotów z całego łańcucha wartości. UE musi dopilnować, aby działania były dobrze skoordynowane, a wyniki dotarły na rynek. Należy zająć się na przykład kwestią braku harmonizacji i koordynacji odnośnych przepisów ruchu drogowego oraz odpowiedzialnością za pojazdy zautomatyzowane. Zakłada się uczynienie z Europy światowego lidera w dziedzinie rozwoju i wdrażania usług i systemów w zakresie opartej na sieci, kooperatywnej i zautomatyzowanej mobilności, a tym samym wniesienie znaczącego wkładu

³⁹ Biorąc również pod uwagę analizę przedstawioną w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu komunikatowi, wspomniane cele pośrednie określono, aby wyznaczyć drogę dla europejskiego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, wskazując w ten sposób konieczny poziom ambicji przyszłych strategii politycznych UE.

⁴⁰ Pod względem udziału zinternalizowanych kosztów zewnętrznych.

w europejskie przywództwo w dziedzinie bezpiecznego i zrównoważonego transportu drogowego⁴¹.

58. Komisja zbada możliwości **dalszego wspierania bezpiecznej, inteligentnej i zrównoważonej działalności w zakresie transportu drogowego** w ramach istniejącej agencji lub innego organu. Organ ten mógłby wspierać wdrażanie inteligentnych systemów transportowych i zarządzanie nimi oraz zrównoważoną, opartą na sieci i zautomatyzowaną mobilność w całej Europie. Mógłby on ułatwić przygotowanie odpowiednich przepisów technicznych, w tym dotyczących transgranicznego korzystania z pojazdów zautomatyzowanych oraz wdrażania infrastruktury ładowania i tankowania, przewidzianych w prawodawstwie unijnym i które ma przyjąć Komisja. Takie przepisy stworzyłyby z kolei synergii między państwami członkowskimi. Wspomniany organ mógłby na przykład przygotowywać projekty metod kontroli zdolności do ruchu drogowego i realizować inne określone zadania z zakresu bezpieczeństwa drogowego, a także gromadzić odpowiednie dane. Ponadto mógłby on realizować określone zadania w dziedzinie transportu drogowego w obliczu poważnych zakłóceń, takich jak pandemia COVID-19, kiedy to konieczne były środki i rozwiązania awaryjne, takie jak uprzywilejowane korytarze⁴².
59. **Planowanie podróży multimodalnych i zakup biletów** sprawia trudności, ponieważ brakuje sprzyjających ram dla ogólnounijnych, zintegrowanych, multimodalnych usług w zakresie udzielania informacji, sprzedaży biletów i płatności. Rozwiązanie tego problemu będzie wymagało przewyciężenia wyzwań takich jak niewystarczająca dostępność i przystępność danych, nie w pełni optymalna współpraca między dostawcami i sprzedawcami, w niektórych przypadkach brak biletów cyfrowych, niewystarczająca interoperacyjność systemu płatności oraz istnienie różnych umów licencyjnych i porozumień dystrybucyjnych. UE musi przekształcić swoje ramy prawne, aby uwzględnić informacje o podróżach multimodalnych i usługi w zakresie rezerwacji i sprzedaży biletów, a jednocześnie przywrócić się prawom i obowiązkom pośredników internetowych i dostawców multimodalnych usług cyfrowych oferujących usługi w zakresie sprzedaży biletów lub mobilności. Komisja zbada, czy wymiana danych, w tym dotyczących taryf, w zakresie usług drogowego i kolejowego przewozu osób oraz ustalenia dotyczące sprzedaży, są odpowiednie do celu. Tymczasem inteligentne i interoperacyjne usługi płatnicze i bilety wymagają dalszego rozwoju; ich uwzględnianie jako standardowego wymogu w każdej odnośnej umowie w sprawie zamówienia publicznego sprzyałoby większemu wykorzystaniu.
60. Wizja płynnych podróży oraz transformacja cyfrowa w obszarze wymiany informacji są szczególnie istotne w transporcie drogowym. **W ramach przyszłej mobilności we wszystkich rodzajach transportu powinna istnieć możliwość korzystania z elektronicznych form dokumentów i transakcji**, zarówno dla kierowców zawodowych, jak i indywidualnych. Certyfikaty elektroniczne dla kierowców i pojazdów oraz informacje przewozowe, w tym w formie elektronicznych listów przewozowych, łatwe i przystępne cenowo korzystanie z transgranicznych wypożyczalni samochodów, bezdotykowe płatności za parkowanie i opłaty drogowe oraz lepsze informacje o obszarach, w których miasta lub władze lokalne ograniczają korzystanie z samochodów w celu rozwiązania problemu zatorów komunikacyjnych lub poprawy jakości powietrza, usprawniłyby kierowanie

⁴¹ Inne partnerstwa koncentrujące się na podstawowych kwestiach związanych z przenoszeniem danych powinny chronić użytkowników i oferować im jasny i przejrzysty pogląd na to, jak dane mogą być wykorzystywane lub przekazywane.

⁴² C(2020) 1897 final, komunikat w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych oraz COM(2020) 685 final, komunikat w sprawie ulepszenia mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy dla transportu w celu utrzymania dobrej kondycji gospodarki w okresie ponownego nasilenia się pandemii COVID-19.

pojazdami. Dostępność certyfikatów elektronicznych i informacji przewozowych ułatwiłaby cyfrowe egzekwowanie przepisów, natomiast identyfikacja i śledzenie towarów stanowiłyby ważny krok na rzecz zakończenia procesu tworzenia jednolitego rynku cyfrowego, gospodarki czasu rzeczywistego oraz zielonej transformacji.

61. Aby stworzyć prawdziwie inteligentny system transportu, należy również zająć się **kwestią efektywnej alokacji zdolności przepustowej i zarządzania ruchem**, by uniknąć problemów z przepustowością i ograniczyć emisję dwutlenku węgla. Wprowadzenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) i jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej pozostaje priorytetem dla Komisji, jak również w ramach Europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy: inwestycje w jego wdrożenie liczą się w pełni do docelowego poziomu wydatków na rzecz transformacji cyfrowej i w znacznym stopniu do docelowego poziomu wydatków na rzecz klimatu. Konieczne są dalsze działania na rzecz rozwoju systemów automatyzacji pociągów oraz zarządzania ruchem lotniczym, na przykład poprzez wspólne przedsięwzięcia. Komisja rozważa takie wspólne przedsięwzięcia w ramach programu „Horyzont Europa” (np. Wspólne Przedsięwzięcie Shift2Rail (S2R) i Wspólne Przedsięwzięcie SESAR) oraz inne przyszłe partnerstwa w ramach tego programu. Dalszy rozwój systemu monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS) ułatwi bezpieczne wdrożenie zautomatyzowanych i autonomicznych operacji morskich.
62. Aby automatyzacja kolei i zarządzanie ruchem kolejowym stały się rzeczywistością na głównych liniach transgranicznych, Komisja zaproponuje **aktualizację technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI)** z myślą o uwzględnieniu nowych technologii, takich jak sieć 5G i dane satelitarne, oraz zapewnieniu łatwej do modernizacji, wspólnej architektury systemu. Jest to potrzebne, by ERTMS mógł znaleźć się w centrum cyfrowego systemu kolejowego⁴³.
63. Jeżeli chodzi o lotnictwo, poprawa efektywności zarządzania ruchem lotniczym ma ogromny potencjał w zakresie modernizacji i zrównoważonego rozwoju, przyczyniając się do ograniczenia nadmiernego spalania paliwa i emisji dwutlenku węgla spowodowanych nieefektywnością lotów i rozdrobnieniem przestrzeni powietrznej⁴⁴. **Ukończenie i skuteczne wdrożenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (SES)** także ułatwi podróżowanie: zmodernizowane ramy prawne i infrastruktura cyfrowego zarządzania ruchem lotniczym pomogą zmniejszyć liczbę wąskich gardeł, umożliwiając bardziej punktualne odloty i przyloty. Należy zatem niezwłocznie ukończyć proces legislacyjny związany z SES.

INICJATYWA PRZEWODNIA 7 – INNOWACJA, DANE I SZTUCZNA INTELIGENCJA NA RZECZ INTELIGENTNIEJSZEJ MOBILNOŚCI

64. **Proaktywne kształtowanie przyszłej unijnej mobilności poprzez rozwój i zatwierdzanie nowych technologii i usług jest kluczem do utrzymania przewagi.** UE zapewni zatem korzystne warunki dla rozwoju nowych technologii i usług oraz wszelkie narzędzia legislacyjne niezbędne do ich zatwierdzania. W najbliższej przyszłości możemy spodziewać się pojawienia się i szerszego wykorzystania dronów (bezzałogowych statków powietrznych) do zastosowań komercyjnych, pojazdów autonomicznych, koncepcji Hyperloop, wodorowych statków powietrznych, elektrycznych prywatnych statków powietrznych, elektrycznego transportu wodnego i czystej logistyki miejskiej. Kluczowe

⁴³ Pomoże to przyspieszyć transformację cyfrową operacji kolejowych dzięki przyszłemu kolejowemu systemowi łączności ruchomej (FRMCS) oraz wdrożeniu koncepcji „gigabitowego pociągu” (ang. „Gigabit Train”).

⁴⁴ Może to doprowadzić do zmniejszenia emisji z transportu lotniczego nawet o 10 %, a zarządzanie ruchem lotniczym może pomóc w rozwiązaniu problemu wpływu na klimat emisji lotniczych innych niż CO₂.

znaczenie ma stworzenie **sprzyjającego otoczenia dla tego rodzaju przełomowych technologii w zakresie mobilności**, tak aby UE mogła stać się głównym celem dla innowatorów na potrzeby wdrażania innowacji. Przedsiębiorstwa typu start-up i opracowujące technologie potrzebują sprawnych ram regulacyjnych, aby móc testować i wprowadzać swoje produkty. Komisja będzie pracować nad ułatwieniem przeprowadzania testów i prób oraz nad dostosowaniem otoczenia regulacyjnego do innowacji, by wspierać wprowadzanie rozwiązań do obrotu.

65. Ponadto Komisja będzie **wspierać badania naukowe oraz wprowadzanie innowacyjnych i zrównoważonych technologii w transporcie**. Inwestycje w przełomowe rozwiązania utorują drogę do ważnych punktów zwrotnych i korzyści dla środowiska w nadchodzących latach i dekadach. Obecne programy badawcze UE będą miały decydujące znaczenie dla przyszłego wprowadzania tych rozwiązań dzięki takim instrumentom jak „Łącząc Europę”, Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego czy InvestEU.
66. **Komisja w pełni popiera wprowadzenie dronów oraz bezzałogowych statków powietrznych** i będzie dalej rozwijać odpowiednie przepisy, w tym dotyczące U-space, w celu dostosowania ich na potrzeby zwiększenia bezpieczeństwa i poprawy mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Komisja przyjmie również drugą wersję strategii dotyczącej dronów „Drone Strategy 2.0”, w której określono możliwe sposoby kierowania dalszym rozwojem tej technologii oraz jej otoczenia regulacyjnego i handlowego.
67. Ponadto, aby urzeczywistnić transformację cyfrową sektora transportu, **UE musi zapewnić istnienie kluczowych warunków sprzyjających transformacji cyfrowej**, w tym elektronicznych elementów mobilności, infrastruktury sieciowej, zasobów pozwalających na przetwarzanie danych w chmurze na obrzeżach sieci bez opóźnienia (ang. „cloud-to-edge”), technologii danych i zarządzania, a także sztucznej inteligencji. UE powinna dalej wzmacniać swoje zdolności przemysłowe związane z cyfrowym łańcuchem dostaw. Obejmuje to projektowanie i produkcję komponentów, platform oprogramowania i technologii internetu rzeczy w celu dalszej elektryfikacji i automatyzacji transportu i mobilności⁴⁵.
68. UE musi również zapewnić **najwyższy poziom i wydajność infrastruktury cyfrowej**, zwłaszcza za pośrednictwem **sieci 5G**, która oferuje szeroki zakres usług i pomaga osiągnąć wyższy poziom automatyzacji w różnych zastosowaniach związanych z mobilnością. Ponadto konieczne są dalsze działania na rzecz osiągnięcia celu polegającego na zapewnieniu ciągłego zasięgu przy wszystkich głównych korytarzach transportowych w całej Europie przy pomocy infrastruktury łączności sieci 5G, zgodnie z planem działania dotyczącym sieci 5G⁴⁶ z 2016 r. Dobrze funkcjonujący jednolity rynek cyfrowy ma zasadnicze znaczenie.
69. **Sztuczna inteligencja (AI)** staje się niezbędna na potrzeby automatyzacji wszystkich rodzajów transportu, w których główną rolę pełnią technologie i komponenty cyfrowe. Komisja przewiduje stworzenie ekosystemu sztucznej inteligencji charakteryzującego się zarówno doskonałością, jak i zaufaniem, który zostanie ukształtowany dzięki finansowaniu badań naukowych, innowacji i wprowadzania za pośrednictwem programów „Horyzont Europa” i „Cyfrowa Europa”. W tym kontekście Komisja będzie wspierać infrastrukturę

⁴⁵ UE wzmocni swoje wsparcie w tej dziedzinie poprzez wspólne przedsięwzięcie na rzecz kluczowych technologii cyfrowych oraz wsparcie dla technologii niskiego zużycia energii i bezpiecznych procesorów.

⁴⁶ COM(2016) 588 final, „Sieć 5G dla Europy: plan działania”

badawczą i doświadczalną w dziedzinie sztucznej inteligencji do celów inteligentnej mobilności w ramach programu „Cyfrowa Europa”.

70. Transformacja cyfrowa sektora transportu i mobilności wymaga dalszych działań związanych z **dostępnością i wymianą danych oraz dostępem do nich**. Obecnie są one często utrudnione z powodu niejasnych warunków regulacyjnych, braku unijnego rynku dostarczania danych, braku obowiązku gromadzenia i udostępniania danych, niekompatybilnych narzędzi oraz systemów gromadzenia i udostępniania danych, różnych norm lub obaw dotyczących suwerenności danych. Dostępność danych i statystyk, a w szczególności danych w czasie rzeczywistym, jest również niezbędna, ponieważ umożliwia lepsze usługi dla obywateli lub przejrzystość łańcuchów dostaw w transporcie towarowym.
71. Dlatego też Komisja proponuje dalsze działania w celu **stworzenia wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności**. Zostanie w niej uwzględnione zarządzanie horyzontalne określone w strategii w zakresie danych⁴⁷, jak i akt w sprawie danych oraz zasada neutralności technologicznej. Celem jest gromadzenie, łączenie i udostępnianie danych, aby osiągnąć cele UE, od zrównoważonego rozwoju po multimodalność. Ta przestrzeń danych dotyczących mobilności powinna funkcjonować w synergii z innymi kluczowymi systemami, w tym systemami energetycznymi, nawigacją satelitarną i telekomunikacją, zapewniając równocześnie cyberbezpieczeństwo i zgodność z unijnymi standardami ochrony danych. Jednocześnie należy zachować równe szanse w zakresie danych w łańcuchu wartości, tak aby mogły się rozwijać innowacje i by powstawały nowe modele biznesowe. Komisja rozważy różne warianty regulacyjne, aby zapewnić operatorom bezpieczną i godną zaufania przestrzeń do wymiany danych w obrębie sektorów i pomiędzy nimi, bez zakłócania konkurencji i przy jednoczesnym poszanowaniu prywatności i międzynarodowych zobowiązań Unii.
72. Ponieważ dostęp do danych o pojazdach będzie miał zasadnicze znaczenie dla wymiany danych o transporcie i inteligentnej mobilności, w 2021 r. Komisja przedstawi wniosek w sprawie nowej inicjatywy dotyczącej dostępu do danych o pojazdach, za pośrednictwem której przedstawi propozycję zrównoważonych ram gwarantujących sprawiedliwy i skuteczny dostęp do danych o pojazdach dla dostawców usług w zakresie mobilności.

Cele pośrednie⁴⁸ na drodze do inteligentnej mobilności:

- 11) Do 2030 r. płynny multimodalny przewóz osób zostanie ułatwiony dzięki zintegrowanej sprzedaży biletów elektronicznych, a w transporcie towarowym wyeliminowane zostaną dokumenty drukowane.
- 12) Do 2030 r. nastąpi wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę.

4 ODPORNA MOBILNOŚĆ – BARDZIEJ ODPORNY JEDNOLITY EUROPEJSKI OBSZAR TRANSPORTU NA RZECZ SIECI POŁĄCZEŃ SPRZYJAJĄCEJ WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU

73. **Transport jest jednym z sektorów najbardziej dotkniętych pandemią COVID-19⁴⁹**: szkody w tym sektorze wynikają z gwałtownych spadków popytu, do których doszło

⁴⁷ COM(2020) 66 final, „Europejska strategia w zakresie danych”

⁴⁸ Biorąc również pod uwagę analizę przedstawioną w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu komunikatowi, wspomniane cele pośrednie określono, aby wyznaczyć drogę dla europejskiego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, wskazując w ten sposób konieczny poziom ambicji przyszłych strategii politycznych UE.

⁴⁹ Na przykład w maju 2020 r. wpływ na poszczególne sektory w porównaniu z rokiem ubiegłym oszacowano na około -90 % w przypadku ruchu lotniczego (źródło: Eurocontrol), -85 % w przypadku długodystansowych kolejowych przewozów pasażerskich, -80 % w przypadku regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich (w tym podmiejskich) oraz niemal całkowity zastój w przypadku w międzynarodowych kolejowych usług pasażerskich (źródło: AER); -90 % w przypadku rejsów statków wycieczkowych i pasażerskich w połowie kwietnia w porównaniu z rokiem ubiegłym (źródło: EMSA).

w następstwie wprowadzenia niezbędnych środków powstrzymywania i łagodzenia skutków pandemii. Doprowadziło to do zakłóceń w łańcuchu dostaw, znacznego ograniczenia podróży zagranicznych i krajowych oraz turystyki, a także do ograniczenia połączeń w całej UE. Spowodowało to również ogromne trudności operacyjne i finansowe w przypadku wielu przedsiębiorstw działających w sektorze transportu, z których wiele to małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP). **Strategia ta musi posłużyć jako wsparcie dla sektora i odpowiednich ekosystemów, takich jak podróże i turystyka, aby mogły one wyjść z kryzysu w lepszej formie i stać się bardziej ekologicznymi, inteligentnymi i odpornymi.**

INICJATYWA PRZEWODNIA 8 – WZMOCNIENIE JEDNOLITEGO RYNKU

74. **UE ma teraz możliwość zbudowania systemu mobilności, który jest zrównoważony, inteligentny i odporny: systemu dla przyszłych pokoleń.** W poprzedniej ocenie Komisji wykazano potrzebę pilnych inwestycji na dużą skalę, w tym znacznych inwestycji publicznych i prywatnych na szczeblu krajowym: dodatkowe inwestycje na lata 2021–2030 w pojazdy (w tym tabor kolejowy, statki wodne i statki powietrzne) oraz rozwój infrastruktury paliw odnawialnych i niskoemisyjnych szacuje się na 130 mld EUR rocznie, w porównaniu z poprzednią dekadą⁵⁰. „Luka inwestycyjna dotycząca zielonej transformacji oraz transformacji cyfrowej” w zakresie infrastruktury wiązałaby się z dodatkowym kosztem 100 mld EUR rocznie⁵¹. Na samo ukończenie sieci bazowej TEN-T oraz jej skonstruowanie w formie w pełni multimodalnego systemu w okresie 10 lat potrzeba 300 mld EUR. **Inwestycje te mają kluczowe znaczenie dla wzmocnienia jednolitego rynku.**
75. **Inwestycje muszą być koordynowane i traktowane priorytetowo w ramach unijnych programów finansowania**, m.in. Europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy, zgodnie z następującymi zasadami. Po pierwsze, bezzwrotne wsparcie, szczególnie w ramach nowego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności, EFRR i Funduszu Spójności oraz funduszu innowacyjnego, powinno być traktowane priorytetowo w przypadku projektów o najwyższej wartości dodanej dla społeczeństwa, środowiska, gospodarki i UE oraz wywierających bezpośredni wpływ na miejsca pracy, wzrost gospodarczy i odporność. Instrument „Łącząc Europę” jest głównym instrumentem finansowania rozwoju infrastruktury o maksymalnej unijnej wartości dodanej przy jednoczesnym uwzględnieniu celów ekologicznych i cyfrowych. Po drugie, należy zająć się niedoskonałościami rynku i nie w pełni optymalnym poziomem inwestycji w priorytetowych obszarach polityki poprzez instrumenty finansowe, w szczególności poprzez segmenty zrównoważonej infrastruktury, badań naukowych, innowacji i cyfryzacji w ramach programu InvestEU, uzupełniane, w stosownych przypadkach, dalszym stosowaniem instrumentów mieszanych. Po trzecie, polityka kredytowania transportu Europejskiego Banku Inwestycyjnego powinna się również przyczynić do osiągnięcia celów strategii, oferując kompleksowe ramy, które przyciągną inwestycje prywatne na rzecz zwiększenia odporności i przyspieszenia wdrażania zrównoważonych i inteligentnych technologii we wszystkich rodzajach transportu.
76. Inwestycjom w odbudowę sektora transportu powinny towarzyszyć **inwestycje przedsiębiorstw w bardziej zrównoważoną i cyfrową mobilność**. Należy określić techniczne kryteria kwalifikacji oparte na rozporządzeniu (UE) 2020/852 w sprawie

⁵⁰ COM(2020) 562 final, „Ambitniejszy cel klimatyczny Europy do 2030 r. Inwestowanie w przyszłość neutralną dla klimatu z korzyścią dla obywateli”

⁵¹ SWD(2020) 98 final, na podstawie oszacowań dotyczących TEN-T i obliczeń EBI. Oszacowanie to nie obejmuje kosztów odnowy kapitału ani kosztów regularnego odnawiania floty, które mogą jednak zostać odłożone w czasie ze względu na wpływ pandemii COVID-19 na przedsiębiorstwa transportowe.

ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje⁵² dla wszystkich rodzajów transportu, uznając jednocześnie szczególne potrzeby inwestycyjne. Finansowanie inwestycji w zrównoważony transport mogłoby się również opierać na przyszłej unijnej normie dotyczącej obligacji ekologicznych związanej z unijną systematyką dotyczącą zrównoważonego rozwoju. Należy również wykorzystać zbliżający się przegląd zasad pomocy państwa w dziedzinie transportu na potrzeby przeprowadzenia transformacji tego sektora pod kątem zrównoważonego rozwoju, dając wszystkim rodzajom transportu coraz większe możliwości konkurencyjności o dotacje na równych warunkach.

77. Aby stworzyć wiarygodny katalog opłacalnych projektów i przyspieszyć inwestycje, potrzebne jest **wsparcie doradcze dla organów publicznych i promotorów projektów**. Można je zapewnić za pośrednictwem Instrumentu Wsparcia Technicznego oraz Centrum Doradztwa InvestEU, jak również poprzez pomoc techniczną dostępną w programach finansowanych realizowanych w ramach polityki spójności.
78. **MŚP⁵³ potrzebują łatwiejszego dostępu do finansowania**, w szczególności na potrzeby odnowy floty oraz innych innowacyjnych i ekologicznych inwestycji. Można to osiągnąć poprzez bardziej przejrzystą komunikację i wytyczne, ukierunkowane wsparcie administracyjne oraz uproszczone systemy wsparcia finansowego. Wsparcie na rzecz łączenia, tworzenia funduszy i innych mechanizmów pośrednictwa zapewni masę krytyczną dla dostępu do finansowania. Państwa członkowskie powinny wyznaczyć punkt kompleksowej obsługi dla przedsiębiorstw, w którym będzie można wystąpić z wnioskiem o takie wsparcie.
79. Inwestycje w **infrastrukturę transportową** w całej UE mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia połączeń, zrównoważonego funkcjonowania gospodarki i spójności między państwami członkowskimi. Z tego powodu obecnie konieczny jest przegląd europejskich ram zarządzania gospodarczego: UE musi promować inwestycje transportowe oparte na unijnej klasie aktywów infrastrukturalnych. Taka klasa mogłaby obejmować projekty infrastrukturalne, których realizacja opiera się na europejskim planowaniu strategicznym, takie jak projekty w zakresie TEN-T. Komisja zapewni również, aby nowe wytyczne dotyczące TEN-T były zgodne z zasadą „nie czyni poważnych szkód” oraz z Europejskim Zielonym Ładem. Infrastruktura musi być również przystosowana do zmiany klimatu i uodporniona na klęski żywiołowe, a Komisja zajmie się tą kwestią zarówno w ramach przeglądu TEN-T, jak i strategii w zakresie przystosowania się do zmiany klimatu, m.in. poprzez specjalne wytyczne dotyczące uodparniania na zmianę klimatu.
80. **Należy poczynić wszelkie niezbędne kroki, aby ukończyć TEN-T zgodnie z harmonogramem**. Komisja proponuje wzmocnienie roli koordynatorów europejskich, aby osiągnąć postęp w zakresie korytarzy transportowych na całym kontynencie i będzie dążyć do ich ukończenia do 2030 r. UE musi traktować priorytetowo kwestię wyeliminowania podziałów w zakresie nowoczesnej infrastruktury między wschodem i zachodem oraz północą i południem. Sukcesy mostu nad Sundem łączącego Danię i Szwecję oraz sieci kolei dużych prędkości na trasie Paryż–Londyn–Bruksela–Amsterdam oraz Kolonia wskazują na potrzebę ukończenia takich projektów, jak Rail Baltica, połączenie Lyon–Turyn, Y-basque, Fehmarn, Brenner, połączenie Drezno–Praga, Wiedeń–Bratysława–Budapeszt, Sekwana–Skalda i wiele innych, bez zbędnych opóźnień. Potrzebna będzie większa liczba projektów transgranicznych, aby wszystkie państwa członkowskie włączyć do europejskiego systemu kolejowego przyszłości, co z kolei pozwoli na

⁵² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/852 z dnia 18 czerwca 2020 r. w sprawie ustanowienia ram ułatwiających zrównoważone inwestycje, zmieniające rozporządzenie (UE) 2019/2088, Dz.U. L 198 z 22.6.2020, s. 13.

⁵³ W 2017 r. w sektorze usług transportowych i przechowywania w UE-27 działało ponad 1,1 mln przedsiębiorstw, które zatrudniały 8,1 % łącznej liczby osób pracujących w niefinansowym sektorze gospodarki. Ponad połowę z nich zatrudniają MŚP.

stworzenie płynnych połączeń w ramach transgranicznych przewozów kolejowych w całej Europie. Osiągnięcie tego będzie możliwe przy zachowaniu dostępności dla regionów wiejskich i oddalonych.

81. Jednocześnie **inwestycje muszą zostać przeznaczone na sfinansowanie modernizacji flot we wszystkich rodzajach transportu.** Jest to konieczne, aby zapewnić wdrożenie wariantów technologii nisko- i bezemisyjnych, m.in. poprzez modernizację i odpowiednie programy odnowy we wszystkich rodzajach transportu. Zwiększone wykorzystanie wspólnych i transgranicznych zamówień publicznych w UE oparte na zasadzie oferty najkorzystniejszej ekonomicznie, może się przyczynić do osiągnięcia tego celu w sposób opłacalny. Wsparcie dla takiego odnowienia floty – przy jednoczesnym zapewnieniu zgodności z międzynarodowymi zobowiązaniami UE w zakresie dotacji oraz z unijnymi zasadami pomocy państwa – przyczyni się do zachowania dobrze prosperującego ekosystemu wytwórczego w sektorach, w których Europa ma strategiczną przewagę technologiczną, m.in. w przemyśle lotniczym, kolejowym i stoczniowym. Zwiększyłyby to szanse na zbudowanie odpowiednich zdolności produkcyjnych i łańcuchów wartości dostaw w ramach europejskiego przemysłu wytwórczego zgodnie z nową strategią przemysłową dla Europy⁵⁴ oraz na utrzymanie pozycji lidera, jeżeli chodzi o technologiczną bazę wytwórczą UE.
82. Wykorzystując sukces europejskiego sojuszu na rzecz baterii⁵⁵, **Komisja wspiera strategiczne łańcuchy wartości (m.in. baterii, surowców, wodoru oraz paliw odnawialnych i niskoemisyjnych)**⁵⁶ za pomocą instrumentów regulacyjnych i finansowych. Ma to zasadnicze znaczenie dla zapewnienia bezpiecznych dostaw materiałów i technologii niezbędnych do celów zrównoważonej i inteligentnej mobilności, a jednocześnie pozwoli uniknąć uzależnienia Europy od dostawców zewnętrznych w sektorach strategicznych w celu osiągnięcia większej strategicznej autonomii. Europa musi skapitalizować swoje aktywa kosmiczne, które służą zapewnieniu usług satelitarnych, danych i łączności we wszystkich rodzajach transportu i mają szczególne znaczenie dla opartej na sieci, kooperatywnej i zautomatyzowanej mobilności.
83. Jednolity europejski obszar transportu jest bardziej zintegrowany niż kiedykolwiek wcześniej, ale wciąż jest daleki od ukończenia. **Nadal istnieją przeszkody w swobodnym przepływie towarów i usług**, podobnie jak przeszkody w uczciwej konkurencji, natomiast odpowiednie przepisy nie są wdrażane lub nie są właściwie egzekwowane w odpowiednim czasie.
84. Pandemia COVID-19 wyeksponowała słabości jednolitego rynku. Przebiegające bez zakłóceń usługi transportu towarów drogą lądową, wodną i powietrzną mają kluczowe znaczenie dla transportu towarów i nakładów na potrzeby przemysłu wytwórczego, dla funkcjonowania jednolitego rynku UE oraz dla skutecznej reakcji UE na obecne i przyszłe kryzysy. Należy zwiększyć starania na rzecz zapewnienia multimodalności i interoperacyjności różnych rodzajów transportu oraz **przyspieszyć zakończenie procesu tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu.**
85. Należy utrzymać integralność jednolitego rynku i równe szanse dla podmiotów, m.in. poprzez zapewnienie, aby nie dochodziło do dyskryminacji między podmiotami zasiedziały i nowymi podmiotami wchodzącymi na rynek, np. przy przyznawaniu pomocy państwa, oraz aby nie wprowadzano żadnych nowych barier dla konkurencji. **Komisja będzie rygorystycznie egzekwowała przepisy UE** i w razie potrzeby dokona

⁵⁴ COM(2020) 102 final, „Nowa strategia przemysłowa dla Europy”.

⁵⁵ Utworzony w 2017 r. europejski sojusz na rzecz baterii zrzesza ponad 500 podmiotów, których łączne inwestycje wzdłuż unijnego łańcucha wartości mają wartość ponad 100 mld EUR.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_pl

przeglądu prawodawstwa lub zaproponuje przepisy mające na celu usunięcie przeszkód w swobodnym przepływie towarów i usług wpływających na transport. W ten sposób Komisja będzie dążyła do poprawy wydajności systemu transportu i operacji transportowych, na przykład mając na celu ograniczenie pustych przebiegów, co pozwoli uniknąć szkodliwych emisji i zanieczyszczeń.

86. Aby osiągnąć wszystkie cele niniejszej strategii, potrzebne jest wsparcie na rzecz wysiłków modernizacyjnych dotyczących każdego rodzaju transportu, aby zapewnić obywatelom Unii inteligentne połączenia po przystępnych i przejrzystych cenach. W sektorze lotnictwa Komisja proponuje **przegląd rozporządzenia w sprawie przewozów lotniczych**⁵⁷. Jego celem będzie ochrona interesów konsumentów, kształtowanie odpornego i konkurencyjnego europejskiego sektora przewozów lotniczych przy jednoczesnym zachowaniu najwyższego poziomu bezpieczeństwa lotniczego i wysokiej jakości zatrudnienia. Uzupełnieniem tej inicjatywy będzie modernizacja przepisów UE dotyczących opłat lotniskowych, czasu na start lub lądowanie oraz komputerowych systemów rezerwacji. W przypadku kolei Komisja oceni, czy obecne **przepisy dotyczące opłat za dostęp do infrastruktury** stanowią właściwą zachętę do stymulowania rynków konkurencyjnych i zwiększania atrakcyjności kolei.
87. Aby uniknąć zakłóceń w przyszłości, w odpowiedzi na wezwanie Rady, **Komisja przygotuje plan awaryjny lub plany awaryjne**, w tworzeniu którego lub których wezmą udział organy UE i państw członkowskich oraz przedstawiciele sektora. Celem byłoby zapewnienie ciągłości działania i koordynacja działań prowadzonych w sektorze transportu w odpowiedzi na sytuacje awaryjne na podstawie wytycznych i prawodawstwa opracowanych podczas pandemii COVID-19, takich jak uprzywilejowane korytarze⁵⁸. W celu dalszego zapewnienia niezakłóconych operacji w zakresie transportu towarowego i przewozu osób w scenariuszach kryzysowych Komisja oceni możliwości zapewnienia nowych środków ochrony zdrowia i bezpieczeństwa oraz operacyjnych, a także określenia ujednoliconego minimalnego poziomu podstawowych usług transportowych. Może również zaistnieć konieczność dostosowania przez UE istniejącego prawodawstwa dotyczącego transportu, aby umożliwić szybką reakcję na sytuacje kryzysowe.

INICJATYWA PRZEWODNIA 9 – UCZCIWA I SPRAWIEDLIWA MOBILNOŚĆ DLA WSZYSTKICH

88. Wstrząs gospodarczy wyeksponował potrzebę zapewnienia **przystępnej cenowo, dostępnej i sprawiedliwej mobilności** dla pasażerów i innych użytkowników usług transportowych. Rzeczywiście, chociaż jednolity rynek transportu zwiększył możliwości połączeń, mobilność jest nadal kosztowna dla osób mających niski dochód rozporządzalny i niewystarczająco dostępna dla osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej możliwości poruszania się, a także dla osób o niskim poziomie umiejętności informatycznych. Na obszarach wiejskich, peryferyjnych i w regionach oddalonych, w tym w regionach i wyspach najbardziej oddalonych, poprawa połączeń transportu publicznego będzie miała zasadnicze znaczenie dla zagwarantowania wszystkim nieograniczonego dostępu do mobilności.
89. Przejście na zrównoważoną, inteligentną i odporną mobilność musi być sprawiedliwe, w przeciwnym razie istnieje ryzyko, że do niego nie dojdzie. Komisja zapewni zatem pełne wykorzystanie możliwości w ramach **mechanizmu sprawiedliwej transformacji, aby ta**

⁵⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.

⁵⁸ C(2020) 1897 final, komunikat w sprawie wdrożenia uprzywilejowanych korytarzy w kontekście wytycznych dotyczących środków zarządzania granicami w celu ochrony zdrowia i zapewnienia dostępności towarów i usług podstawowych oraz COM(2020) 685 final, komunikat w sprawie ulepszenia mechanizmu uprzywilejowanych korytarzy dla transportu w celu utrzymania dobrej kondycji gospodarki w okresie ponownego nasilenia się pandemii COVID-19.

nowa mobilność była przystępna cenowo i dostępna we wszystkich regionach i dla wszystkich pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się. Komisja będzie również nadal pomagała, udzielając wsparcia z Funduszu Spójności i EFRR na rzecz mniej rozwiniętych państw członkowskich i regionów.

90. Ponadto obowiązki świadczenia usługi publicznej powinny być jeszcze bardziej ukierunkowane i skuteczne, a tam gdzie to możliwe, służyć przejściu na system multimodalny. Aby zagwarantować jak najlepsze wykorzystanie publicznych pieniędzy i wsparcia, organy krajowe i samorządy terytorialne muszą być w stanie **wykorzystać obowiązki świadczenia usługi publicznej do poprawy jakości sieci połączeń i odzwierciedlenia konkretnych celów polityki.** Można to osiągnąć dzięki kryteriom zrównoważonego rozwoju w zakresie obowiązków świadczenia usługi publicznej, takim jak kryterium polegające na nienakładaniu obowiązków świadczenia usługi publicznej w zakresie lotów krótkodystansowych w przypadku istnienia alternatywnego, odpowiedniego, bardziej zrównoważonego i konkurencyjnego połączenia kolejowego. Komisja rozważy możliwości wprowadzenia multimodalnego systemu obowiązków świadczenia usługi publicznej, w szczególności aby umożliwić wszystkim rodzajom transportu konkurowanie na równych zasadach w celu zaspokojenia odpowiednich potrzeb transportowych.
91. Sprawiedliwa mobilność oznacza również **ochronę pasażerów i ich praw.** Masowe odwołania rezerwacji podczas pandemii COVID-19 pokazały znaczenie ogólnounijnych przepisów oraz ich jednolitego wdrażania i egzekwowania. UE musi pomagać pasażerom, gdy przewoźnicy przechodzą w stan upadłości lub znajdują się w poważnym kryzysie płynnościowym, tak jak w sytuacji pandemii COVID-19. Pasażerowie, którzy utknęli na lotnisku, muszą mieć umożliwiony powrót, a koszty ich biletów muszą zostać zwrócone w przypadku odwołania lotów przez przewoźników. Komisja rozważy możliwości i korzyści wynikające z ewentualnych środków ochrony pasażerów przed takimi zdarzeniami i, w stosownych przypadkach, przedstawi wnioski ustawodawcze.
92. Prawa pasażerów w UE powinny być lepiej egzekwowane, bardziej zrozumiałe zarówno dla przewoźników, jak i dla pasażerów, wiązać się z odpowiednią pomocą, zwrotem kosztów, ewentualnym odszkodowaniem w przypadku wystąpienia zakłóceń oraz odpowiednimi karami, jeżeli przepisy nie są właściwie przestrzegane. Komisja rozważy warianty i korzyści płynące z rozwijania uproszczonych, bardziej spójnych i zharmonizowanych **ram praw pasażerów w zakresie transportu multimodalnego.**
93. Zdecydowanie najcenniejszym aktywem sektora są ludzie, a zrównoważona i inteligentna transformacja nie będzie możliwa bez wsparcia i uczestnictwa **pracowników sektora transportu.** W niektórych częściach sektora transportu często panują jednak trudne warunki pracy. Niepewne warunki pracy, w tym długie godziny pracy, okresy spędzone poza domem i nisko płatna praca, nasilają się z powodu braku poszanowania i właściwego egzekwowania obowiązujących norm pracy. Zapewnienie wyższych standardów społecznych przyczyniłoby się bezpośrednio do podniesienia, obecnie ogólnie niskiego, poziomu atrakcyjności sektora. Ludność aktywna zawodowo szybko się starzeje, a w niektórych zawodach są już bardzo widoczne znaczne niedobory siły roboczej⁵⁹. Problemy, z jakimi mierzą się pracownicy sektora transportu, nasiliła jeszcze bardziej pandemia COVID-19. Sytuacja ta może ulec dalszemu pogorszeniu, jeżeli nie zostaną podjęte żadne działania.

⁵⁹ Na przykład Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego poinformowała w 2019 r., że w europejskim sektorze transportu drogowego jedna piąta stanowisk kierowców nie była obsadzona.

94. Dlatego też Komisja rozważy wprowadzenie **środków w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu w celu wzmocnienia ram legislacyjnych dotyczących warunków pracy** oraz zapewni prawidłowe wdrożenie i większą przejrzystość obowiązujących praw socjalnych zgodnie z różnymi instrumentami dostępnymi na potrzeby wdrożenia Europejskiego filaru praw socjalnych. Komisja będzie starała się promować wysokie standardy społeczne, w tym w sektorze lotnictwa, który boryka się ze szczególnymi wyzwaniami, oraz będzie współpracowała z Europejskim Urzędem ds. Pracy, aby wspierać państwa członkowskie w egzekwowaniu odpowiednich przepisów. W sferze międzynarodowej Komisja położy nacisk na postępy w kontekście IMO, Międzynarodowej Organizacji Pracy i innych instytucji międzynarodowych w celu zapewnienia godnych warunków pracy i życia na pokładzie oraz terminowych zmian załogi, w szczególności podczas globalnej pandemii.
95. Zmiany w sektorze, w szczególności te związane z automatyzacją i cyfryzacją, prowadzą do powstania wielu nowych wyzwań. Miejsca pracy w sektorze transportu, szczególnie na stanowiskach wymagających niskich i średnich kwalifikacji, mogą być **zagrożone ze względu na automatyzację i dążenie do bardziej zrównoważonego rozwoju**. Jednocześnie trwająca transformacja cyfrowa stwarza nowe możliwości, takie jak poprawa środowiska pracy i wysokiej jakości miejsca pracy, które mogą stać się bardziej atrakcyjne dla kobiet i osób młodych. W związku z tym potrzebna jest wiarygodna ścieżka **sprawiedliwej transformacji dla pracowników sektora transportu**. Komisja wyda zalecenia dotyczące przejścia na automatyzację i rozpoczęcia transformacji cyfrowej, a także środków łagodzących ich wpływ na siłę roboczą sektora transportu.
96. Co więcej, aby zaradzić rosnącemu niedoborowi wykwalifikowanych pracowników, Komisja wzywa zainteresowane strony z sektora transportu oraz partnerów społecznych do wniesienia wkładu w realizację Europejskiego programu na rzecz **umiejętności** służącego zrównoważonej konkurencyjności, sprawiedliwości społecznej i odporności⁶⁰, a w szczególności do przystąpienia do paktu na rzecz umiejętności⁶¹. Zainteresowane strony z sektora transportu powinny również tworzyć kolejne możliwości w zakresie przygotowania zawodowego, zostać członkami europejskiego sojuszu na rzecz przygotowania zawodowego oraz aktywnie uczestniczyć w Europejskim Tygodniu Umiejętności Zawodowych.
97. Komisja będzie należycie **włączała kwestie równości** do swoich inicjatyw politycznych związanych z transportem i nadal będzie wspierała współpracę zainteresowanych stron oraz wymianę dobrych praktyk w zakresie inicjatywy „Więcej kobiet w transporcie – platforma na rzecz zmiany”, aby zwiększyć liczbę kobiet w zawodach związanych z transportem. Będzie również zwiększać świadomość w kwestiach równouprawnienia poprzez utworzenie i wspieranie sieci ambasadorów różnorodności. Wszelkie przyszłe wnioski dotyczące transportu będą zgodne ze strategiami Komisji: strategią na rzecz równouprawnienia płci⁶² i europejską strategią w sprawie niepełnosprawności⁶³.

INICJATYWA PRZEWODNIA 10 – POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY TRANSPORTU

98. **Bezpieczeństwo i ochrona** systemu transportu są kwestiami pierwszorzędnej wagi i nigdy nie powinny być zagrożone, a UE powinna pozostać światowym liderem w tym obszarze.

⁶⁰ COM(2020) 274 final, „Europejski program na rzecz umiejętności służący zrównoważonej konkurencyjności, sprawiedliwości społecznej i odporności” (2020).

⁶¹ Komisja weźmie pod uwagę doświadczenia niedawno rozpoczętego partnerstwa motoryzacyjnego w ramach paktu na rzecz umiejętności, aby pomóc przemysłowi w sprostaniu wyzwaniom związanym z podnoszeniem kwalifikacji i przekwalifikowaniem, przed którymi stoi on w związku z transformacją ekologiczną i cyfrową.

⁶² COM(2020) 152 final, „Unia równości: strategia na rzecz równouprawnienia płci na lata 2020–2025”.

⁶³ COM(2010) 636 final, Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020. Komisja przedstawi ulepszoną strategię w sprawie niepełnosprawności w 2021 r., uwzględniając wyniki trwającej oceny „Europejskiej strategii w sprawie niepełnosprawności 2010–2020”.

Ciągle starania podejmowane we współpracy z organami na szczeblu międzynarodowym, krajowym i lokalnym, zainteresowanymi stronami oraz obywatelami mają kluczowe znaczenie dla realizacji celu polegającego na osiągnięciu zerowej liczby wypadków śmiertelnych w związku z mobilnością.

99. **Europa nadal jest najbezpieczniejszym regionem transportowym na świecie.** Choć podróże lotnicze, morskie i kolejowe są bardzo bezpieczne, nie należy popadać w samozadowolenie, szczególnie w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2019 r. na drogach UE zginęło około 22 700 osób, a na każdą osobę, która straciła życie, około pięć kolejnych doznało poważnych obrażeń, których skutki zmieniły ich życie. W związku z tym Komisja pozostaje w pełni zaangażowana w realizację unijnej strategii w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego z 2018 r.⁶⁴
100. **Czynniki takie jak prędkość, spożycie alkoholu i narkotyków oraz czynniki rozpraszające uwagę podczas jazdy** są często przyczyną wypadków drogowych oraz mają duży wpływ na to, jak poważne są ich skutki. Komisja rozważy, jakie działania są uzasadnione w celu rozwiązania tych kwestii, na przykład poprzez dalsze stosowanie unijnych zaleceń. Priorytetem będzie ochrona niechronionych użytkowników drogi oraz poprawienie gromadzenia i analizy danych, a Komisja oceni również wartość dodaną szczegółowych badań wypadków na tym poziomie. Modernizacja istniejącej infrastruktury wysokiego ryzyka powinna pozostać priorytetem w odniesieniu do inwestycji infrastrukturalnych, ze szczególnym uwzględnieniem starzejących się i słabo rozwiniętych segmentów sieci. Środki mające na celu zapewnienie większej przestrzeni dla różnych form aktywnej mobilności przyczynią się do zapobiegania wypadkom śmiertelnym i poważnym obrażeniom niechronionych użytkowników drogi.
101. W odniesieniu do sektora morskiego Komisja planuje rozpocząć szeroko zakrojony przegląd obowiązującego prawodawstwa w zakresie **obowiązków państwa bandery, kontroli przeprowadzanych przez państwo portu i badania wypadków**, przy jednoczesnym dalszym wzmacnianiu przepisów UE dotyczących uznanych organizacji. Ogólnym celem tych działań jest zapewnienie bezpiecznego i wydajnego transportu morskiego wiążącego się z niższymi kosztami dla przedsiębiorstw i administracji. Bezpieczeństwo morskie oraz inteligentna i zrównoważona żegluga na wodach UE będą w dalszym ciągu uzależnione od wkładu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Morskiego, której mandat powinien zostać zreformowany i ewentualnie rozszerzony w celu uwzględnienia dodatkowych obszarów.
102. W uzupełnieniu innych działań mających na celu zwiększenie odporności sektora transportu i powiązanej z nim infrastruktury UE **zaktualizuje i poprawi obowiązujące ramy w zakresie bezpieczeństwa**, w tym walkę z zagrożeniami cybernetycznymi, w ramach nadrzędnych przepisów, które obecnie regulują te kwestie⁶⁵. W związku z tym zbadana zostanie możliwość ustanowienia na poziomie UE mechanizmu szybkiego ostrzegania w zakresie bezpieczeństwa, opierającego się na ogólnounijnych ramach certyfikacji produktów, procesów i usług ICT oraz na wyznaczeniu „operatorów usług kluczowych” w odniesieniu do infrastruktury mobilności. Ponadto udoskonalone zostaną przepisy związane z tymi kwestiami, np. przepisy dotyczące ram certyfikacji cyberbezpieczeństwa dla pojazdów zautomatyzowanych.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, „Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna”.

⁶⁵ Dyrektywa (UE) 2016/1148, dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa sieci i informacji, rozporządzenie (UE) 2019/881 (akt o cyberbezpieczeństwie) oraz dyrektywa w sprawie ochrony europejskiej infrastruktury krytycznej (dyrektywa 2008/114/WE).

Cele pośrednie⁶⁶ na rzecz odpornej mobilności:

- 13) *Multimodalna transeuropejska sieć transportowa (TEN-T) wyposażona na potrzeby zrównoważonego i inteligentnego transportu zapewniającego szybkie połączenia zostanie uruchomiona do 2030 r. w ramach sieci bazowej i do 2050 r. w ramach sieci kompleksowej.*
- 14) *Do 2050 r. liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich rodzajach transportu w UE będzie bliska zeru.*

5 UE JAKO ŚWIATOWY WĘZŁ KOMUNIKACYJNY

103. W kontekście szybko postępujących zmian geopolitycznych UE musi podejmować działania na rzecz ochrony i wspierania interesów UE. Dlatego **kluczowe znaczenie ma zapewnienie niezakłóconej konkurencji międzynarodowej, wzajemności i równych szans** w przypadku wszystkich rodzajów transportu o wymiarze międzynarodowym. Aby skutecznie przeciwdziałać zakłócającym skutkom subsydiów zagranicznych na rynku wewnętrznym, w tym w dziedzinie zamówień publicznych, Komisja zaproponuje specjalny instrument⁶⁷.
104. Dalsze działania mogłyby obejmować wykorzystanie przez państwa członkowskie dostępnych mechanizmów monitorowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w europejskie przedsiębiorstwa transportowe i środki transportu ze względów związanych z bezpieczeństwem lub porządkiem publicznym. Mogłyby one również obejmować zmiany, ze strony Unii, w zakresie ochrony handlu, w kontekście kryteriów obowiązujących w lotnictwie. Komisja będzie również nadal **promować stosowanie europejskich norm technicznych, społecznych i środowiskowych oraz norm w zakresie konkurencji** na forach międzynarodowych oraz w stosunkach z poszczególnymi państwami niebędącymi członkami UE w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu. Środki transportu i rozwiązania w zakresie transportu stanowią siłę napędową europejskiego eksportu, a zrównoważona i inteligentna transformacja tego sektora jest szansą dla naszego przemysłu wytwórczego, aby zyskał on status światowego lidera.
105. Aby osiągnąć cele porozumienia paryskiego, konieczne będzie również znaczne ograniczenie emisji w sektorze transportu do 2050 r. Niezwykle istotne jest zatem, aby **Europejski Zielony Ład i przedmiotowa strategia znalazły odzwierciedlenie w unijnych działaniach zewnętrznych**, aby globalne działania na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności były szeroko promowane z myślą o osiągnięciu celów zrównoważonego rozwoju oraz aby wewnętrzne strategie polityczne UE były spójnie kształtowane poza jej terytorium. W związku z tym opracowane zostaną różne aspekty działań na potrzeby przełożenia dobrych praktyk, rozwiązań jakościowych i norm w zakresie zrównoważonej i inteligentnej mobilności na unijną współpracę w zakresie rozwoju, w tym z afrykańskimi partnerami UE⁶⁸, przy jednoczesnym uwzględnieniu szczególnych wyzwań i ograniczeń w krajach wschodzących i rozwijających się.
106. UE będzie **kontynuować działania zmierzające do pogłębienia stosunków w dziedzinie transportu**, w tym z kluczowymi partnerami strategicznymi i organizacjami międzynarodowymi, oraz będzie dalej rozwijać powiązania z nowymi partnerami

⁶⁶ Biorąc również pod uwagę analizę przedstawioną w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym niniejszemu komunikatowi, wspomniane cele pośrednie określono, aby wyznaczyć drogę dla europejskiego systemu transportu do osiągnięcia celów w zakresie zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności, wskazując w ten sposób konieczny poziom ambicji przyszłych strategii politycznych UE.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, Biała księga w sprawie wyrównywania szans w związku z subsydiami zagranicznymi.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, W kierunku kompleksowej strategii współpracy z Afryką.

międzynarodowymi takimi jak gospodarki charakteryzujące się szybkim wzrostem i gospodarki wschodzące. Ma to kluczowe znaczenie dla sektorów, które potrzebują zapewnienia równych szans w kontekście światowym, takich jak sektor lotnictwa czy morski. Komisja zwróci się do Rady o zezwolenie na rozpoczęcie negocjacji w sprawie nowych umów o transporcie lotniczym z krajami trzecimi i zbada możliwości podjęcia odpowiednich działań w zakresie stosunków w dziedzinie transportu morskiego z państwami trzecimi i regionami. UE powinna także dążyć, w ramach IMO, ICAO i innych organizacji międzynarodowych, do przestrzegania wysokich standardów, w tym w obszarze bezpieczeństwa i ochrony środowiska, zwłaszcza w kontekście zmiany klimatu.

107. Transport jest kluczowym elementem strategii politycznych i instrumentów wspierających proces rozszerzenia obejmujący Bałkany Zachodnie oraz **europejską politykę sąsiedztwa**, w tym Partnerstwo Wschodnie i południowe sąsiedztwo. Komisja wzmocni powiązania między polityką transportową i polityką sąsiedztwa w kluczowych obszarach oraz opracuje kompleksowe podejście do połączeń z krajami sąsiadującymi, w tym poprzez ścisłą współpracę ze Wspólnotą Transportową, rozszerzenie sieci TEN-T, zapewnienie wsparcia technicznego i współpracy oraz zawarcie nowych umów sektorowych.
108. Aby zrealizować międzynarodowe ambicje i priorytety UE w dziedzinie transportu, istotne jest włączenie polityki transportowej do głównego nurtu polityki zewnętrznej UE oraz podjęcie działań w skali międzynarodowej, przy czym stanowisko prezentowane przez Unię powinno być **konsekwentne, ujednolicone i spójne**. Należy przypomnieć w tym względzie, że wymaga to od wszystkich instytucji Unii i państw członkowskich pełnego stosowania postanowień traktatów, w szczególności postanowień dotyczących negocjacji i zawierania nowych umów transportowych oraz postanowień dotyczących reprezentacji na forach międzynarodowych, takich jak ICAO i IMO, ponieważ traktat lizboński został opracowany właśnie z myślą o zwiększeniu skuteczności działań Unii w jej stosunkach zewnętrznych.

6 WNIOSKI

109. Wyjście z kryzysu wywołanego pandemią COVID-19 należy wykorzystać do przyspieszenia procesu obniżenia emisyjności i modernizacji całego systemu transportu i mobilności, ograniczając jego negatywny wpływ na środowisko oraz przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa i zdrowia obywateli UE. **Dwutorowa transformacja ekologiczna i cyfrowa powinna przyczynić się do przekształcenia sektora, przeprojektowania sieci połączeń i ożywienia gospodarki**. Komisja przyznaje, że transformacja ta – która musi być społecznie sprawiedliwa – nie będzie łatwa i będzie wymagała pełnego zaangażowania i wsparcia ze strony wszystkich podmiotów działających w sektorze transportu, a także znacznego zwiększenia inwestycji generujących wzrost ze strony sektora publicznego i prywatnego.
110. Zrównoważony europejski system transportu, do którego utworzenia dąży UE, musi być inteligentny, elastyczny i zdolny do dostosowania się do ciągle zmieniających się wzorców i potrzeb w zakresie transportu oraz oparty na najnowszych osiągnięciach technologicznych, aby zapewnić wszystkim obywatelom Europy płynne, bezpieczne i pewne połączenia. **Poprzez wykorzystanie najnowszych badań naukowych, innowacji i przedsiębiorczości transport powinien odzwierciedlać europejską pomysłowość i pracowitość – oraz być czynnikiem napędzającym dwutorową transformację**.
111. Komisja przedstawia kompleksowy zestaw środków wymienionych w planie działania dotyczącym przedmiotowej strategii w celu wprowadzenia UE na ścieżkę prowadzącą do stworzenia zrównoważonego, inteligentnego i odpornego systemu mobilności na miarę przyszłości oraz wprowadzenia zasadniczych zmian niezbędnych do osiągnięcia celów

Europejskiego Zielonego Ładu. Wysiłki te zaowocują tylko pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego zaangażowania wszystkich zainteresowanych podmiotów, mianowicie instytucji europejskich, państw członkowskich i ich władz na wszystkich szczeblach, zainteresowanych stron, przedsiębiorstw i obywateli.