

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie europejskiej polityki transportowej w kontekście strategii lizbońskiej po 2010 r. oraz strategii na rzecz zrównoważonego rozwoju (opinia rozpoznawcza)**

(2010/C 354/04)

Sprawozdawca: **Stéphane BUFFETAUT**

Pismem z dnia 23 lipca 2009 r. prezydencja hiszpańska w Radzie UE, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opracowanie opinii rozpoznawczej w sprawie

„europejskiej polityki transportowej w kontekście strategii lizbońskiej po 2010 r. oraz strategii na rzecz zrównoważonego rozwoju”.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię dnia 24 lutego 2010 r.

Na 461 sesji plenarnej w dniach 17–18 marca 2010 r. (posiedzenie z 17 marca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 152 do 1 – 4 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny podkreśla, że konkurencyjny, niezawodny, płynny i opłacalny transport jest warunkiem dobrobytu gospodarczego Europy, i że swobodny przepływ osób i towarów jest jedną z podstawowych swobód w Unii Europejskiej. Sektor transportu będzie w znacznej mierze uczestniczył w realizacji celów strategii UE 2020. Komitet zwraca również uwagę na fakt, że cała branża transportu bardzo ucierpiała z powodu obecnego kryzysu gospodarczego. Jest jednak świadom, że sektor ten niedostatecznie odpowiada wymogom zrównoważonego rozwoju.

1.2 Popiera wysiłki podejmowane, by stworzyć skuteczny transport współmodalny, oraz by optymalnie wykorzystywać i połączyć w sieć różne rodzaje transportu, co doprowadzi do powstania zintegrowanego systemu transportowego i możliwie najwyższego stopnia płynności transportu. Podkreśla jednak, że nie należy wyzbywać się ambicji upowszechniania przenoszenia ruchu na inne rodzaje transportu, gdyż w przeciwnym wypadku rozwój transportu niskoemisyjnego ulegnie stagnacji, podczas gdy przeciążenie ruchu i emisje stale będą wzrastać.

1.3 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stwierdza zależność sektora transportu od paliw kopalnych, co niesie skutki dotyczące emisji, bezpieczeństwa oraz niezależności, jeśli chodzi o zaopatrzenie w te surowce (zwłaszcza w ropę naftową), które, jak wiemy, są ograniczone. Komitet uważa, że – przy zachowaniu konkurencyjności sektora w ramach strategii UE 2020 – przyszłej europejskiej polityce transportowej muszą przyswieszczać cztery główne cele: **upowszechnianie transportu niskoemisyjnego, wydajność energetyczna, bezpieczeństwo zaopatrzenia oraz niezależność w tym względzie, a także walka z przeciążeniem ruchu.**

1.4 Główne wyzwania, które należy podjąć i kwestie, które należy uwzględnić w zrównoważonej polityce transportowej to: nasilenie się urbanizacji oraz oczekiwana wygoda podczas codziennych przejazdów, ochrona zdrowia publicznego, związana z obniżeniem poziomu emisji zanieczyszczeń i gazów

cieplarnianych, zachowanie gospodarki opartej na wymianie handlowej przy uwzględnieniu konieczności obniżenia poziomu emisji, określenie jednolitych obszarów, by stworzyć faktycznie zintegrowaną politykę transportową, zrozumienie potrzeb ludności i podmiotów gospodarczych oraz zdobycie ich przychylności dla wprowadzenia nowej polityki i ugruntowania nowych postaw w zakresie mobilności. Jednak oczywiste jest, że wysiłki Unii Europejskiej nie przyniosą rezultatów, jeśli zostanie ona osamotniona w swych działaniach. Bezsprzeczna jest konieczność osiągnięcia międzynarodowego porozumienia w sprawie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, tak ze względu na ocieplenie klimatu, jak i z powodu wyczerpywania się tradycyjnych źródeł energii.

1.5 W tych warunkach EKES zaleca samorządom lokalnym, a także państwom członkowskim wprowadzenie szerokiego wachlarza konkretnych środków z inicjatywy Unii Europejskiej i przy jej pomocy, gdyż dysponuje ona środkami działania dzięki aktom prawodawczym, orientacjom dotyczącym funduszy spójności lub funduszy rozwoju regionalnego, nowym wytycznym w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i działaniom Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Wśród tych konkretnych środków, związanych z wymienionymi wyżej głównymi celami, znalazłyby się:

- realizacja ambitnego planu badań i rozwoju w dziedzinie mobilności i transportu (napęd, paliwa, walka z emisjami oraz wydajność energetyczna);
- realizacja stron internetowych, dzięki którym można dzielić się sprawdzonymi rozwiązaniami w zakresie transportu miejskiego lub transportu dalekobieżnego;
- budowa parkingów buforowych („park and ride”) oraz rozbudowa transportu publicznego, zwłaszcza wyodrębnionych pasów ruchu dla linii autobusowych, linii tramwajowych i metra;
- doskonalenie TIK jako środka zapewniającego skuteczność, niezawodność i bezpieczeństwo transportu publicznego;

- wprowadzenie na obszarach wystarczająco dużych z punktu widzenia geograficznego rzetelnych służb zarządzania mobilnością, które byłyby odpowiedzialne za optymalizację połączeń między różnymi rodzajami transportu oraz za zapewnienie płynności ruchu i jakości tych połączeń;
- utworzenie obszarów dostaw na bliskie odległości oraz miejskich ośrodków dystrybucyjnych zaopatrujących samo centrum;
- utrzymanie połączeń kolejowych w miastach;
- wspieranie, dzięki środkom fiskalnym, środków transportu i technologii bardziej wydajnych energetycznie, które emitują mniej dwutlenku węgla i innych zanieczyszczeń;
- tworzenie bezpiecznych i wygodnych parkingów dla kierowców zawodowych, poprawa warunków pracy i szkoleń zawodowych;
- szybkie zorganizowanie sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym oraz wypracowanie kultury obsługi klientów w tej szczególnej dziedzinie;
- zachęcanie, w razie potrzeby poprzez środki fiskalne, do używania pojazdów wykorzystujących energię ze źródeł alternatywnych bądź biopaliwa trzeciej generacji;
- opracowanie prawdziwie europejskiego planu rozwoju pojazdów elektrycznych, co pozwoliłoby Unii Europejskiej na określenie lub udział w określaniu międzynarodowych standardów tego powstającego właśnie sektora;
- rozwinięcie pojęcia ekologicznych portów i wprowadzenie autostrad morskich;
- poprawa warunków pracy i kształcenia zawodowego marynarzy;
- rozwinięcie autostrad rzecznych i morsko-rzecznych oraz wprowadzenie nowych barek lepiej przystosowanych, zwłaszcza do przewozu nacpez i kontenerów;
- uwzględnianie kryteriów zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska w wyborze infrastruktury transportowej;
- internalizacja kosztów zewnętrznych transportu we wszystkich sektorach, by żaden rodzaj transportu nie znalazł się niesłusznie w gorszej sytuacji, oraz by dowiedzieć się, jakie są realne koszty transportu;
- przyjęcie przez zajmujące się tą dziedziną organy publiczne realistycznych celów dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń, a także celów zrównoważonego rozwoju w odniesieniu do transportu lokalnego;
- uwzględnianie tych celów przy opracowywaniu systemów transportu publicznego i przy wyborze infrastruktury transportowej;

- systematyczne przeprowadzanie rzeczowej i realistycznej oceny oddziaływania przed wprowadzeniem w życie proponowanych środków i polityki w tym obszarze.

1.6 Z praktycznego punktu widzenia wyzwanie do podjęcia w pracach nad nową polityką transportową polega na zachowaniu dynamiczności tego sektora i jego konkurencyjności przy jednoczesnym dążeniu do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń, ułatwienia przesunięcia modalnego, skrócenia odległości przewozów, wspierania transportu przebiegającego płynnie bez formalności i utrudnień granicznych, zachęcania szerszych rzeszy do korzystania ze środków przewozowych o niskim poziomie emisji w przeliczeniu na osobokilometry lub tonokilometry.

1.7 Istnieją proste rozwiązania, których koszt można utrzymać pod kontrolą, mające bezpośredni, natychmiastowy i widoczny wpływ, by zrealizować ten cel. Są to: wybór paliw możliwie najbardziej ekologicznych i ze źródeł możliwie najłatwiej odnawialnych, korzystanie z biogazu pochodzącego z recyklingu odpadów, wykorzystanie istniejących struktur (np. opuszczonej infrastruktury kolejowej czy portowej) na nowe usługi w zakresie mobilności, poprawa istniejących obszarów buforowych, ujednolicenie biletów na przejazdy siecią regionalną lub miejską, rozbudowa połączeń autobusowych odrębnymi pasami ruchu, zachęcanie do wspólnego korzystania z samochodów, ułatwianie wymiany informacji między przewoźnikami kolejowymi itd.

1.8 Są też inne rozwiązania, wymagające zdecydowanych wyborów politycznych o poważniejszych skutkach finansowych: utworzenie buforowych parkingów dla pojazdów i zapewnienie alternatywy przewozu, na której można polegać, wprowadzenie centralnego systemu gromadzenia informacji umożliwiającego zarządzanie wjazdami i wyjazdami wszystkich rodzajów transportu na danym obszarze, zadbanie o najwłaściwszy ład urbanistyczny z punktu widzenia ograniczenia zbędnej mobilności, inwestowanie w trasy tramwajowe lub metro, internalizacja kosztów zewnętrznych w cenach sprzedaży usług przewozowych, opracowanie rozwiązań TIK umożliwiających przekazywanie rzetelnych informacji uczestnikom łańcucha mobilności, pomiar wydajności wybranych rodzajów transportu, wprowadzenie procesów opartych na energii ze źródeł odnawialnych, a także odzyskiwanie energii dzięki zastosowaniu lepszych metod (napęd elektryczny dla tramwajów, gazowy dla niektórych pojazdów itd.).

## 2. Wstęp

2.1 Powstanie jednolitego rynku zakłada skuteczne i wiarygodne systemy przewozu osób i towarów. Globalizacja wymiany handlowej stała się możliwa dzięki rewolucji transportowej i obniżeniu kosztów, zwiększeniu liczby przewoźników, konkurencji i powstaniu infrastruktury.

2.2 Przewóz, który jest koniecznym elementem życia gospodarczego i zawodowego, jest także niezbędny w życiu osobistym i prywatnym. Jest on także warunkiem wymiany, a swoboda przemieszczania się jest jedną ze swobód podstawowych.

2.3 Stąd też działalność przewozowa jest naturalnie żywotnym elementem gospodarki europejskiej. Odpowiada ona około 7 % PKB i 5 % zatrudnienia. Przyczynia się również do wytworzenia 30 % PKB w przemyśle i rolnictwie oraz 70 % PKB w sektorze usług.

2.4 Należy podkreślić, że obciążenia administracyjne w branży transportowej oraz fakt, że istnieją znaczne różnice w tym względzie pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi są przyczyną powstawania ukrytych kosztów oraz barier w handlu wewnątrzspółnotowym. Koszty te oraz obciążenia administracyjne są szczególnym ciężarem dla małych i średnich przedsiębiorstw.

2.5 Choć Unia Europejska może być dumna z efektywności ekonomicznej transportu i z jego konkurencyjności, branża ta wciąż niedostatecznie spełnia kryteria zrównoważonego rozwoju. Tymczasem przewóz odpowiadający tym kryteriom musi nie tylko realizować różne cele gospodarcze, ale także dostosować się do wymagań społecznego i ekologicznego filara rozwoju zrównoważonego.

2.6 Samo pojęcie transportu zrównoważonego zakłada stworzenie warunków wzrostu gospodarczego przy jednoczesnym zapewnieniu godnych warunków pracy w zawodach wymagających konkretnych kwalifikacji w działalności charakteryzującej się odpowiedzialnością społeczną i która jest prowadzona bez uszczerbku dla środowiska naturalnego.

2.7 Pomimo postępu w zakresie napędu pojazdów i jakości paliw, pomimo dobrowolnych zobowiązań producentów, branża przewozowa pozostaje sektorem, w którym stopa wzrostu emisji gazów cieplarnianych pozostaje najwyższa.

2.8 Wielkość transportu towarowego stale wzrasta i przekracza wzrost PKB, podczas gdy transport osobowy wzrastał średnio o 1,7 % rocznie w okresie od 1995 r. do 2007 r., czyli poniżej stopy wzrostu PKB w tym samym okresie (2,7 %).

2.9 Zmiana rodzaju transportu z drogowego na inne, np. na kolejowy czy żegluga ma ograniczony zasięg od 2001 r. Co gorsza zaobserwowano również proces przeciwny tzn. powrót do transportu drogowego.

2.10 Ponadto branża ta w 97 % zależy od paliw kopalnych, co ma zgubne skutki zarówno dla środowiska, jak i w kontekście uzależnienia energetycznego.

2.11 Polityka długoterminowa wymaga więc potwierdzenia wydajności naszego transportu, poprawy jego wpływu na środowisko i jego bezpieczeństwa, zwiększenia współmodalności, upowszechniania przesunięć modalnych, polepszenia warunków pracy oraz podjęcia niezbędnych inwestycji.

2.12 Nabiera to jeszcze większego znaczenia w świetle badań zleconych przez Komisję, w których, o ile nie nastąpi załamanie tej tendencji, przewiduje się silny wzrost ruchu transportowego:

— przewóz w obrębie Europy zachodniej wzrósłby o 33 %;

— przewóz w obrębie Europy wschodniej wzrósłby o 77 %;

— przewóz z Europy zachodniej do Europy wschodniej wzrósłby o 68 %;

— przewóz z Europy wschodniej do Europy zachodniej wzrósłby o 55 %.

2.13 Jeśli przewidywania te się sprawdzą, dojdzie do ogólnego zatoru głównych arterii komunikacyjnych. Nadmiar transportu okaże się dla niego samego zabójczy. W tym kontekście musimy podjąć znaczne wysiłki w zakresie badań i rozwoju dotyczących techniki transportu (napęd, paliwa, wydajność energetyczna, walka z zanieczyszczeniem itd.), inwestycji infrastrukturalnych, poprawy współmodalności, rehabilitacji kolejowego przewozu towarowego, rozwoju śródlądowej i morskiej żeglugi towarowej. Żeby zrealizować cele wytyczone przez Komisję w zakresie zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, przydałby się nowy plan Marshalla przeznaczony na nowe technologie oraz inwestycje w transport. Transportowcy opracowali zresztą pojęcie optymodalności, tzn. optymalizacji charakterystyki technicznej, ekonomicznej i ekologicznej łańcuchów transportu towarowego, oraz utworzyli ośrodek poświęcony temu zagadnieniu w Europie. Należy dążyć do celu polegającego na oddzieleniu wzrostu gospodarczego od negatywnych skutków transportu.

2.14 Można postawić pytanie co do charakteru działalności przewozowej, jej przydatności społecznej i gospodarczej. Jest to pytanie delikatne. Swoboda przemieszczania się jest podstawowym prawem. Ponadto swobodny przepływ osób, towarów i usług jest fundamentalną zasadą leżącą u podstaw Unii Europejskiej, a także regułą kierującą funkcjonowaniem Światowej Organizacji Handlu. Kto mógłby decydować o tym, czy działalność przewozowa jest pożyteczna czy nie? Czy wobec tego pytanie to jest bezpodstawne? Nie, gdyż okazuje się, że obecnie koniecznie trzeba dotrzeć do prawdy ekonomicznej i dowiedzieć się, jaki jest rzeczywisty koszt transportu, tzn. w każdym rodzaju transportu należy doprowadzić do internalizacji kosztów zewnętrznych, które dziś ponoszone są przez społeczności lokalne i regionalne, zwłaszcza w odniesieniu do środowiska naturalnego, ale także zdrowia publicznego i bezpieczeństwa. Otrzymawszy bardziej realistyczny obraz sytuacji ekonomicznej transportu, czyli obraz bardziej rzeczywistych kosztów, można będzie zredukować niektóre przepływy transportowe na rzecz przewozów krótkodystansowych.

### 3. Transport lądowy

3.1 W Europie wyznawana jest ostatnio zasada współmodalności, która polega na optymalizacji każdego rodzaju transportu i promowaniu najskuteczniejszej interakcji i najlepszego sposobu uzupełniania się między różnymi rodzajami transportu. 80 % przewozów lądowych odbywa się na trasach, które nie przekraczają 100 km. Należy wobec tego znaleźć właściwy sposób zaspokojenia tego popytu, który może dotyczyć zarówno przewozu drogowego jak i kolejowego na niewielkie odległości, gdyż na krótkich trasach transport rzeczny czy morski wydają się mniej stosowne. W każdym razie należy żywo zachęcać do przesunięć modalnych, kiedy mają one zastosowanie, bowiem w przeciwnym wypadku Unii Europejskiej nie uda się rozwinąć niskoemisyjnej gospodarki transportowej.

### 3.2 Transport miejski i regionalny

3.2.1 Ten rodzaj transportu musi dostosować się do specyficznych wymagań. W praktyce transport miejski jest źródłem 40 % emisji dwutlenku węgla i 70 % emisji innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego. Co więcej zatory w ruchu ulicznym poza szkodliwymi skutkami dla zdrowia publicznego i środowiska powodują skutki finansowe, które ocenia się na 2 % PKB Unii Europejskiej. Rozwój transportu publicznego jest konieczny, jednak jeśli transport ten ma odpowiadać wymogom usług świadczonych w interesie ogólnym i stanowić alternatywę dla przejazdów samochodem osobowym, musi spełniać pewne warunki, takie jak: częstotliwość, prędkość, bezpieczeństwo, wygoda, dostępność, przystępne ceny, rozbudowana sieć, łatwe połączenia. Umożliwia on nie tylko podjęcie wyzwań ekologicznych, ale także wyzwania spójności społecznej, takiego jak przeciwstawienie się izolacji przedmieść.

3.2.2 Wskazane jest korzystanie ze środków transportu na napęd elektryczny, jednak elektryczność też musi być produkowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i, o ile jest to możliwe, bez emisji dwutlenku węgla. Należy wspierać system wspólnych przejazdów samochodem lub wspólnego korzystania z samochodów.

3.2.3 Wskazane byłoby wprowadzenie rzeczywistej polityki zrównoważonej mobilności w miastach. Oznacza to ograniczanie transportu indywidualnego, ewentualnie poprzez wprowadzenie opłat przy wjazdach do miast, ale przede wszystkim poprzez podniesienie jakości transportu publicznego i ułatwienie korzystania z niego, co można osiągnąć dzięki rozwinięciu infrastruktury i usług koniecznych do wprowadzenia skutecznej intermodalności. Zważywszy na sytuację finansów publicznych w wielu państwach członkowskich Unii Europejskiej, w niektórych wypadkach można będzie to łatwiej osiągnąć dzięki nawiązaniu partnerstwa publiczno-prywatnego, by zrealizować nowe infrastruktury, takie jak linie autobusowe poprowadzone wyodrębnionymi pasami ruchu, linie tramwajowe czy trolejbusowe i metro, nowe regionalne połączenia kolejowe bądź powrót do wykorzystania porzuconych linii kolejowych, rozwój technologii informacji i komunikacji służących transportowi, modernizacja i uproszczenie wydawania biletów itd.

3.2.4 Z praktycznego punktu widzenia rzeczywisty postęp przy umiarkowanych kosztach można osiągnąć dzięki wprowadzeniu prostych rozwiązań, takich jak rozwinięcie sieci parkingów buforowych dobrze połączonych ze śródmieściami wielkich aglomeracji, wprowadzenie do eksploatacji linii autobusowych odrębnymi pasami ruchu czy też ponowna eksploatacja połączeń kolejowych, które zostały zamknięte.

3.2.5 Dzięki udoskonaleniu technik informacyjnych i komunikacyjnych można będzie skutecznie rozwinąć transport intermodalny w ramach rzetelnej terytorialnej polityki zarządzania transportem. Technologie te umożliwiają bardziej precyzyjne zarządzanie ruchem i powinny też pozwolić na wypracowanie systemu energetycznej optymalizacji przepływu pojazdów w sieci drogowej. Stwarzają też możliwość informowania podróżnych w czasie rzeczywistym podczas całego okresu przejazdu, uproszczenia i zoptymalizowania procedury wydawania biletów oraz ułatwienia przeprowadzania rezerwacji. Dzięki tym technologiom podróżni będą mogli optymalizować swój przejazd, poznać godziny przyjazdów i częstotliwość połączeń,

a nawet przygotować bilans energetyczny wybranego przez siebie rodzaju transportu. TIK staną się także środkiem prowadzącym do osiągnięcia synergii między różnymi rodzajami transportu, wykorzystywanymi infrastrukturami i wydajnością energetyczną.

3.2.6 Problemy związane z zarządzaniem systemami transportu często wykraczają poza ramy jednej gminy, a system dotyczy dużego obszaru wokół ośrodka miejskiego. W dużych i spójnych strefach geograficznych możliwe byłoby utworzenie z inicjatywy właściwych władz lokalnych rzeczywistych organów zarządzających mobilnością, na przykład w formie powierzenia wykonania usługi publicznej. Do zadań takich organów zarządzających należałoby:

- analizowanie mobilności na konkretnym obszarze z uwzględnieniem podmiotów lokalnych, przepływów pasażerskich, warunków geograficznych i urbanistycznych itd.;
- optymalizacja oferty w zakresie mobilności oraz dostosowanie jej do stwierdzonych potrzeb;
- zarządzanie usługami horyzontalnymi (transsektorowymi), takimi jak: informacja, wydawanie biletów, bilety elektroniczne, transport na życzenie, transport osób o ograniczonej mobilności, wspólne korzystanie z samochodów itd., by usprawnić intermodalność;
- przeprowadzanie kontroli zarządzania mobilnością i jej oddziaływania na środowisko.

3.2.7 Instancja organizująca te usługi miałaby oczywiście całkowitą swobodę wyboru lokalnych wykonawców, taryf, określenia swej polityki dotyczącej przewozów, przejazdów oraz zagospodarowania przestrzennego. Gwarantowałaby przejrzystość umów, określała cele do zrealizowania w ramach umów, które obowiązywałyby organ zarządzający i zainteresowane społeczności, określała wymagania jakościowe dotyczące świadczonych usług itd.

3.2.8 EKES podkreślał już decydującą rolę władz lokalnych w organizowaniu transportu publicznego i zagospodarowaniu przestrzennym. Zasada pomocniczości z pewnością ma zastosowanie w tej dziedzinie, jednak Unia Europejska słusznie pragnie promować bardziej zrównoważony model transportu miejskiego. Przyznała już ona dotacje w ramach funduszy strukturalnych i funduszu spójności, a także w ramach programu CIVITAS. Wskazane byłoby, aby UE rozwinęła wymianę sprawdzonych rozwiązań w zakresie transportu miejskiego, ale także, by w ramach kolejnego programu ramowego finansowała badania na temat powiązań między transportem a zagospodarowaniem obszarów miejskich.

### 3.3 Transport towarowy na obszarach miejskich

3.3.1 Ten rodzaj transportu jest źródłem znacznego ruchu drogowego. Na przykład w Paryżu odpowiada on 20 % ruchu drogowego i 26 % emisji gazów cieplarnianych. Dlatego też należy optymalizować logistykę transportu miejskiego i, gdzie tylko jest to możliwe, stworzyć warunki umożliwiające przesunięcie modalne w kierunku transportu kolejowego i wodnego śródlądowego.

### 3.3.2 Mogłoby to polegać na:

- dostawach zbiorczych dzięki utworzeniu obszarów objętych dostawami na krótkich trasach, a w pobliżu sąsiadujących ze sobą przedsiębiorstw i instytucji utworzenie parkingów i przystanków przeładunkowych;
- utworzeniu miejskich ośrodków dystrybucji, by zapewnić dostawy do ścisłego śródmieścia, wprowadzeniu ograniczenia tonażu, obowiązku korzystania z platform logistycznych, optymalizacji załadowania, korzystania z pojazdów elektrycznych;
- w miarę możliwości zachowania w obrębie miast połączeń kolejowych przy zapewnieniu dostępu do niej wszystkim przedsiębiorcom;
- w wielkich miastach położonych nad rzekami rozwinięcie infrastruktury portów rzecznych.

### 3.4 Drogowy transport towarowy

3.4.1 Wzrost natężenia drogowego transportu towarowego stawia nas przed następującymi wyzwaniami: wzrostem emisji dwutlenku węgla, silnym uzależnieniem sektora transportu od paliw kopalnych, koniecznością udoskonalenia infrastruktury, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa, zapewnieniem warunków i środowiska pracy sprzyjających wykonywaniu zawodu kierowcy.

3.4.2 W przypadku emisji dwutlenku węgla wskazana byłaby intensyfikacja badań i rozwoju na rzecz ich ograniczenia, zwłaszcza chodzi tu o prace nad nowymi silnikami oraz nad alternatywnymi źródłami energii. Promowanie, dzięki instrumentom fiskalnym, produktów lub instrumentów na rzecz alternatywnego napędu i zmniejszenia emisji dwutlenku węgla jest bardziej skuteczne, gdy prowadzona jest ambitna polityka w zakresie badań. Internalizacja kosztów zewnętrznych<sup>(1)</sup> w tym aspekcie musi zostać zastosowana do wszystkich środków transportu w sprawiedliwy sposób.

3.4.3 Znalezione rozwiązania technologicznych oraz zastosowanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych w drogowym transporcie towarowym będą miały istotne znaczenie w podejmowaniu wyzwań, przed którymi stoi ten sektor, w zmniejszeniu zależności energetycznej, emisji pochodzących z pojazdów i przeciążenia sieci drogowej. Należałoby opracować jasne ramy umożliwiające wprowadzanie nowych technologii, obejmujące stworzenie standardów otwartych, które gwarantują interoperacyjność, oraz zwiększyć wydatki na badania i rozwój technologii, które jeszcze nie są na tyle zaawansowane, by można było je wprowadzić na rynek. Technologii tych należy używać także, by zmniejszyć częstotliwość pustych przejazdów dzięki lepszemu wykorzystaniu informacji w logistyce. Mogą się one również znacznie przyczynić do poprawy bezpieczeństwa transportu.

3.4.4 W trosce o bezpieczeństwo kierowców i ich ochronę przed kradzieżami i aktami przestępczymi należy także

poprawić infrastrukturę, zwłaszcza parkingi i miejsca do odpoczynku, które byłyby odpowiednio wyposażone, a także bezpieczne i strzeżone.

3.4.5 Należy zadbać o atrakcyjność zawodu kierowcy, dzięki zagwarantowaniu dobrych warunków i środowiska pracy, takich jak określony przepisami czas pracy, zharmonizowany czas jazdy i odpoczynku, które byłyby nie tylko zapisane w prawie, ale także rzeczywiście wprowadzane w życie<sup>(2)</sup>.

### 3.5 Transport kolejowy

3.5.1 O ile poprawia się raczej sytuacja kolejowych przewozów pasażerskich, zwłaszcza dalekobieżnych, dzięki szybkiej kolei, to kolejowe przewozy towarowe pozostają sektorem niedostatecznie rozwiniętym i obejmują około 8 % przewożonych towarów. Ogólnie, należy czuwać nad tym, by unowocześnianie i zwiększanie konkurencyjności kolei odbywało się z możliwie jak najlepszym uwzględnieniem wymogów bezpieczeństwa oraz ciągłości świadczenia usług w wypadku sezonowych zaburzeń pogody.

3.5.2 EKES popiera wniosek Komisji Europejskiej dotyczący sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym, jednak należy zadbać o wypracowanie pewnej kultury obsługi klientów, podejście handlowe i konkurencyjność. Otwarcie tego sektora na konkurencję powinno ułatwić tę transformację.

3.5.3 Pomysł utworzenia sieci kolejowej, w której priorytetem jest przewóz towarowy, polega na wyznaczeniu godzin i obszarów geograficznych, w których pociągi towarowe mają pierwszeństwo korzystania z sieci bez szkody dla przejazdu pociągów pasażerskich.

3.5.4 Warto przypomnieć, że w Unii Europejskiej mamy już kilka przykładów takich połączeń, gdzie niektóre linie są zarezerwowane dla przewozów towarowych, jak np. Betuwe line między portem w Rotterdamie a Niemcami. Można też przytoczyć projekty New opera i Fermed.

3.5.5 Rozwinięcie kolejowych przewozów towarowych możliwe jest pod pewnymi warunkami, takimi jak:

- oferowanie rzeczywistej usługi logistycznej, a nie tylko zwykłej usługi przewozowej,
- obniżenie kosztów, by proponować bardziej konkurencyjną ofertę,
- osiągnięcie wyższego poziomu niezawodności świadczonych usług,
- uzyskanie rozsądnego czasu przejazdu całej trasy od nadawcy do odbiorcy,
- oferowanie bardziej elastycznych usług oraz większej elastyczności rozwiązań na wypadek zakłóceń w ruchu.

<sup>(1)</sup> Opinia CESE 1947/2009 w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 1999/62/WE w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe; jeszcze nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym; Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 80.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 161, z 13.7.2007, s. 89; Dz.U. C 27, z 3.2.2009, s. 49; Dz.U. C 228, z 22.9.2009, s. 78.

3.5.6 Rozwój kolejowych przewozów towarowych wymaga też rozbudowy intermodalnych platform kombinowanego transportu kolejowo-drogowego. W tym kontekście należy się cieszyć z odblokowania projektu połączenia kombinowanego kolejowo-drogowego Lyon-Turyn. Jednak po okresie dość chaotycznego rozwoju transportu drogowo-kolejowego należy obecnie promować magistrale kolejowe transportu drogowo-kolejowego (np. autostrada alpejska czy linia Lorry rail pomiędzy Perpignan i Luksemburgiem), a także autostrady morskie, jak np. francusko-hispański projekt Fres Mos pomiędzy Nantes Saint Nazaire a Gijon.

### 3.6 Pojazdy samochodowe

3.6.1 Pakiet energetyczno-klimatyczny narzuca producentom poważne wymagania. Wskazane jest budowanie nowych samochodów wykorzystujących energię ze źródeł alternatywnych, zwłaszcza pojazdów elektrycznych i hybrydowych. Ważne jest także, by nie zaprzestać prac nad biopaliwami. Obecnie prowadzone są prace nad bardziej wydajnymi biopaliwami trzeciej generacji, np. produkowanymi z wodorostów, co pozwoli uniknąć konfliktu dotyczącego przydzielania terenów na ich produkcję z gruntami ornymi pod produkcję rolną przeznaczoną na żywność dla ludzi.

3.6.2 Poza kwestiami związanymi z dostępnymi technologiami i pojazdami dostępnymi na rynku są jeszcze inne dziedziny, w których dokonuje się postęp, zwłaszcza w zakresie energooszczędności i obszarów, które obecnie są przeciążone z powodu nadmiernego ruchu samochodowego. Dotyczy to szkoleń z oszczędnej techniki jazdy prowadzonych w niektórych wielkich przedsiębiorstwach i instytucjach, wspólnych przejazdów samochodem i korzystania ze wspólnych samochodów, udostępniania małych pojazdów elektrycznych do wynajęcia w niektórych miastach.

### 3.7 Pokonywanie trasy pieszo i rowerem

3.7.1 Należy zachęcać do stosowania tych rozwiązań w miastach, choć może ono być ograniczone przez warunki topograficzne, klimat oraz wiek użytkowników. Niemniej oczywiste jest, że samorządy lokalne powinny zająć się wyznaczeniem bezpiecznych ścieżek rowerowych, gdyż jedną z przeszkód w korzystaniu z rowerów jest potencjalne ryzyko związane z ruchem samochodowym.

## 4. Transport morski

4.1 Duża część międzynarodowej wymiany handlowej odbywa się drogą morską. Transport morski ucierpiał w okresie kryzysu i obecnie charakteryzuje się nadwyżką zdolności przewozowych. Nie można jednak dopuścić do dekapitalizacji oraz do utraty kompetencji zawodowych i wiedzy eksperckiej, co w chwili wznowienia działalności okazałoby się brzemienne w skutkach, tym bardziej, że europejski transport morski zajmuje czołowe miejsce w świecie i wskazane jest utrzymanie równych warunków konkurencji i konkurencyjności floty europejskiej, która jest atutem Unii Europejskiej.

### 4.2 Paliwa

4.2.1 Statki używają silnie zanieczyszczających paliw żeglugowych będących ubocznym produktem naftowym. Poza koniecznym postępem technologicznym należy wspólnie

z przedstawicielami tej branży zastanowić się na tym, w jaki sposób zrekompensować negatywny wpływ na środowisko. Jeśli system uprawnień do emisji dwutlenku węgla nie zostanie przyjęty, być może trzeba będzie zastanowić się nad podatkiem ekologicznym? Zagadnienie to powinno stać się przedmiotem dyskusji na forum międzynarodowych organizacji morskich.

4.2.2 W każdym razie Komitet potwierdza swe poparcie dla inwestycji w badania i rozwój w dziedzinie ekologicznych statków, paliw i portów, jednocześnie nalegając na konieczność wytyczenia autostrad morskich przewidzianych w programie TEN.

## 4.3 Bezpieczeństwo

4.3.1 Nie sposób uciec przed nieprzewidywalnością morza i uniknąć zatonięć, ale w zakresie projektowania i konserwacji statków należy zrobić wszystko, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i załóg. Europejskie przepisy bezpieczeństwa na morzu należą do najbardziej wyczerpujących na świecie. Niemniej należy bezwzględnie i z żelazną konsekwencją walczyć z niedozwolonym opróżnianiem zbiorników na pełnym morzu.

## 4.4 Kształcenie

4.4.1 Utrzymanie i rozbudowanie europejskiego transportu morskiego zakłada, że młodzi ludzie będą wybierali zawody związane z morzem i będą chcieli pozostawać w tych zawodach. Należy poprawić jakość kształcenia marynarzy oraz warunki pracy i życia na statkach, a także wzmocnić załogi pokładowe.

## 5. Śródlądowy transport wodny

5.1 Wodny transport śródlądowy jest silnie rozwinięty w Europie północnej. Mógłby on jednak zostać bardziej rozbudowany na pozostałych obszarach. Podobnie jak w inicjatywach transportu morskiego wskazane byłoby zastanowienie się nad pomysłem utworzenia autostrad rzecznych i rzeczno-morskich, tym bardziej że ten typ transportu zużywa trzy do czterech razy mniej energii i tyleż razy mniej emituje w porównaniu z transportem drogowym. Innowacji tej nie można będzie zrealizować bez wprowadzenia do żeglugi nowych rodzajów statków i stworzenia platform portowych i logistycznych.

5.2 Statki rzeczno-morskie oraz barki do żeglugi śródlądowej są kluczowymi elementami utworzenia nowych usług żeglugi śródlądowej, ich skuteczności i rentowności dzięki temu, że odpowiadają one żegludze śródlądowej pod względem możliwości przewozowych, rozwijanej prędkości, charakterystyki portowej i nawigacyjnej. Chodzi o optymalizację wymiarów statków i barek, by dostosować je do przewozu naczip i kontenerów.

## 6. Transport lotniczy

6.1 Odpowiada on za obecność w atmosferze 3% dwutlenku węgla. Należy podkreślić, że wzrost emisji był dwa razy mniejszy niż wzrost ruchu lotniczego w okresie od 1990 r. Transport lotniczy zostanie objęty systemem handlu przydziału emisjami. Komisja podjęła kwestię opodatkowania paliwa lotniczego oraz podatku VAT w transporcie wewnątrzspółnotowym.

6.2 Rozwój transportu lotniczego jest wynikiem liberalizacji tej branży oraz powstania tanich linii lotniczych, któremu towarzyszyło przydzielanie dotacji publicznych, a wskazane byłoby, żeby dołączono do nich obowiązek wprowadzenia polityki rekompensat przez przedsiębiorstwa korzystające z tych dotacji.

6.3 Kiedy porusza się zagadnienie polityki w zakresie transportu lotniczego, podstawową sprawą jest bezpieczeństwo lotnicze. Unia Europejska powinna być gotowa do ustanowienia międzynarodowego systemu bezpieczeństwa lotniczego i powinna dążyć do jego wprowadzenia podczas międzynarodowej konferencji ICAO, która odbędzie się w marcu w Montrealu.

6.4 Należy także dobrze przygotować się do drugiego etapu realizacji planu Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, który nastąpi po 2012 r. oraz sfinalizować trudne negocjacje dotyczące transportu lotniczego prowadzone przez Unię Europejską ze Stanami Zjednoczonymi.

## 7. Infrastruktura

7.1 EKES zawsze popierał program transeuropejskich sieci transportowych. Komitet potwierdza swe poparcie dla tego programu, jednak niepokoją go trudności z zapewnieniem środków na jego realizację oraz jej opóźnienia.

7.2 Okazuje się, że Europa w rozszerzonym składzie ma wysokie zapotrzebowanie na infrastrukturę transportową, oraz że należy zastanowić się nad dostosowaniem istniejących instrumentów finansowych, a może nawet nad opracowaniem nowych instrumentów. Wszelkie rozważania powinny doprowadzić do stworzenia możliwości budowy trwałej infrastruktury dzięki powiązaniu publicznych i prywatnych środków finansowych, wykorzystaniu nowych zasobów pozabudżetowych itd.

7.3 Należy podkreślić, że infrastruktura transportowa odgrywa ważną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym i spójności regionalnej. Jednak infrastruktura transportowa jest także fundamentem transportu zrównoważonego, w którym uwzględnia się aspekt środowiska naturalnego. Wybór rodzaju infrastruktury ma więc istotne znaczenie. Łatwy dostęp do

regionów oraz ich integracja w skali kraju i Europy muszą odzwierciedlać podejście polegające na popularyzowaniu infrastruktury uwzględniającej rozwój zrównoważony i ochronę środowiska naturalnego.

7.4 Wskazane jest, by przysłałe wytyczne dotyczące TEN-T, które zostaną przedstawione na początku 2011 r., jasno ukazywały, że Unia Europejska zdecydowała się na upowszechnianie transportu niskoemisyjnego.

7.5 EKES potwierdza bezwarunkowe poparcie dla programu GALILEO i podkreśla konieczność jego realizacji bez dalszych opóźnień.

## 8. Internalizacja kosztów związanych ze środowiskiem naturalnym

8.1 Wszyscy są zgodni co do konieczności internalizacji kosztów transportu związanych ze środowiskiem naturalnym. W przeciwnym wypadku pokrywają je samorządy, a ponadto może to zachęcać do niewłaściwych zachowań ekonomicznych, np. przywozu z bardzo odległych miejsc produktów, które można sprowadzić z niezbyt odległych okolic.

Zdaniem EKES-u najskuteczniejszym środkiem internalizacji dużej części wpływu na środowisko powinien być podatek od emisji dwutlenku węgla. Podatek taki stanowiłby dla przedsiębiorstw silną zachętę do tego, by same poszukiwały sposobów zmniejszenia powodowanych przez nie emisji CO<sub>2</sub>, a tym samym ich niekorzystnego wpływu na środowisko.

8.2 Zasadniczo niemożliwe jest odrzucenie pomysłu wprowadzenia winietek ekologicznych, nawet jeśli zasady i skutki tej procedury muszą jeszcze zostać starannie przeanalizowane. Możliwość tę należałoby zresztą przewidzieć dla transportu lotniczego i morskiego w ramach właściwych organów międzynarodowych (ICAO i IMO). Wznowienie dyskusji na temat przeglądu dyrektywy w sprawie eurowiniety jest pożądane, jednak nie należy w niej zapomnieć o tym, że zasada internalizacji kosztów zewnętrznych musi mieć powszechne zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu.

Bruksela, 17 marca 2010 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Mario SEPI