

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej«”**

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 20.7.2016
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	10.2.2017
Data przyjęcia na sesji plenarnej	23.2.2017
Sesja plenarna nr	523
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	128/0/2

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES popiera europejską strategię na rzecz mobilności niskoemisyjnej<sup>(1)</sup> (zwaną dalej „strategią”), włącznie z jej celami i metodami, które są zgodne z białą księgą w sprawie polityki transportowej UE z 2011 r. (zwaną dalej „białą księgą”)<sup>(2)</sup> oraz zaplanowanymi, ustalonymi na szczeblu krajowym wkładami (INDC) przedłożonymi przez UE i jej państwa członkowskie podczas konferencji COP21, również popartymi przez Komitet<sup>(3)</sup> oraz przez uczestników konferencji COP22 w Marrakeszu.

1.2. EKES potwierdza stanowisko wyrażone w opiniach w sprawie białej księgi i jej wdrażania oraz w sprawie skutków porozumienia COP21 dla unijnej polityki transportowej, a mianowicie, że cele białej księgi dotyczące zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych wciąż obowiązują, chociaż metody ich osiągnięcia wymagają aktualizacji i usprawnienia.

1.3. Komitet pochwała środki przewidziane w strategii, które wykraczają poza te przewidziane w białej księdze, zwłaszcza propagowanie innowacji, w tym europejskiej strategii na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych<sup>(4)</sup>, rozwój połączonych, zintegrowanych i zautomatyzowanych pojazdów oraz integrację pojazdów elektrycznych i systemu energetycznego za pośrednictwem inteligentnych sieci, a także opracowywanie nowych modeli biznesowych i wzorców transportu na podstawie rozwoju gospodarki dzielenia się oraz ogólnego rozwoju gospodarki cyfrowej.

1.4. EKES popiera całościowe podejście przyjęte w strategii, które zapewnia spójność między transportem oraz innymi obszarami polityki, np. w zakresie rozwoju rynku energii elektrycznej, zachęcania do badań i innowacji, opracowywania nowych rozwiązań dotyczących transportu i nowych umiejętności, a także lepszego planowania zrównoważonej mobilności, w tym rozwoju transportu publicznego. Komitet życzyłby sobie dalszego rozwijania tego podejścia pod względem związków między strategią a komunikatem w sprawie usprawniania rynku wewnętrznego, w tym synergii między otwieraniem rynków a efektywnością. Dotyczy to również perspektyw oferowanych przez gospodarkę cyfrową, w tym mobilności z zastosowaniem rozwiązań cyfrowych, a także rozwoju gospodarki dzielenia się i gospodarki o obiegu zamkniętym.

1.5. EKES podkreśla potencjalny wpływ tendencji opisanych w pkt 1.4 na wzorce transportu i zwraca uwagę na ich konsekwencje społeczne, w tym w odniesieniu do użytkowników i warunków zatrudnienia pracowników oraz sytuacji mikroprzedsiębiorstw wykorzystywanych jako podwykonawców. Wszystkimi tymi kwestiami należy zająć się w odpowiednim czasie, by rozwiązać potencjalne problemy na wczesnym etapie. Należy także zastanowić się, jakie będą skutki tych tendencji dla odizolowanych społeczności.

<sup>(1)</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>(2)</sup> COM(2011) 144 final.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 146; Dz.U. C 291 z 4.9.2015, s. 14; i Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10.

<sup>(4)</sup> COM(2016) 766 final.

1.6. EKES podkreśla, jak ogromne znaczenie ma przywrócenie zaufania do dostarczanych przez producentów danych dotyczących emisji z pojazdów i popiera środki prowadzące do osiągnięcia tego celu. Zaznacza także, jak ważne jest wsparcie ze strony zainteresowanych stron i ogółu społeczeństwa i prowadzenie z nimi dialogu, a także podjęcie działań mających na celu ustalenie odpowiedzialności za dostarczanie w przeszłości błędnych danych i zapobieganie powtórzeniu się tego.

1.7. Pochwala też środki służące zwiększeniu efektywności, takie jak ułatwianie wdrażania sieci TEN-T, przegląd sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy oraz przywiązywanie wagi do propagowania multimodalności i stwarzania zachęt do przechodzenia na rodzaje transportu o niższych poziomach emisji, w tym na kolej i transport kombinowany. Odnotowuje apel Komisji o dostęp do rynku dla transportu autobusowego i autokarowego, ale zaleca Komisji, by rozważyła także inne środki polityczne służące rozszerzeniu sieci transportu publicznego i zachęcaniu do przejścia na inne rodzaje transportu niż samochody prywatne. Zaleca w związku z tym przeprowadzenie bardziej dogłębnego przeglądu dostępnych opcji. Wyraża jednak ubolewanie z powodu przemilczenia kwestii lepszych zasad dostępu do rynku w drogowych przewozach towarowych i większej efektywności energetycznej, jaką umożliwia europejski system modułowy dla zestawów pojazdów. W tym kontekście EKES zwraca również uwagę na swoją opinię w sprawie: „Wewnętrzny rynek międzynarodowego towarowego transportu drogowego: dumping socjalny i kabotaż” (TEN/575) i po raz kolejny podkreśla znaczenie jasnych i egzekwowalnych przepisów prawa oraz konieczność zwalczania wszelkich form dumpingu socjalnego, oszustw i nadużyć w zakresie delegowania pracowników i dostępu do świadczeń społecznych.

1.8. EKES pochwala również plany przeglądu dyrektywy w sprawie eurowiniety, jednak ponownie podkreśla znaczenie elastyczności w celu uniknięcia nieuzasadnionych efektów kosztowych na odległych i słabo zaludnionych obszarach, w tym na wyspach i w regionach górskich. Ponadto podkreśla znaczenie zapewnienia równych warunków działania dla wszystkich rodzajów transportu w odniesieniu do opłat za korzystanie z infrastruktury i kosztów zewnętrznych, aby zapewnić uczciwą konkurencję między różnymi rodzajami transportu.

1.9. Odnotowuje także ponowne zajęcie się kwestią europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), jednak przypomina, że decyzja o EETS została podjęta w 2004 r. i wciąż nie została wdrożona, co wskazuje na potrzebę przeglądu całego systemu, aby usunąć przeszkody na drodze do jego wdrożenia.

1.10. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt zwrócenia uwagi na paliwa alternatywne i skupienie się na znaczeniu zachęcania do innowacji i potrzebie odpowiednich ram umożliwiających transgraniczne wykorzystywanie energii elektrycznej, gazu ziemnego, wodoru i biopaliw, które nie rzutuje na produkcję żywności, zgodnie z wcześniej wyrażanymi opiniami. Wyraża także zadowolenie z powodu skupienia się na interoperacyjności i normalizacji na potrzeby elektromobilności.

1.11. Komitet pochwala również zwrócenie uwagi na istotną kwestię rozwiązań finansowych i zwraca uwagę na potrzebę znalezienia rozwiązań dotyczących współfinansowania małych projektów.

1.12. EKES docenia znaczenie, jakie przywiązano w strategii do wsparcia ze strony społeczeństwa obywatelskiego. Podkreśla potencjał dialogu partycypacyjnego dla pozyskania wsparcia i rozwiązania problemów, a także możliwości budowania koalicji społeczeństwa obywatelskiego i władz szczebla niższego niż krajowy<sup>(5)</sup>.

1.13. Ze względu na przejrzystość EKES proponuje, by Komisja publikowała roczną tablicę wyników w zakresie emisji w sektorze transportu.

1.14. Komitet popiera planowane działanie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) i sugeruje podjęcie dalszych działań, takich jak kontynuowanie zorganizowanego dialogu zewnętrznego na temat transportu niskoemisyjnego z krajami sąsiadującymi w ramach przygotowań do uruchomienia konkretnych projektów.

1.15. EKES odnotowuje, że propozycja dotycząca wspólnego wysiłku redukcyjnego pozostawia każdemu państwu członkowskiemu decyzję w sprawie sposobu zapewnienia redukcji emisji gazów cieplarnianych i zaleca, by wymogi wobec transportu utrzymane były w granicach określonych w białej księdze.

1.16. EKES wyraża ubolewanie, że Komisja nie planuje już uaktualnienia białej księgi, gdyż cyfryzacja, zmiana polityki energetycznej i całościowe postrzeganie sposobu kształtowania i wdrażania polityki przez obecną Komisję uzasadniałyby taką aktualizację.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 170, Dz.U. C 389 z 21.10.2016, s. 20.

## 2. Kontekst

### Zobowiązania UE w zakresie redukcji emisji i biała księga dotycząca polityki transportowej z 2011 r.

2.1. W dniu 20 lipca 2016 r. Komisja Europejska przyjęła pakiet środków na rzecz redukcji emisji w sektorach nieobjętych unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji (ETS) (pakiet).

2.2. Pakiet stanowi część wdrażania redukcji emisji gazów cieplarnianych do roku 2030 o 40 % w porównaniu z poziomem z roku 1990, o czym zdecydowała Rada Europejska w dniach 23–24 października 2014 r., oraz zobowiązania (w zakresie zaplanowanego, ustalonego na szczeblu krajowym wkładu (INDC)) powziętego przez Unię Europejską i jej państwa członkowskie podczas konferencji COP21 w Paryżu w grudniu 2015 r.

2.3. Zgodnie z konkluzjami z października 2014 r. sektory objęte systemem handlu uprawnieniami do emisji powinny ograniczyć emisje o 43 %, a sektory nieobjęte systemem handlu uprawnieniami do emisji, w tym sektor transportu innego niż transport lotniczy, o 30 % na podstawie sprawiedliwego i solidarnego podziału między państwami członkowskimi. W konkluzjach nie wspomniano konkretnie o transporcie.

2.4. W białej księdze w sprawie polityki transportowej UE z 2011 r. [COM(2011) 144] stwierdzono, że w krajach rozwiniętych emisje gazów cieplarnianych należy „do 2050 r. ograniczyć o 80–95 % w porównaniu z poziomem z 1990 r.”, aby utrzymać globalne ocieplenie poniżej 2 stopni Celsjusza. W przypadku transportu wystarczałoby „ograniczenie do 2050 r. o [...] 60 % [...] w porównaniu z poziomem z roku 1990” lub o 20 % poniżej poziomu z 2008 r. do roku 2030 (8 % powyżej poziomu z 1990 r.).

2.5. Komisja potwierdziła, że cele te są zgodne z ramami politycznymi z 2014 r. na okres 2020–2030 dotyczącymi klimatu i energii, ze strategią ramową unii energetycznej z 2015 r. i ze zobowiązaniami INDC powziętymi przez UE w porozumieniu zawartym na konferencji COP 21 <sup>(6)</sup>.

2.6. Stwierdziła również, że potrzebne będą dalsze wysiłki po 2020 r., aby osiągnąć te cele <sup>(7)</sup>.

2.7. Z ostatniej oceny postępów we wdrażaniu białej księgi wynika, że jest zbyt wcześnie na wyciągnięcie wniosków. Położono w niej natomiast nacisk na wdrażanie <sup>(8)</sup>.

### Pakiet

2.8. Na pakiet składają się następujące elementy:

- Komunikat nadrzędny zatytułowany „Przyspieszenie przechodzenia Europy na gospodarkę niskoemisyjną” [COM(2016) 500] (komunikat).
- Wniosek ustawodawczy w sprawie rocznych wiążących ograniczeń emisji gazów cieplarnianych przez państwa członkowskie w latach 2021–2030 (COM(2016) 482) (wniosek w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego).
- Wniosek ustawodawczy w sprawie włączenia emisji i pochłaniania gazów cieplarnianych pochodzących z działalności związanej z użytkowaniem gruntów, zmianą użytkowania gruntów i leśnictwem do ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030 (COM(2016) 479).
- Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej (COM(2016) 501) (strategia).

2.9. W komunikacie wyznaczono podstawowe zasady regulujące wdrażanie, takie jak podział obciążeń powiązany z gospodarkami państw członkowskich (sprawiedliwość i solidarność), zapewnienie elastyczności przez wykorzystywanie uprawnień do emisji w sektorach nieobjętych systemem handlu uprawnieniami do emisji, utrzymanie ambitnych poziomów redukcji gazów cieplarnianych w drodze ustaleń podejmowanych z każdym sektorem oddzielnie (integralność środowiskowa). W komunikacie podkreślono znaczenie kontekstu sprzyjającego transformacji.

2.10. **Wniosek w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego** przewiduje podział odpowiedzialności za INDC między państwa członkowskie zgodnie z porozumieniem paryskim COP21. Każde państwo członkowskie decyduje, w jaki sposób osiągnąć przewidziane dla niego rezultaty.

<sup>(6)</sup> COM(2014) 15 final, s. 14, pkt 4.1; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final, ss. 6–8.

<sup>(7)</sup> COM(2014) 15 final, s. 14, pkt 4.1.

<sup>(8)</sup> SWD(2016) 226.

2.11. **Strategia** służy wdrażaniu celów dotyczących redukcji emisji ujętych w białej księdze. Koncentruje się na transporcie drogowym i obejmuje następujące kluczowe punkty:

a) **Efektywność, zachowania i wysokość opłat drogowych**

- Optymalizacja systemów transportowych
- Wpływ na zachowania za pomocą opłat drogowych
- Sprzyjanie multimodalności

b) **Paliwa alternatywne**

- Promowanie niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii dla transportu
- Opracowanie biopaliw drugiej generacji
- Dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (2014/94/UE)

c) **Pojazdy o niskiej emisji**

- Wspólne normy umożliwiające podróże transgraniczne
- Promowanie pojazdów bezemisyjnych, również w ramach zamówień publicznych
- Certyfikacja emisji CO<sub>2</sub> i zużycia paliwa dla autobusów i samochodów ciężarowych
- Przywrócenie zaufania do pomiarów poziomów emisji w rzeczywistych warunkach jazdy

d) **Tworzenie kontekstu: synergia i nowe modele biznesowe, innowacja, gospodarka cyfrowa, rozwój kompetencji, inwestycje i wsparcie**

- Tworzenie sprzyjającego kontekstu dla mobilności niskoemisyjnej poprzez synergie z innymi obszarami polityki, badania, innowacje i budowanie kompetencji

e) **Lotnictwo i transport morski – działania międzynarodowe**

- ICAO zaproponowała wprowadzenie ogólnosiatowego środka rynkowego do emisji z lotnictwa międzynarodowego, podczas gdy IMO pracuje obecnie nad projektowymi kryteriami efektywności energetycznej dla statków, poczynając od monitorowania emisji.

### 3. Uwagi ogólne

3.1. Zgodnie ze swoim stanowiskiem w sprawie unijnej białej księgi i ze zobowiązaniami INDC powziętymi przez UE<sup>(9)</sup>, EKES popiera cele wyznaczone w strategii.

3.2. EKES ponownie wyraża poparcie dla celów określonych w białej księdze i po raz kolejny ubolewa, co już uczynił w opinii z 2015 r. w sprawie wdrażania białej księgi, że wewnętrzny rynek transportu jest wciąż daleki od urzeczywistnienia. Stwierdza, że pożądane byłoby podjęcie działań w tym zakresie<sup>(10)</sup>. Pełne wprowadzenie w życie rynku wewnętrznego poprawiłoby efektywne gospodarowanie zasobami i ograniczyło emisje. Należy to osiągnąć za pomocą jasnych i egzekwowalnych przepisów prawa, którym towarzyszyć powinny środki zwalczania wszelkich form dumpingu socjalnego, oszustw i nadużyć w zakresie delegowania pracowników i dostępu do świadczeń społecznych.

3.3. EKES popiera również nowe i innowacyjne elementy strategii, takie jak współpracujące inteligentne systemy transportowe (C-ITS), w tym opracowanie współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych pojazdów oraz integrację pojazdów elektrycznych w systemie energetycznym za pośrednictwem inteligentnych sieci, opracowanie nowych modeli biznesowych i wzorców transportu na podstawie rozwoju gospodarki cyfrowej. Systemy cyfrowe będą też oddziaływać zarówno na przewóz osób, jak i towarów i przyczynią się na przykład do optymalizacji strumienia ruchu i możliwości dokonywania zasobooszczędnych wyborów ograniczających emisje<sup>(11)</sup>.

<sup>(9)</sup> Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 146; Dz.U. C 291 z 4.9.2015, s. 14; i Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10.

<sup>(10)</sup> Dz.U. C 291 z 4.9.2015, s. 14, pkt 1.5 i 1.6.

<sup>(11)</sup> COM(2016) 766 final.

3.4. EKES podkreśla, jak ogromne znaczenie ma przywrócenie zaufania do dostarczanych przez producentów danych dotyczących emisji z pojazdów i popiera środki prowadzące do osiągnięcia tego celu. Podkreśla, jak ważne jest wsparcie ze strony zainteresowanych stron i ogółu społeczeństwa i prowadzenie z nimi dialogu, a także podjęcie działań mających na celu ustalenie odpowiedzialności za dostarczanie w przeszłości błędnych danych i zapobieganie powtórzeniu się tego.

3.5. Ponownie zaznacza, że wiele proponowanych środków – w tym opłaty drogowe<sup>(12)</sup> – wymaga elastyczności i dostosowania do warunków lokalnych.

3.6. Komitet ponownie wyraża poparcie dla celów zawartych w porozumieniu paryskim COP 21 i dla INDC UE oraz podtrzymuje swoje stanowisko, że zobowiązania te nie generują nowych powinności w odniesieniu do celów wyznaczonych w białej księdze<sup>(13)</sup>. EKES odnotowuje poparcie zainteresowanych stron dla wdrażania porozumienia paryskiego, wyrażone w proklamacji działań z Marrakeszu, jak również ukonstytuowanie się partnerstwa na rzecz działań globalnych z udziałem zarówno podmiotów będących stroną porozumienia, jak i podmiotów, które do niego nie przystąpiły.

3.7. Komitet potwierdza swoje stanowisko, że wdrożenie białej księgi i strategii ramowej na rzecz stabilnej unii energetycznej (COM(2015) 80) wymaga przeglądu, a w celu osiągnięcia określonych tam celów należy w odpowiednich przypadkach dodać nowe działania<sup>(14)</sup>.

3.8. EKES podkreśla potrzebę stworzenia środowiska sprzyjającego wdrażaniu strategii bądź ram umożliwiających jej realizację i w tym względzie odsyła do komunikatu Komisji zatytułowanego „Po konferencji w Paryżu”<sup>(15)</sup>, w którym mowa jest o potrzebie odejścia „od rozdrobnionego systemu charakteryzującego się brakiem koordynacji polityk krajowych, barierami rynkowymi i obszarami odizolowanymi pod względem dostaw energii”. Unia energetyczna stanowi ramy zapewniające sprzyjające środowisko dla transformacji energetyki, a nadchodząca strategia w zakresie badań, innowacji i konkurencyjności wykorzysta synergię między energią, transportem, gospodarką o obiegu zamkniętym oraz innowacją przemysłową i cyfrową, aby zapewnić większą konkurencyjność obecnych i przyszłych europejskich technologii niskoemisyjnych i technologii związanych z efektywnością energetyczną. Jak wspomniano już w pkt 3.3 powyżej, obejmuje to również środki na rzecz poprawy umiejętności i propagowanie badań i rozwoju.

Istnieje potrzeba podjęcia przez społeczeństwo obywatelskie działań opartych na porozumieniu zainteresowanych stron – opinii publicznej, konsumentów, partnerów społecznych, MŚP, innowacyjnych przedsiębiorstw typu start-up oraz konkurencyjnych w skali świata branż. Mowa jest o inteligentnych miastach i społecznościach miejskich jako o miejscach, w których w znacznej większości odbędzie się przyszła transformacja, jak również o ich roli w rozwijaniu transportu publicznego i planowaniu transportu<sup>(16)</sup>.

3.9. W strategii przyjęto podejście międzysektorowe, np. gdy mowa jest o potrzebie sprzyjającego środowiska oraz w odniesieniach do rozwiązań z zakresu mobilności cyfrowej i związków z polityką energetyczną. Podejście to jest zgodne z dokumentem roboczym służb Komisji w sprawie wdrożenia białej księgi w dziedzinie transportu oraz z komunikatem Komisji w sprawie usprawniania jednolitego rynku. Oba dokumenty mają na celu poprawę zrozumienia i dostępalności polityk sektorowych poprzez umiejscowienie ich w kontekście nadrzędnych strategii UE<sup>(17)</sup>.

3.10. EKES popiera przyjęte w strategii całościowe podejście do polityki transportowej, lecz życzyłoby sobie, aby było ono bardziej rozwinięte, na przykład w kwestii spójności między strategią a komunikatem w sprawie usprawniania jednolitego rynku, w tym w kwestii synergii między otwarciem rynku a efektywnością, a także jeśli chodzi o perspektywy oferowane przez wewnętrzny rynek cyfrowy, o gospodarkę dzielenia się i gospodarkę o obiegu zamkniętym, w tym skutki dla wzorców transportu i aspekty społeczne<sup>(18)</sup>.

3.11. Dokument roboczy Komisji towarzyszący strategii odnosi się do kilku nowych tendencji „społecznościowych”, takich jak gospodarka dzielenia się w sektorze transportu, automatyczne i połączone pojazdy, cyfryzacja i mobilność postrzegana jako usługa. Należało wspomnieć o tych tendencjach w strategii, w tym o rosnącym wykorzystaniu platform internetowych.

<sup>(12)</sup> Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 146.

<sup>(13)</sup> Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10, pkt 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 i 5.2.

<sup>(14)</sup> Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10, pkt 1.4, 5.2 i 5.3.

<sup>(15)</sup> COM(2016) 110 final, pkt 3.1, s. 5.

<sup>(16)</sup> COM(2016) 110 final, pkt 3.1, s. 7.

<sup>(17)</sup> SWD(2016) 226, pkt 4.1, s. 27.

<sup>(18)</sup> COM(2016) 288 final i COM(2016) 356 final.

3.12. EKES wyraża ubolewanie, że w strategii nie poruszono aspektów społecznych – w tym praw konsumentów, stosunków na rynku pracy i statusu mikroprzedsiębiorstw – związanych z niektórymi planowanymi inicjatywami, na przykład dotyczącymi planu C-ITS, gospodarki cyfrowej, nowych wzorców transportu lub dalszego otwarcia rynku w różnych sektorach transportu. Komitet uważa, że należy zająć się tymi kwestiami na wczesnym etapie, aby uniknąć niepotrzebnych napięć.

3.13. EKES docenia, że w strategii poruszono kwestię finansowania, ponieważ ma ona zasadnicze znaczenie dla wdrażania strategii. Zwraca uwagę na potrzeby w zakresie finansowania obszarów o ograniczonych zasobach finansowych oraz projektów, które nie są wystarczająco duże, aby osiągnąć progi współfinansowania UE. W sektorze transportowym powinny być dostępne opcje finansowania małych projektów, tak jak ma to miejsce w sektorze energetycznym.

3.14. EKES przywiązuje wagę do przeglądu białej księgi, który Komisja zaplanowała już na 2016 r.<sup>(19)</sup> Nie podziela poglądu, że jest jeszcze za wcześnie na ocenę jej wdrożenia<sup>(20)</sup> gdyż zmiany takie jak cyfryzacja, rozwój polityki energetycznej i całościowe kształtowanie i wdrażanie polityki przez obecną Komisję uzasadniają aktualizację białej księgi.

3.15. EKES popiera przedstawione w strategii propozycje działań zewnętrznych, zwłaszcza dalsze działania ICAO i IMO dotyczące lotnictwa i transportu morskiego. Wyraża ubolewanie, że strategia nie wspomina o innych formach działań zewnętrznych, takich jak zorganizowany dialog i analizy porównawcze z krajami sąsiadującymi z Europy Wschodniej i Afryki Północnej.

#### 4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES popiera plan działania załączony do strategii, z zastrzeżeniem następujących uwag:

- Komitet wyraża ubolewanie, że o ile plan działania wspomina o ułatwianiu wdrażania sieci TEN-T, przeglądzie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy oraz o przepisach w sprawie dostępu do rynku usług autokarowych i autobusowych, nie zawiera żadnej wzmianki o planowanych wnioskach dotyczących poprawionych zasad dostępu do rynku towarów przewożonych transportem drogowym. Wyklucza się w ten sposób część regulacji rynku transportu, gdzie występują znaczne możliwości poprawy funkcjonowania rynku, tak aby rozwijał się w kierunku bardziej efektywnego energetycznie i zasobooszczędnego systemu transportowego. EKES zwraca uwagę na swoją opinię w sprawie: „Wewnętrzny rynek międzynarodowego towarowego transportu drogowego: dumping socjalny i kabotaż” (TEN/575) i po raz kolejny podkreśla znaczenie jasnych i egzekwowalnych przepisów prawa oraz konieczność zwalczania wszelkich form dumpingu socjalnego, oszustw i nadużyć w zakresie delegowania pracowników i dostępu do świadczeń społecznych.
- EKES pochwała plany dotyczące przeglądu dyrektywy w sprawie eurowiniety (1999/62/WE), dyrektywy w sprawie interoperacyjności systemów elektronicznych opłat drogowych (EETS) we Wspólnocie (2004/52/WE) i decyzji Komisji z 2009 r. w sprawie definicji europejskiej usługi opłaty elektronicznej oraz jej elementów technicznych.
- Komitet ponownie zaznacza, że elastyczność i unikanie nieuzasadnionych efektów kosztowych w odległych i słabo zaludnionych regionach, w tym na wyspach i w regionach górskich, powinny stanowić ważne elementy wszelkich przyszłych wniosków<sup>(21)</sup>.
- Dyrektywę w sprawie EETS przyjęto w 2004 r. i nadal nie została ona wdrożona, pomimo licznych prób. EKES uważa, że związana z nią koncepcja wymaga obecnie przeglądu, aby uatrakcyjnić ją dla operatorów i użytkowników.

4.2. Komitet zgadza się, że europejska strategia w sprawie współpracujących inteligentnych systemów transportowych ma ogromny potencjał wniesienia wartości dodanej poprzez zwiększenie efektywności, i zwraca uwagę na zmiany, jakie C-ITS spowoduje we wzorcach transportu, strukturze rynku, prawie umów i kwestiach społecznych, na przykład w związku z większą liczbą mikroprzedsiębiorstw działających za pośrednictwem platform internetowych. Należy poświęcić tym aspektom należną uwagę<sup>(22)</sup>.

<sup>(19)</sup> Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10, pkt 1.4 i 5.2.

<sup>(20)</sup> SWD(2016) 226, pkt 5, s. 34 i pkt 2, s. 4.

<sup>(21)</sup> Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10, pkt 1.6.

<sup>(22)</sup> COM(2015) 192 final.

4.3. EKES popiera cel strategii, jakim jest sprzyjanie multimodalności, oraz podkreśla, że należy preferencyjnie traktować te rozwiązania transportowe, które są najbardziej zasobooszczędne w każdym konkretnym przypadku. Ma również nadzieję, że ocena dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego doprowadzi do przydatnej aktualizacji zapewniającej dostateczną elastyczność, aby zagwarantować jak największą skuteczność, a jednocześnie uniknąć równoległego dostępu do rynku w transporcie drogowym. Podkreśla, jak ważne jest zachęcanie do przechodzenia na niskoemisyjne rodzaje transportu, w tym na transport kolejowy i kombinowany. Podkreśla w związku z tym, że ważne jest także, by opłaty za użytkowanie infrastruktury i koszty zewnętrzne były uwzględnione w sposób zapewniający uczciwą konkurencję między różnymi rodzajami transportu.

4.4. EKES zwraca uwagę na lepszą zasobooszczędność zestawów pojazdów o długości 25,25 m (europejski system modułowy (EMS)). Dwa zestawy EMS mogą przewieźć taki ładunek jak trzy tradycyjne zestawy, co przekłada się na lepszą efektywność energetyczną i mniejsze emisje na jednostkę. Zestawy EMS powinny być zatem dopuszczone tam, gdzie warunki są odpowiednie, w tym w ruchu transgranicznym, ale ocenę tej kwestii należy pozostawić państwom członkowskim.

4.5. Komitet popiera przyjęte w strategii podejście do paliw alternatywnych, w tym potrzebę wspierania rynku i rozwoju infrastruktury zgodnie z różnymi potrzebami różnych rodzajów transportu, które dotyczy obecnie głównie: a) energii elektrycznej, przede wszystkim dla samochodów; b) gazu ziemnego w różnych formach, przede wszystkim wykorzystywanego przez pojazdy ciężarowe, autobusy i statki; oraz c) biopaliw. EKES podkreśla, że sektor paliw alternatywnych rozwija się nieustannie, a zarówno popyt, jak i podaż mogą ulec zmianie.

4.6. EKES aprobuje plany opracowania biopaliw, które nie pochodzą z produktów rolnych lub nie wiążą się z użytkowaniem gruntów wywierającym negatywny wpływ na produkcję żywności, lecz pochodzą z innych źródeł, takich jak pozostałości, produkty uboczne i odpadowe, w tym z leśnictwa, zgodnie z opiniami wyrażonymi wcześniej przez EKES<sup>(23)</sup>.

4.7. EKES podkreśla znaczenie zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego i władz szczebla niższego niż krajowy we wdrażanie strategii. Ważną częścią tych działań byłoby większe wykorzystywanie dialogu partycypacyjnego ze społeczeństwem obywatelskim, jak zasugerowano w opinii rozpoznawczej EKES-u z dnia 11 lipca 2012 r. w sprawie włączenia i zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego<sup>(24)</sup>, co doprowadziło do zorganizowania dwóch konferencji: w Malmö w 2015 r. i w Mediolanie w 2016 r. dotyczących przyszłości europejskich korytarzy sieci bazowej, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii wdrażania, zarządzania i finansowania.

4.8. Aby poprawić przejrzystość EKES proponuje, by Komisja publikowała roczną tablicę wyników w zakresie ograniczenia emisji.

4.9. Komitet zwraca również uwagę na znaczenie budowania koalicji w celu wsparcia wdrażania i rozwiązywania problemów zgodnie z propozycją wyrażoną w opinii EKES-u w tej sprawie<sup>(25)</sup>.

4.10. EKES wyraża ubolewanie, że wniosek w sprawie wspólnego wysiłku redukcyjnego nie zawiera rozważań na temat ewentualnej potrzeby ustanowienia celów dotyczących redukcji emisji w konkretnych sektorach. W strategii stwierdza się, że biała księga powstała z myślą o transporcie i opiera się na rzetelnej ocenie tego, co jest wykonalne, bez negatywnych skutków dla funkcji transportu. Dodatkowe kroki opisane w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym strategii są skromne i przewidują redukcję emisji w sektorze transportu na poziomie 18–22 % do 2030 r. zamiast obecnie planowanych 18–19 %<sup>(26)</sup>.

Bruksela, dnia 23 lutego 2017 r.

Georges DASSIS  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

<sup>(23)</sup> Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10, pkt 1.8.

<sup>(24)</sup> Dz.U. C 299 z 4.10.2012, s. 170, pkt 1.11 i Dz.U. C 389 z 21.10.2016, s. 20.

<sup>(25)</sup> Dz.U. C 389 z 21.10.2016, s. 20.

<sup>(26)</sup> SWD(2016) 501, pkt 5, ss. 82–83.