



Bruksela, dnia 8 kwietnia 2011 r.

## KANCELARIA SENATU

Przedstawiciel Kancelarii Senatu  
przy Unii Europejskiej

Sprawozdanie nr 26/2011

### **Sprawozdanie nt. strategii Komisji Europejskiej ws. transportu w roku 2050**

**Bruksela, 28 marca 2011 r.**

#### **1. TRANSPORT W ROKU 2050 – PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA NOWEJ STRATEGII**

Komisja Europejska przyjęła w dniu 28 marca 2011 r. wszechstronną strategię (**Transport w roku 2050**) zmierzającą do ustanowienia konkurencyjnego systemu transportu służącego zwiększeniu mobilności, pokonaniu głównych przeszkód w najważniejszych obszarach oraz pobudzeniu wzrostu i zatrudnienia. Jednocześnie przygotowywane wnioski mają na celu zdecydowane zmniejszenie zależności Europy od importowanej ropy naftowej oraz redukcję o 60 % łącznej emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu do 2050 r.

Osiągnięcie tych celów wymaga dogłębnej transformacji obecnego transportu w Europie.

Wśród najważniejszych celów na rok 2050 r. należy wymienić:

- miasta wolne od pojazdów o napędzie konwencjonalnym;
- przynajmniej 40 % paliw w lotnictwie ma pochodzić ze źródeł odnawialnych i spełniać warunek niskoemisyjności; redukcja emisji towarzyszących transportowi morskemu o przynajmniej 40 %;
- 50 % przesunięcie międzymiastowego ruchu pasażerskiego na średnie dystanse oraz transportu towarów z dróg na tory kolejowe i drogi morskie;

- wszystko to łącznie ma się przyczynić do zmniejszenia łącznych emisji w transporcie o 60 % w pierwszej połowie tego stulecia.

Jak zauważył komisarz **Siim Kallas**, odpowiedzialny za transport wiceprzewodniczący Komisji: „Transport w roku 2050 wytycza plan stworzenia konkurencyjnego sektora transportu, który pozwoli na zwiększenie mobilności i redukcję emisji. Możemy i musimy dokonać jednego i drugiego jednocześnie. Powtarzana często opinia, że walka ze zmianą klimatu oznacza konieczność ograniczenia mobilności jest po prostu fałszywa. Konkurencyjne systemy transportu mają żywotne znaczenie dla zdolności Europy do konkurencyjności z całym światem w dziedzinie wzrostu gospodarczego, tworzenia miejsc pracy i powszedniej jakości życia obywateli. Ograniczanie swobody poruszania się nie wchodzi w rachubę; nie ma też mowy o pozostawieniu transportu samemu sobie. Możemy przełamać wieloletnią zależność sektora od ropy, nie poświęcając przy tym jego sprawności ani nie zagrażając mobilności. Dzięki temu wszyscy mogą tylko skorzystać.”

Biała księga o Transporcie w roku 2050 dotyczy utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu. Zmierza ona do usunięcia najważniejszych barier i wąskich gardeł w wielu kluczowych obszarach obejmujących między innymi: infrastrukturę transportową i inwestycje w tej sferze, innowacje i rynek wewnętrzny. Ostateczny cel to utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu, na którym panować będzie ostrzejsza konkurencja oraz w pełni zintegrowana sieć transportowa, łącząca rozmaite formy transportu tak, by umożliwić głębokie przemiany sposobu przemieszczania się pasażerów i towarów. W tym celu plan wysuwa 40 konkretnych inicjatyw na przestrzeni nadchodzącej dekady.

„Połączenie roli transportu jako dobra powszechnego użytku z koniecznością obniżania emisji to ambitny cel. Rozwiązaniem jest transformacja i wzrost konkurencyjności europejskiego transportu” - tłumaczył unijny komisarz ds. transportu **Siim Kallas**. Transport to trudny sektor, ponieważ popyt na samochody rośnie i będzie rósł przez najbliższe 20 lat, a Komisja Europejska deklaruje, że celem jej polityki nie jest ograniczanie mobilności mieszkańców UE.

Transformacja europejskiego systemu transportu ma więc polegać na używaniu nowych technologii w motoryzacji, które zastąpią tradycyjne paliwa na bazie ropy. Chodzi np. o samochody elektryczne lub napędzane biopaliwami. Ponadto dzięki sprawnym sieciom transportu kolejowego mają być dostępne alternatywy dla poruszania się samochodem. W efekcie do 2030 r. liczba tradycyjnych samochodów jeżdżących po europejskich miastach ma się zmniejszyć o połowę, a w 2050 mają one zupełnie zniknąć.

Ponadto o 40 proc. mają być obniżone emisje w transporcie statkami. Komisja Europejska

oczekuje propozycji rozwiązań w tym zakresie od Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Do 40 proc. ma wzrosnąć udział niskoemisyjnych paliw w lotnictwie.

Komisja Europejska (KE) proponuje stosowanie zachęt, żeby osiągnąć wyznaczone cele. „Chcemy tu działać poprzez zachęty fiskalne. Po pierwsze, chcemy ułatwić wejście na rynek paliw alternatywnych poprzez ich nieopodatkowanie, choć jest to polityka państw członkowskich. Po drugie, musimy proponować alternatywne do paliw opartych na ropie napędy do samochodów, np. elektryczne, zwłaszcza że ropa drożeje” - powiedział komisarz Kallas.

Komisja Europejska ma nadzieję, że do 2050 r. 30 proc. ładunków przewożonych ciężarówkami na odległości powyżej 300 km "przerzuci się" na koleje i statki. Do 2050 r. ma to być 50 proc. Dlatego KE kładzie nacisk na rozwój sieci kolei dużych prędkości w Europie i chce jej ukończenia do 2050 r. Oczekuje potrojenia jej długości do 2030 r., tak by do 2050 r. większość średniodystansowego ruchu pasażerskiego odbywała się koleją. Ponadto do 2050 r. wszystkie główne lotniska w UE miałyby być podłączone do węzłów kolejowych, najlepiej dużych prędkości. Ma być też zapewniona "dostateczna liczba" portów morskich UE podłączonych do sieci przewozów kolejowych cargo i gdzie to możliwe do wodnego transportu wewnątrzlądowego.

Komisarz Kallas ocenił nakłady inwestycyjne potrzebne do stworzenia takiego systemu transportu na 1,5 bln euro. Oczekuje, że w przyszłości przemysł transportowy sam będzie się finansował, choć trzeba mu to ułatwić m.in. poprzez prywatyzację. "Transport powinien być coraz bardziej samodzielny, niezależny, czyli powinno w nim być coraz więcej sektora prywatnego. Żeby się rozwijać, transport musi się sam w przyszłości finansować" - podkreślił Kallas. Obecnie wybrane inwestycje drogowe i kolejowe są dofinansowywane przez UE m.in. z funduszy strukturalnych oraz z programu TEN na transeuropejskie sieci transportowe.

Komisarz zwrócił też uwagę na niedostateczny system informacji, który np. w czasie ubiegłorocznych perturbacji wywołanych pyłem wulkanicznym znad Islandii uniemożliwiał pasażerom szybkie sprawdzenie alternatywnych połączeń pociągami, które mogłyby zastąpić odwołane loty. Dlatego KE ma nadzieję, że do 2020 r. powstanie zarys zintegrowanego systemu zarządzania i informacji o transporcie.

W Białej księdze Komisja Europejska wyznacza też standardy bezpieczeństwa w transporcie. Oczekuje, że do 2020 o połowę zmniejszy się liczba ofiar śmiertelnych na drogach, a do 2050 r. wypadki śmiertelne na drogach zostaną niemal wyeliminowane.

## **2. RÓŻNE CELE DLA POSZCZEGÓLNYCH FORM PODRÓŻY**

Plan **Transport w roku 2050** określa różne cele dla poszczególnych form podróży - w granicach miast, między miastami i na długie dystanse.

### **1. Podróże międzymiastowe: połowę pasażerów oraz transportów towarowych pokonujących średnie odległości należałoby przenieść z dróg na tory kolejowe i drogi wodne.**

- Do roku 2050 kolej powinna przejąć większość średniodystansowego ruchu pasażerskiego (na trasach długości około 300 km i więcej).
- Do roku 2030 nie mniej niż 30 % drogowych przewozów towarów na odległości powyżej 300 km powinno się przenieść na inne środki transportu (kolej, żegluga śródlądowa), a do roku 2050 - ponad 50 %.
- Należy uruchomić w pełni sprawną unijną sieć bazową korytarzy transportowych wyposażonych w sposób pozwalający na sprawne łączenie różnych rodzajów transportu (sieci TEN-T o szczególnym znaczeniu) do roku 2030, który do roku 2050 zostanie rozwinięty do sieci o wysokiej jakości i przepustowości wraz z zestawem odpowiednich usług informacyjnych.
- Do roku 2050 – doprowadzić do połączenia wszystkich lotnisk sieci o szczególnym znaczeniu z siecią kolejową, najlepiej - przystosowaną do dużych prędkości; zapewniając dostateczne połączenie wszystkich najważniejszych portów z koleją towarową, a gdy tylko to możliwe również z siecią dróg żeglugi śródlądowej.
- Do roku 2020 ustanowić trzeba ramy dla sieci informacji o europejskim transporcie różnego rodzaju, systemu zarządzania i opłat - zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym.
- Przejście do konsekwentnego stosowania zasad „użytkownik płaci” oraz „zanieczyszczający płaci” przy zaangażowaniu sektora prywatnego w starania na rzecz wyeliminowania zakłóceń, zwiększania dochodów oraz zapewniania funduszy na inwestycje w transport przyszłości.

**2. Podróże na długie dystanse i międzykontynentalny transport towarów pozostaną zdominowane przez transport lotniczy i morski. Nowe silniki, paliwa i systemy zarządzania ruchem pozwolą na zwiększenie wydajności i ograniczenie emisji.**

- Paliwa niskoemisyjne w lotnictwie mają sięgać 40 % ogółu paliw w roku 2050; również do 2050 r. poziom emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z morskich paliw płynnych trzeba zmniejszyć o 40 %.
- Dopelnienie, do roku 2020, modernizacji europejskiego systemu służb kontroli ruchu lotniczego obsługujących całość europejskiej jednolitej przestrzeni powietrznej: przyspieszenie i zwiększenie bezpieczeństwa i przepustowości transportu lotniczego. Domknięcie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym obejmującym 58 krajów oraz 1 mld mieszkańców do roku 2020.
- Wykorzystanie inteligentnych systemów zarządzania w transporcie lądowym i drogą wodną (np. ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet i LRIT<sup>1</sup>).
- Współpraca z partnerami międzynarodowymi oraz organizacjami międzynarodowymi (takimi, jak ICAO oraz IMO) nad propagowaniem konkurencyjności branży europejskiej oraz realizacji celów w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu na poziomie globalnym.
- Transport miejski czeka zdecydowany zwrot w kierunku czystszych ekologicznie pojazdów i paliw. Do roku 2030 zastąpionych zostanie 50 % pojazdów o napędzie konwencjonalnym, a do roku 2050 mają one całkowicie zniknąć z naszych miast.
- Zmniejszenie o połowę natężenia ruchu aut o napędzie konwencjonalnym do roku 2030; całkowite wyprowadzenie ich z miast w perspektywie roku 2050; doprowadzenie do całkowicie wolnego od emisji dwutlenku węgla ruchu w głównych ośrodkach miejskich do 2030 r.
- Do 2050 r. - ograniczenie niemal do zera liczby śmiertelnych ofiar w ruchu drogowym. Dążąc do tego celu, UE stawia sobie za zadanie zmniejszenie liczby śmiertelnych wypadków o połowę do roku 2020. Jednocześnie UE stanie się bezdyskusyjnym liderem w dziedzinie bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego, kolejowego i morskiego.

---

<sup>1</sup> Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), inteligentne systemy transportowe (drogowe), usługi informacji rzecznej (RIS), Europejski system wymiany informacji morskich SafeSeaNet, system dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT).

### 3. TRANSPORT W ROKU 2050: POWAŻNE WYZWANIA, DECYDUJĄCE ŚRODKI – SZCZEGÓŁOWE OMÓWIENIE

- **Znaczenie transportu**

Transport ma fundamentalne znaczenie dla naszej gospodarki i całego społeczeństwa. Mobilność to klucz do wzrostu i tworzenia miejsc pracy. Sektor transportu zatrudnia bezpośrednio około 10 mln Europejczyków, przynosząc około 5 % łącznego produktu krajowego brutto (PKB). Efektywne systemy transportu mają żywotne znaczenie dla zapewnienia zdolności przedsiębiorstw europejskich do konkurowania w warunkach globalnej ekonomii. Koszty logistyki – jak transport i magazynowanie – reprezentują 10-15 % kosztów każdego gotowego produktu wytwarzanego w Europie. Jakość usług transportowych ma żywotne znaczenie dla jakości życia nas wszystkich. Przeciętnie 13,2 % budżetu każdego gospodarstwa domowego przeznaczamy na dobra i usługi związane z transportem.

- **Poważne wyzwania**

Powszechna mobilność będzie się nasilać. Transport europejski znalazł się jednak na rozstajach. Nasz system transportu stoi w obliczu poważnych wyzwań.

⇒ W nadchodzących dziesięcioleciach zaznaczy się coraz silniejszy niedostatek ropy naftowej, pozyskiwanej w coraz większym stopniu w niestabilnych regionach świata. Poziom ceny baryłki ropy na przestrzeni lat 2005-2050 z pewnością przekroczy dwukrotność ceny z roku 2005 (59 USD za baryłkę). Aktualne wydarzenia tym bardziej zaostrzają skrajną zmienność cen ropy.

⇒ Pomimo zwiększenia energooszczędności w transporcie, pozostaje on w 96 % zależny energetycznie od ropy naftowej.

⇒ Zatory komunikacyjne w Europie kosztują nas co roku około 1 procenta sumarycznego PKB.

⇒ Konieczne jest drastyczne ograniczenie światowych emisji gazów cieplarnianych, jeśli mamy utrzymać globalną zmianę klimatu w granicach 2°C ocieplenia. W tym celu należy ograniczyć emisje w skali Unii do roku 2050 o 80-95% w porównaniu z poziomem w 1990 roku.

⇒ Poważny niepokój budzą zatory komunikacyjne, zarówno drogowe, jak i lotnicze. Przewiduje się dalszy wzrost aktywności transportowej rzędu 40 % w stosunku do poziomu z 2005 r. w perspektywie 2030 r., oraz nieco ponad 80 % do roku 2050. Ruch pasażerski ma się nasilić w nieco mniejszym stopniu niż towarowy: o 34 % do 2030 r. i o 51 % do 2050 r.

⇒ Nie można powiedzieć, by rozwój infrastruktury we wschodnich i zachodnich rejonach Unii był równomierny. W nowo przyjętych państwach członkowskich powstało dotąd jedynie około 4800 km autostrad. Nie zbudowano na razie ani jednej linii szybkiej kolei, a tradycyjne tory kolejowe są często w opłakanym stanie.

⇒ Sektor transportowy w UE boryka się z narastającą presją konkurencji na szybko rosnących światowych rynkach transportu.

Wyczerpujący przegląd najważniejszych danych statystycznych w sferze transportu można znaleźć w dostępnym drogą internetową zestawieniu: *Transport 2050: 50 faktów i wykresów*: [http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/index_en.htm)

- **Transport w roku 2050: najważniejsze środki**

Strategia, jaką zarysowuje biała księga zatytułowana: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, zmierza do wprowadzenia daleko idących zmian strukturalnych, oznaczających transformację sektora transportu.

W najbliższych latach (2011-2014) powinna ona uruchomić następujące główne środki:

⇒ **Gruntowne przekształcenie ram prawnych dla kolei** (pakiet kolejowy w latach 2012-2013). Plan Transportu w perspektywie 2050 r. stawia na poczesnym miejscu potrzebę przekształcenia całego sektora kolejowego tak, by uczynić go na tyle bardziej atrakcyjnym, by przejął znacznie większą część rynku przewozów pasażerskich i towarowych na średnie odległości (powyżej 300 km) do roku 2050. Jednocześnie ważne byłoby trzykrotne zwiększenie całkowitej długości trakcji szybkich połączeń kolejowych do roku 2030. W tym celu niezbędne są głębokie zmiany ram prawnych dla kolei, w szczególności: otwarcie rynku krajowych przewozów pasażerskich, wprowadzenie jednolitej struktury zarządzania dla wszystkich korytarzy kolei towarowej oraz całkowite, strukturalne oddzielenie zarządców infrastruktury od dostawców usług. Jednocześnie należy doskonalić otoczenie prawne tak, by kolej stała się bardziej atrakcyjna dla prywatnych inwestorów. Komisja

wystąpi w latach 2012-2013 z ambitnym pakietem inicjatyw ustawodawczych dla sektora kolejowego.

⇒ **Strategiczna sieć bazowa infrastruktury** ma żywotne znaczenie dla utworzenia rzeczywistego jednolitego obszaru transportu w Europie. Już w 2011 r. Komisja przedłożyła nowe wnioski dotyczące transeuropejskiej sieci bazowej transportu każdego rodzaju, a więc o charakterze multimodalnym (wytyczne dla sieci transeuropejskiej TEN-T, plany i wnioski w sprawie finansowania). UE ma zapewnić kapitał płynący poprzez spójne ramy w celu konsekwentnego wykorzystania środków przeznaczanych na TEN-T, funduszy spójności i strukturalnych. Wykorzystanie warunkowego finansowania zapewni skupienie środków na priorytetach UE oraz ściśle ukierunkowanie wsparcia dla wprowadzania nowych technologii (infrastruktury ładowania akumulatorów i tankowania paliw oraz zarządzania ruchem).

⇒ W celu uruchomienia rzeczywiście funkcjonującej sieci o charakterze multimodalnym trzeba doprowadzić do **usunięcia tzw. wąskich gardel komunikacyjnych i innych przeszkód** tamujących najważniejsze elementy sieci, w szczególności dzięki **pakietowi ustawodawczemu dla portów lotniczych** pozwalającemu na zwiększenie przepustowości i sprawności lotnisk (rok 2011), oraz inteligentnego ruchu na wodnych drogach śródlądowych bez zbędnych formalności, o którym mowa w **komunikacie o żegludze śródlądowej** (także 2011 r.), jak również **inicjatywa „e-Maritime”** (także jeszcze w roku 2011), w ramach gromadzenia masy krytycznej na rzecz pomysłu realnego obszaru niebieskiego pasa transportu morskiego bez barier. Komisja nie szczędzi również starań na rzecz usunięcia ograniczeń w **kabotażu drogowym** (w latach 2012-2013).

⇒ Tworzenie odpowiednich warunków finansowych: nowa koncepcja opłat za transport. Opłaty za transport muszą ulec restrukturyzacji zmierzającej do szerszego stosowania zasad „zanieczyszczający płaci” oraz „użytkownik płaci”.

#### **Decydujące środki w najbliższych latach to m.in.:**

- Opublikowanie wytycznych dla zastosowania kosztów infrastruktury towarzyszących samochodom osobowym (2012). Kolejny krok stanowi wniosek określający ramy internalizacji, dotyczącej kosztów wszystkich (z wyjątkiem objętych eurowinieta) pojazdów drogowych oraz kosztów koniecznej infrastruktury, wydatków pokrywających społeczne koszty zatorów, emisji CO<sub>2</sub> (o ile nie została ujęta w podatku paliwowym) zanieczyszczenia w skali lokalnej, hałasu i wypadków drogowych. Państwa członkowskie mają swobodę zastosowania takich opłat, jednak w razie dobrowolnego podjęcia się tego zadania mogą korzystać z wspólnych ram o zasięgu unijnym.



- Kontynuacja internalizowania kosztów zewnętrznych w pozostałych rodzajach transportu.
- Dla zapewnienia stabilnego źródła finansowania transportu stosuje się metodę asygnowania budżetu pochodzącego z wpływów pochodzących od korzystających z transportu na potrzeby rozwoju zintegrowanej i sprawnej sieci (np. wymóg ponownego inwestowania opłat ponoszonych przez sektor transportu w niezbędną infrastrukturę transportową wysokiej jakości).
- Stopniowe dopuszczanie do użytku europejskiego elektronicznego systemu opłat za przejazd (przykładowo: udostępnienie od października 2012 r. europejskiej usługi elektronicznej opłaty drogowej dla samochodów ciężarowych, a dwa lata później - dla wszelkich pojazdów, co umożliwi kierowcom ciężarówek uiszczanie drogą elektroniczną rozmaitych opłat za korzystanie z autostrad i to za pośrednictwem jednego usługodawcy na całą Europę). Tym samym zastąpione zostałyby liczne zróżnicowane systemy stosowane obecnie przez 21 państw członkowskich, w których obowiązują opłaty drogowe. Zasada byłaby tu taka sama, jak w przypadku telefonii komórkowej - opłaty powracają do usługodawców krajowych lub stosownych organów administracji odpowiedniego kraju, niezależnie od miejsca wpłaty. Dzięki elektronicznemu poborowi, opłaty za przejazd można bez trudu dostosować do zmiennych warunków (jak okresowe natężenie ruchu, pojazdy szczególnie silnie zanieczyszczające).

⇒ **Unijny Strategiczny plan dotyczący technologii transportowych (2011 r.).** Badania i faktyczne wdrożenie nowych technologii będzie warunkiem obniżenia towarzyszących transportowi emisji w całej UE i na świecie, czy to w komunikacji śródmiejskiej, transporcie miejskim, czy na dłuższych trasach. Naczelną inicjatywą roku 2011 będzie Strategiczny plan dotyczący technologii transportowych zmierzający do przegrupowania i ponownego ustrukturyzowania wysiłków badawczych w sferze transportu oraz ogólnorozwojowych w Europie.

⇒ Priorytetem pozostanie opracowanie **czystych, bezpiecznych i cichych pojazdów dla każdego rodzaju transportu** - czy to drogowego, czy morskiego, rzeczno, kolejowego bądź lotniczego. Do najważniejszych obszarów zaliczają się: paliwa alternatywne, nowe materiały, nowe układy napędowe oraz narzędzia informatyczne i systemy zarządzania ruchem pozwalające na kierowanie i integrowanie złożonych systemów transportu. Strategiczny plan dotyczący technologii transportowych określi: na co mamy w pierwszym rzędzie przeznaczać fundusze badawcze; jaką należy przyjąć strategię wdrażania dla

uzyskania odpowiednich zachęt i gwarancji skutecznego wprowadzenia nowych technologii na rynek; jak zapewnić przestrzeganie niezbędnych norm unijnych w celu zapewnienia spójnego wdrożenia w skali całej Europy.

⇒ W ramach całościowego planu technologii transportowych w 2012 r. Komisja ogłosi **strategię ekologicznie czystych systemów transportu** zawierającą bliższe szczegóły konkretnych środków służących jednocześnie za bodziec i ułatwienie w kontekście wprowadzenia **czystych pojazdów oraz opracowania** norm wdrażania czystych pojazdów na skalę całej Unii - np. reguły interoperacyjności infrastruktury służącej do ładowania akumulatorów, wytycznych i norm w zakresie infrastruktury stacji paliwowych.

⇒ **Trzyzęściowa strategia komunikacji miejskiej.** Kluczowym elementem strategii Transportu w roku 2050 jest wprowadzanie nowego celu, jakim jest wycofanie z użytku pojazdów o napędzie konwencjonalnym do roku 2050 – na korzyść pojazdów elektrycznych, o napędzie wodorowym, hybrydowym, transportu publicznego, a nawet komunikacji pieszej lub rowerowej w centrach miast. Wielka część odpowiedzialności za komunikację miejską spoczywa na państwach członkowskich - i to poszczególne miasta muszą zdecydować o odpowiednim zestawie środków lokomocji, jakiego potrzeba w ich regionie.

Tym niemniej w trosce o ułatwienie przejścia na czystsze formy transportu miejskiego, zamiarem Komisji jest:

- Wprowadzenie, na zasadach dobrowolności, procedur oraz wspomaganie finansowego do celów **audytów i planów mobilności miejskiej**. Rozważenie możliwości podłączenia miast i regionów, które przedłożą plany mobilności miejskiej do strumieni środków płynących z funduszy spójnościowych i regionalnych.
- Komisja wystąpi z wnioskami w sprawie unijnych ram **nakładania opłat na użytkowników dróg miejskich** oraz programów ograniczenia dostępu dla coraz większej liczby państw członkowskich wprowadzających tego rodzaju programy w celu rozładowania zatorów komunikacyjnych i przekształcenia wzorów komunikacyjnych w miastach. Pozwoli to na dalsze stosowanie rozmaitych programów w spójnych ramach o zasięgu unijnym, pod warunkiem, że nie będą one miały charakteru dyskryminacyjnego.
- W kontekście **rozwiązań technologicznych zmierzających do urzeczywistnienia czystych pojazdów** - żadne miasto nie powinno działać na własną rękę. W tym względzie UE zamierza skupić europejskie wysiłki badawcze, wprowadzając panunijne

strategie wdrażania oraz odpowiednie warunki rynkowe ułatwiające wprowadzanie do użytku nowych, czystszych pojazdów miejskich - przejście do czystych samochodów pasażerskich ma rangę najwyższego priorytetu, o czym świadczy Strategiczny plan dotyczący technologii transportowych (2011 r.).

⇒ **W odniesieniu do transportu na długie dystanse, w którym lotnictwo i transport morski** będą zapewne w dalszym ciągu dominowały, główny nacisk należy kłaść na zwiększenie konkurencyjności i ograniczenie emisji poprzez:

- Ukończenie, do roku 2020, modernizacji europejskiego systemu służb kontroli ruchu lotniczego (projektu SESAR<sup>2</sup>) zapewniając powstanie **jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej**: przyspieszenie i zwiększenie bezpieczeństwa i przepustowości transportu lotniczego. Na pierwszym etapie trwa tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB) - które mają powstać w drodze współpracy państw członkowskich do końca roku 2012. Już sama tylko jednolita europejska przestrzeń powietrzna ma przynieść około 10 % redukcji liczby przelotów, przy jednoczesnym znacznym ograniczeniu zużycia paliwa i emisji.
- Analogiczne poważne **usprawnienia zarządzania ruchem** mają kluczowe znaczenie dla ogólnej poprawy wydajności i zmniejszenia poziomu emisji, niezależnie od rodzaju transportu. Chodzi tu o wykorzystanie zaawansowanych systemów zarządzania w transporcie lądowym i drogą wodną (np. ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet i LRIT<sup>3</sup>).
- Do dalszych **istotnych środków w dziedzinie lotnictwa i żeglugi morskiej** należą: wprowadzenie czystszych ekologicznie silników, zarówno dzięki zmienionej konstrukcji jak i poprzez przejście na paliwa ze zrównoważonych źródeł (zob. Strategiczny plan dotyczący technologii transportowych); domknięcie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym obejmującym 58 krajów oraz 1 mld mieszkańców do roku 2020; jak również współpraca z partnerami międzynarodowymi oraz organizacjami międzynarodowymi (jak: Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego: ICAO oraz Międzynarodowa Organizacja Morska: IMO) nad propagowaniem konkurencyjności branży europejskiej oraz realizacji celów w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu na poziomie globalnym.

---

<sup>2</sup> Europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji SESAR z ang. *Single European Sky ATM Research*, zob. [http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm).

<sup>3</sup> Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), inteligentne systemy transportowe (drogowe), usługi informacji rzecznej (RIS), europejski system wymiany informacji morskich SafeSeaNet, system dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT).

- W szczególności w odniesieniu do **transportu drogą morską**, plan, by zmniejszyć o 40 % poziom emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z morskich paliw płynnych trzeba zrealizować za pomocą środków operacyjnych i technicznych, w tym nowych modeli silników i paliw niskoemisyjnych. Zważywszy na to, że transport ten ma zasięg globalny, środki te należy opracować w kontekście międzynarodowym IMO, aby były skuteczne.

⇒ **Zdecydowany impuls w kierunku planowania podróży z uwzględnieniem różnych środków lokomocji i zintegrowanych biletów.** Utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu zależy od skutecznego, interoperacyjnego systemu obejmującego swym zasięgiem całą Europę, dzięki któremu możliwe będzie planowanie podróży z uwzględnieniem różnych środków lokomocji i zintegrowanych biletów.

⇒ W najkrótszej perspektywie nastąpi zdecydowany impuls na rzecz podjęcia koniecznych środków unijnych, usprawniających **planowanie podróży z uwzględnieniem różnych środków lokomocji**, począwszy od głównych **norm koniecznych dla planowania podróży koleją w całej Unii (w roku 2012)**, jak również koniecznych środków ustawodawczych zapewniających usługodawcom dostęp do **danych o ruchu pasażerskim i jego natężeniu w czasie rzeczywistym**.

Wysoka jakość usług transportowych we wszystkich sektorach wymaga pełnej konsolidacji i wyegzekwowania **prawodawstwa w dziedzinie praw pasażerów**, bez względu na środek lokomocji. Po ustanowieniu ostatecznych ram ustawodawczych dotyczących praw pasażerów wszystkich rodzajów transportu, Komisja ogłosi sprawozdania z przestrzegania praw pasażerów linii lotniczych, a następnie - jeszcze w 2011 r. - wystąpi z wytycznymi dotyczącymi wspólnej wykładni praw pasażerów bez względu na środek lokomocji.

Powyższe wyszczególnienie nie jest wyczerpujące, ma jedynie na celu podkreślenie niektórych kluczowych środków, zaplanowanych na lata 2011-2014, dzięki którym wprowadzone zostaną decydujące, strukturalne zmiany konieczne dla budowy zintegrowanego jednolitego europejskiego obszaru transportu.

Pełny wykaz wszystkich inicjatyw należących do wizji Transportu w roku 2050 - w ponad 40 obszarach transportu drogowego, kolejowego, lotniczego morskiego i śródlądowego - można znaleźć w Internecie: [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm).

**Opracowała:**

**Dr Magdalena Skulimowska<sup>4</sup>**

---

<sup>4</sup> Na podstawie informacji Komisji Europejskiej.