



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.5.2018r.
COM(2018) 293 final

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

EUROPA W RUCHU

Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna

1. WPROWADZENIE

W swoim orędziu o stanie Unii ogłoszonym we wrześniu 2017 r., przewodniczący Juncker wyznaczył cel dla Unii Europejskiej i jej sektorów przemysłu, aby stały się światowym liderem w zakresie innowacji, cyfryzacji i dekarbonizacji. Komisja przyjęła kompleksowe podejście, aby zapewnić odzwierciedlenie tych priorytetów politycznych w polityce UE dotyczącej mobilności. W następstwie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej¹ Komisja przyjęła dwa „pakiety dotyczące mobilności” odpowiednio w maju i listopadzie 2017 r.² Określono w nich pozytywny program działań i zawarto wnioski i inicjatywy ustawodawcze będące realizacją strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej oraz zapewniające sprawne przejście do czystej, konkurencyjnej i połączonej mobilności dla wszystkich. Parlament Europejski i Rada powinny zapewnić szybkie przyjęcie tych wniosków.

Niniejszy trzeci i ostatni pakiet „Europa w ruchu” stanowi realizację nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej z września 2017 r. oraz został opracowany w celu uzupełnienia procesu umożliwiania Europie czerpania pełnych korzyści z modernizacji mobilności³. Na potrzeby zrealizowania tego celu bardzo ważne jest, aby przyszły system mobilności służył wszystkim obywatelom UE w sposób bezpieczny, czysty i sprawny. Konieczne jest wykorzystanie możliwości nowych technologii, aby zrealizować kilka celów jednocześnie – sprawić, by mobilność europejska była bezpieczniejsza i bardziej dostępna, przemysł europejski bardziej konkurencyjny, europejskie miejsca pracy były bardziej bezpieczne i aby mobilność była czystsza i lepiej dostosowana do konieczności przeciwdziałania zmianie klimatu. Będzie to wymagać pełnego zaangażowania ze strony UE, państw członkowskich i zainteresowanych stron.

Rozwój technologiczny wpływa na wszystkie sfery społeczeństwa i gospodarki oraz zmienia życie obywateli Unii. Transport nie stanowi wyjątku od tej tendencji. Nowe technologie drastycznie zmieniają krajobraz mobilności. Zakłócają one modele biznesowe transportu konwencjonalnego oraz konwencjonalny przemysł transportowy, dostarczając nowych możliwości w formie nowych usług w zakresie mobilności i nowych podmiotów, ale również stawiając wyzwania. Rynek pracy i wymagane umiejętności ulegają szybkim zmianom, a UE musi pozostać konkurencyjna w obliczu intensywnej konkurencji na świecie. Ponieważ łańcuch wartości w branży motoryzacyjnej i transportowej obejmuje 12 mln miejsc pracy, a skuteczny system transportowy ma kluczowe znaczenie dla konkurencyjności UE, przystosowanie się do zmian ma nadrzędne znaczenie dla polityki mobilności UE.

Samo pojęcie transportu ulega przekształceniu, a tradycyjne granice między pojazdem, infrastrukturą i użytkownikiem stają się coraz mniej wyraźne. Obecnie środki transportu nie znajdują się w centrum uwagi, w dużej mierze z powodu zwiększonej łączności i automatyzacji – to użytkownik w coraz większym stopniu znajduje się w centrum znacznie elastyczniejszego i bardziej zintegrowanego systemu mobilności.

Pojawienie się na rynku coraz bardziej zautomatyzowanych i połączonych pojazdów jest kolejnym krokiem w transporcie, który zrewolucjonizuje sposób, w jaki obywatele będą korzystali z mobilności w przyszłości. Rewolucja ta już się rozpoczęła, a Europa musi być na nią gotowa. Technologie cyfrowe zmuszają do zmian, ale pomagają również w sprostaniu wyzwaniom, przed jakimi stoi obecny system mobilności. Przy założeniu obowiązywania

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

solidnych ram regulacyjnych, dzięki pojazdom zautomatyzowanym oraz zaawansowanym systemom łączności pojazdy będą bezpieczniejsze, łatwiejsze do współdzielenia i bardziej dostępne dla wszystkich obywateli, w tym tych, którzy obecnie mogą być odcięci od usług w zakresie mobilności, np. osób starszych i niepełnosprawnych. Pojazdy te mogą zmniejszyć zagęszczenie ruchu, tym samym zwiększając efektywność energetyczną i poprawiając jakość powietrza, ponadto przyczyniając się do walki ze zmianą klimatu. Polityki UE należy opracować w taki sposób, aby dawały możliwość wykorzystania tych dodatkowych korzyści, oraz właściwie je koordynować.

Europa musi być liderem tej transformacji systemu mobilności, a UE musi podjąć działania w obszarach, w których może dokonać rzeczywistych zmian. UE jest w najlepszej pozycji do zapewnienia, aby zmiany te odpowiadały na potrzeby gospodarki o obiegu zamkniętym; aby w pełni wykorzystać korzyści społeczne, takie jak bezpieczeństwo i jakość życia; pobudzić innowacje, zatrudnienie i konkurencyjność; oraz zmaksymalizować korzyści dla mobilności obywateli na skalę europejską.

2. BEZPIECZNA MOBILNOŚĆ: Bezpieczeństwo na pierwszym miejscu

Bezpieczeństwo odgrywa kluczową rolę w każdym systemie transportowym; zawsze musi stanowić najwyższy priorytet. Ponieważ mobilność stale się rozwija i ulega drastycznemu przekształceniu ze względu na cyfryzację, obniżenie emisyjności i innowacje, konieczne jest wykorzystanie szans dalszej poprawy stanu bezpieczeństwa.

Dane dotyczące bezpieczeństwa na unijnych drogach są bardzo dobre i wypadają korzystnie w porównaniu z innymi częściami świata. Ponieważ jednak nadal każdego dnia dochodzi do dużej liczby ofiar śmiertelnych i poważnych urazów, UE i państwa członkowskie nie mogą popaść w samozadowolenie i muszą w dalszym ciągu dążyć do zmniejszania liczby ofiar. W oświadczeniu z Valletty z marca 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego krajowe rządy państw członkowskich UE zobowiązały się do dalszego zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych urazów w wyniku wypadków drogowych oraz zwróciły się do Komisji, aby koordynowała działania na poziomie UE. Wezwały Komisję do „opracowania nowych ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na kolejną dekadę po 2020 r., obejmujących ocenę poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwzględnieniem celów i założeń określonych w niniejszym oświadczeniu”. Państwa członkowskie zobowiązały się do wyznaczenia celu w postaci zmniejszenia o połowę liczby ofiar odnoszących poważne obrażenia w UE do 2030 r. w porównaniu z poziomem z 2020 r.⁴

Dzięki działaniom na poziomie unijnym, krajowym, regionalnym i lokalnym w ostatnich dziesięcioleciach znacznie zwiększyło się bezpieczeństwo ruchu drogowego w UE. W latach 2001–2010 liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE zmniejszyła się o 43 %, a w latach 2010–2017 – o kolejne 20 %. W 2017 r. nadal jednak na unijnych drogach straciło życie 25 300 osób, co odpowiada około 70 śmiertelnym ofiarom dziennie, a około 135 000 osób doznało poważnych urazów, w tym wysoki odsetek pieszych, rowerzystów i motocyklistów. Stanowi to niedopuszczalny koszt humanitarny i społeczny. Pod względem finansowym roczny koszt związany z ofiarami śmiertelnymi i poważnymi urazami będącymi wynikiem wypadków drogowych oszacowano na ponad 120 mld EUR, co stanowi równowartość około 1 % unijnego PKB.

⁴ Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, 8 czerwca 2017 r., <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/pl/pdf>

Mimo że niektóre państwa członkowskie nadal czynią znaczne postępy w zmniejszaniu wskaźnika śmiertelności wypadków drogowych, w ostatnich latach postęp w UE rozumianej jako całość uległ zatrzymaniu. Chociaż w 2016 r. i 2017 r. nastąpił spadek ofiar śmiertelnych o około 2 %, niektóre państwa członkowskie odnotowały wzrost. Zrealizowanie celu UE w postaci zmniejszenia o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w latach 2010–2020 będzie stanowić duże wyzwanie⁵.

Istotne czynniki mające wpływ na wypadki drogowe to prędkość, kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu lub narkotyków oraz niezapięcie pasów bezpieczeństwa lub niezakładanie kasków. Oprócz tego wraz z coraz powszechniejszym zjawiskiem rozpraszania uwagi przez urządzenia przenośne w złożonym otoczeniu pojawiają się nowe tendencje wymagające elastycznego i dynamicznego podejścia. Należy zwrócić szczególną uwagę na niechronionych użytkowników drogi, zwłaszcza pieszych i rowerzystów, ze względu na wzrost ich udziału w liczbie zgonów i poważnych urazów. Oczekiwany wzrost tych form zrównoważonej mobilności, takich jak jazda na rowerze, podkreśla pilną potrzebę opracowania szczególnych środków, aby zwiększyć ochronę tych użytkowników drogi.

Osiągnięcia technologiczne, przede wszystkim w obszarze łączności i automatyzacji, stwarzają nowe możliwości, aby wyeliminować lub skompensować ludzkie błędy, a przejście na pojazdy autonomiczne powinno w dłuższej perspektywie zapewnić obywatelom większe bezpieczeństwo. Na etapie przejściowym pojawiają się jednak nowe zagrożenia, związane m.in. z funkcjonowaniem pojazdów wysoce zautomatyzowanych w ruchu mieszanym oraz ze złożoną interakcją między kierowcą i pojazdem (interfejs człowiek-maszyna), jak również z kwestiami cyberbezpieczeństwa. Inne wyzwania będą wynikać ze zmian demograficznych i różnych podejść do mobilności osobistej.

Należy również lepiej wykorzystać synergie między środkami bezpieczeństwa i środkami na rzecz zrównoważenia środowiskowego. Na przykład, zachęcając do korzystania z bezemisyjnych rodzajów transportu należy jednocześnie zapewnić bezpieczniejsze otoczenie dla pieszych i rowerzystów. Nowym i bezpieczniejszym formom mobilności może również towarzyszyć zwiększony dostęp do mobilności dla wszystkich obywateli, w szczególności dla osób niepełnosprawnych i dla osób starszych, których odsetek zwiększa się.

Jest to dowód na to, że potrzebne jest wzmocnione podejście do wdrażania unijnej polityki dotyczącej bezpieczeństwa ruchu drogowego i pojazdów, ze szczególnym naciskiem na skutki i wyniki, w wystarczającym stopniu elastyczne, aby stale dostosowywać się do zmieniających się okoliczności oraz sprzyjające włączeniu społecznemu.

Długoterminowym celem UE pozostanie osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do 2050 r. („wizja zero”). Należy dążyć do osiągnięcia tego samego celu w przypadku poważnych urazów. UE będzie również realizować nowe cele pośrednie, tak aby w latach 2020–2030 zmniejszyć liczbę śmiertelnych wypadków na drogach o 50 %, jak również zmniejszyć w tym samym okresie liczbę poważnych urazów o 50 % (stosując

⁵ „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” COM(2010) 389 final. Biała księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu COM(2011) 144.

nową, wspólną definicję poważnego urazu uzgodnioną z wszystkimi państwami członkowskimi)⁶.

Aby pomóc w realizacji tych celów, Komisja przedstawia propozycję wspólnych ram dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2021–2030, którym towarzyszy plan działania (załącznik 1), który zostanie bardziej szczegółowo opracowany we współpracy z państwami członkowskimi do połowy 2019 r. Wspólne ramy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy wdrażać, stosując podejście oparte na „bezpiecznym systemie”, zalecane na skalę ogólnosiwiatową przez Światową Organizację Zdrowia i w coraz większym stopniu przyjmowane przez państwa członkowskie, regiony i gminy UE. Nadrzędnym celem tych ram jest wyeliminowanie przyczyn wypadków w sposób zintegrowany, tworząc warstwy ochrony, które zapewnią, że jeśli jeden element zawiedzie, inny to zrównoważy.

Zgodnie z podejściem opartym na „bezpiecznym systemie” śmierć i poważne obrażenia w wypadkach drogowych nie są nieuniknioną ceną za mobilność. Wypadki będą nadal występować, ale śmierci i poważnym obrażeniom można w dużej mierze zapobiec. „Bezpieczny system” zakłada, że ludzie popełniają błędy i dąży do tego, aby błędy te nie powodowały ofiar śmiertelnych ani poważnych obrażeń.

Na przykład lepsza konstrukcja pojazdów, lepsza infrastruktura drogowa oraz niższe prędkości mogą przyczynić się do zmniejszenia skutków wypadków. Odpowiedzialność za „bezpieczny system” dzielona jest w sposób skoordynowany pomiędzy wszystkie sektory publiczne i prywatne, a jego stosowanie jest ściśle monitorowane w celu oceny wyników oraz, w razie potrzeby, dostosowania środków, uwzględniając doświadczenia, nowe dane i nowe technologie.

Konkretne wyniki można osiągnąć za pośrednictwem lepszej koordynacji między państwami członkowskimi i przyjęcia podejścia opartego na zarządzaniu poprzez cele. Skuteczne działanie mające na celu wyeliminowanie znanych przyczyn wypadków powinno łączyć różne instrumenty i środki. Przepisy zatem można poprzeć, stosując jednoznaczne kryteria kwalifikowalności związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego w odniesieniu do finansowania unijnego i krajowego, jak również poprzez lepsze przekazywanie zdobytych doświadczeń i najlepszych praktyk oraz kampanie mające na celu zwiększenie świadomości. Dzięki temu podejściu działania mające duży wpływ na bezpieczeństwo będą w bardziej bezpośredni sposób wspierane przez finansowanie unijne. Komisja wzywa również wszystkie zainteresowane strony do podjęcia dobrowolnych zobowiązań w celu dostosowania się do ambitnego celu „wizji zero” (zob. plan działania w załączniku 1).

Komisja w bliskiej współpracy z państwami członkowskimi wesprze to podejście, przedstawiając kluczowe wskaźniki skuteczności działania bezpośrednio związane ze zmniejszaniem liczby ofiar śmiertelnych i poważnych urazów. Wskaźniki zostaną opracowane w porozumieniu z ekspertami z organów państw członkowskich, jak również z szerokim gronem zainteresowanych stron; powinny one obejmować wspólną metodykę pomiaru i uzgodniony punkt odniesienia oraz (w możliwym stopniu) być powiązane z wynikami docelowymi. Komisja rozważy sposoby wsparcia państw członkowskich we wspólnej pracy nad metodyką i pomiarami.

Przepisy, w tym przepisy na poziomie UE, będą nadal odgrywać kluczową rolę w zintegrowanym podejściu opartym na „bezpiecznym systemie”. Od marca 2018 r. weszły

⁶ Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, 8 czerwca 2017 r., <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/pl/pdf>

w życie przepisy dotyczące systemu powiadamiania o wypadkach „eCall”⁷. System ten automatycznie powiadamia służby ratunkowe w razie poważnego wypadku i przekazuje położenie pojazdu. System jest obowiązkowy dla samochodów osobowych i pojazdów lekkich; a oczekuje się, że do połowy 2018 r. na drogach unijnych znajdzie się pierwsza seria pojazdów wyposażonych w system eCall. System ten może przyspieszyć czas reakcji służb ratunkowych nawet o 40 % na obszarach miejskich i o 50 % na obszarach wiejskich. Komisja rozważa rozszerzenie systemu na pozostałe kategorie pojazdów.

W ramach niniejszego „trzeciego pakietu dotyczącego mobilności” Komisja przyjmuje dwa wnioski, aby poprzeć cel, jakim jest bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jeden z wniosków ma na celu przekształcenie unijnych norm bezpieczeństwa pojazdów, aby obejmowały m.in. najnowsze elementy bezpieczeństwa, a drugi – usprawnienie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Unijny przemysł motoryzacyjny znajduje się w czołówce pod względem rozwoju technologii umożliwiających wprowadzenie coraz bardziej przystępnych cenowo systemów bezpieczeństwa pojazdów. Wszystkie środki pomogą zapobiegać wypadkom, jednak konieczne jest prowadzenie dalszych działań. Niezbędne są ulepszone aktywne i bierne elementy bezpieczeństwa pojazdów, aby chronić osoby przebywające w pojeździe, jak również pieszych, rowerzystów i innych niechronionych użytkowników drogi. Z tego powodu Komisja przedstawia propozycję kompleksowego pakietu nowych obowiązkowych środków bezpieczeństwa pojazdów, które łączą nowe systemy zapobiegania wypadkom ze zaktualizowanymi aktywnymi i biernymi środkami bezpieczeństwa, aby poprawić ogólną sytuację na unijnych drogach dotyczącą osób poszkodowanych. Nowe elementy bezpieczeństwa pojazdów są opłacalne, realne i wykazują wysoki potencjał do znacznego zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar i poważnych urazów wśród użytkowników dróg, znajdujących się zarówno w pojeździe, jak i poza nim. Utorują one również drogę dla wprowadzenia pojazdów zautomatyzowanych na szerszą skalę.

Udoskonalone protokoły badań będą wymagały od producentów wyposażenia samochodów w bardziej zaawansowane systemy ograniczania ruchu, aby lepiej chronić starzejące się społeczeństwo. Coraz liczniejsi piesi i rowerzyści, którzy muszą dzielić drogę z pojazdami, również będą lepiej chronieni dzięki nowym funkcjom wykrywania zderzenia oraz poprawie bezpośredniej widoczności kierowców ciężarówek. Kwestie społeczne, takie jak przekraczanie dopuszczalnej prędkości lub korzystanie ze smartfonów za kierownicą, będą również przedmiotem nowych proponowanych środków. Ogólnie te nowe środki bezpieczeństwa pojazdów stanowią zasadniczy wkład w poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Drugi wniosek ustawodawczy Komisji ma na celu usprawnienie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, aby zmniejszyć zarówno liczbę wypadków, jak i ich skutki. Poprawia to przejrzystość oraz działania następcze w związku z procedurami zapewniania bezpieczeństwa ruchu drogowego (oceny skutków, audyty, kontrole) i wprowadza nową procedurę służącą przygotowywaniu map ryzyka wypadków w obrębie całej sieci drogowej. Umożliwi to porównanie poziomów bezpieczeństwa dróg w Europie i zapewni odpowiednie informacje do podejmowania decyzji inwestycyjnych, w tym decyzji obejmujących środki unijne. Ponadto zakres stosowania prawodawstwa należy rozszerzyć poza transeuropejską sieć transportową i objąć nim drogi krajowe istotne z punktu widzenia

⁷ Rozporządzenie (UE) 2015/758 oraz decyzja nr 585/2014/UE.

transportu ogólnounijnego, na których dochodzi do znacznego odsetka poważnych wypadków. Leży to w interesie wszystkich obywateli i przedsiębiorstw Unii, ponieważ korzystają oni ze zintegrowanej sieci dróg, a także potwierdza to praktykę dużej liczby państw członkowskich, które już rozszerzyły stosowanie przepisów Unii, obejmując nimi główne drogi leżące poza transeuropejską siecią transportową.

W dającej się przewidzieć przyszłości zaawansowana technologia pojazdów będzie musiała polegać na bieżącej infrastrukturze fizycznej. W związku z tym wniosek umożliwi przyszłe ustalenie wymogów wydajności infrastruktury (np. jasnych oznaczeń drogi i znaków drogowych) niezbędnych do wprowadzenia nowych funkcji technologicznych, takich jak układy unikania niezamierzonej zmiany pasa ruchu. Będzie to pierwszy przykład istotnego wkładu, jaki infrastruktura może wnieść do bezpiecznego wprowadzenia systemów mobilności pojazdów połączonych i zautomatyzowanych.

Komisja nadal będzie odgrywać wiodącą rolę na szczeblu światowym w zakresie aspektów bezpieczeństwa ruchu drogowego, współpracując ściśle z organizacjami międzynarodowymi, w szczególności Organizacją Narodów Zjednoczonych, dzieląc się techniczną wiedzą ekspercką i dobrymi praktykami, a także badając możliwe sposoby uczestniczenia w międzynarodowych inicjatywach finansowych. Kontynuowana będzie szczególna współpraca, zwłaszcza z sąsiadami UE, szczególnie z państwami Bałkanów Zachodnich, Turcją, państwami Partnerstwa Wschodniego, a także państwami regionu śródziemnomorskiego.

Poprzez plan działania oraz w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami Komisja dąży do zapewnienia, aby w trakcie przekształcania systemu mobilności w najbliższych latach bezpieczeństwo pozostało nadrzędnym elementem. Dzięki wdrożeniu podejścia opartego na „bezpiecznym systemie” działania podjęte w tych ramach bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny mieć rzeczywiste skutki i wprowadzić dalsze znaczące i niezbędne udoskonalenia skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa na drogach unijnych, a także – co najważniejsze – ratować życia.

3. MOBILNOŚĆ POJAZDÓW POŁĄCZONYCH I ZAUTOMATYZOWANYCH: Droga ku kolejnemu etapowi

3.1 Strategia na rzecz upowszechnienia połączonych i zautomatyzowanych pojazdów w Europie

Autonomiczne kierowanie i zaawansowane systemy łączności powinny uczynić pojazdy bezpieczniejszymi i łatwiejszymi do współdzielenia, a także umożliwić dostęp do usług w zakresie mobilności większej liczbie użytkowników. Technologie te mogą być również pomocne w rozwiązywaniu wielu znaczących wyzwań, z którymi mierzy się obecny system transportu drogowego, takich jak bezpieczeństwo ruchu drogowego, zagęszczenie ruchu, efektywność energetyczna i jakość powietrza. W znaczący sposób zmieniają one wzorce mobilności oraz przekształcają transport publiczny i urbanistykę. Pojazdy w coraz większym stopniu umożliwiające kierowcy wykonywanie zadań innych niż prowadzenie pojazdu – przynajmniej w niektórych warunkach jazdy – powinny być dostępne na rynku komercyjnym do 2020 r. Zmiany te mogą zmienić cały ekosystem motoryzacyjny⁸. Mobilność

⁸ Automatyzacja wpływa na wszystkie rodzaje transportu (transport wodny, lotniczy, kolejowy i drogowy), transport pasażerski i towarowy, transport publiczny i indywidualny, jednak dla ogółu społeczeństwa największy wpływ zapewne będzie mieć automatyzacja transportu drogowego.

autonomiczna będzie mieć również daleko idące skutki dla całej unijnej gospodarki, wpływając na jej konkurencyjność i pozycję lidera w zakresie technologii, jej potencjał wzrostu gospodarczego (wydajność i efekty mnożnikowe dla innych sektorów, w tym dla sektora telekomunikacji lub handlu elektronicznego) oraz rynki pracy (zwolnienia, ale też nowe miejsca pracy i popyt na nowe umiejętności).

W celu utrzymania się przez Europę w światowej czołówce w dziedzinie automatyzacji i łączności pojazdów oraz zachowania miejsc pracy w UE istotne jest, aby kluczowe technologie były opracowywane w Europie, aby automatyczne i autonomiczne prowadzenie pojazdu było bezpieczne oraz aby ramy prawne były aktualne i zapewniały odpowiednie środowisko dla postępu technologicznego.

Przemysł europejski jest dobrze przygotowany, by konkurować w skali światowej. Dzięki swoim innowacjom technologicznym unijny przemysł samochodowy jest jednym z najbardziej konkurencyjnych na świecie. UE jest światowym liderem pod względem automatyzacji. Usługi nawigacji satelitarnej Galileo również są wyraźnym atutem dzięki oferowaniu większej precyzji w zakresie pozycjonowania. Oczywiście – podobnie jak w przypadku każdej technologii przełomowej – wprowadzenie pojazdów autonomicznych niesie za sobą ryzyko, ale także możliwości. Wstępne szacunki wskazują jednak na ogólnie zachęcające skutki gospodarcze, pod warunkiem że UE wykorzysta szanse i przyciągnie na swoje terytorium odpowiednie miejsca pracy⁹.

Według badań ponad dziewięćdziesiąt procent wypadków spowodowanych jest błędem ludzkim¹⁰. Eliminując potrzebę prowadzenia pojazdu przez kierowcę, pojazdy automatyczne powinny w znaczącym stopniu poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przykładowo pojazdy autonomiczne będą lepiej przestrzegać przepisów ruchu drogowego i będą reagować szybciej niż ludzie. Połączone i zautomatyzowane pojazdy mogą również pomóc w zmniejszeniu zagęszczenia ruchu, ponieważ dzięki nim współdzielenie pojazdów będzie łatwiejsze, a także będą one sprzyjać nowym i ulepszonym modelom biznesowym (tj. mobilności jako usłudze), czyniąc posiadanie samochodu w mieście mniej atrakcyjnym.

UE rozpoczęła już przygotowania, na przykład przyjmując strategię na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych¹¹, a także na rzecz przyszłej technologii komunikacyjnej sieci 5G.¹² W przeciwieństwie do innych części świata, w UE funkcjonuje już duża część niezbędnych ram prawnych. Na przykład w 2018 r. dokonano przeglądu europejskich ram homologacji typu dla pojazdów, wprowadzając zasady nadzoru rynku, które zagwarantują prawdziwy unijny rynek wewnętrzny dla pojazdów, w tym pojazdów autonomicznych. Ramy te stanowią punkt odniesienia dla międzynarodowej harmonizacji z partnerami międzynarodowymi w Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych. Prace nad unijnymi przepisami o ochronie danych osobowych, które określają ramy dotyczące przyszłości jednolitego rynku cyfrowego, są również zaawansowane.

⁹ Badanie Komisji (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>

¹⁰ Sprawozdanie Komisji „Ratowanie życia: zwiększanie bezpieczeństwa samochodowego w UE”, COM(2016) 787.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52016DC0766>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52016DC0588>

Potrzebne są jednak dalsze działania. UE potrzebuje jasnego, przyszłościowego i ustalonego planu działania, aby utrzymać wiodącą pozycję w tym bardzo konkurencyjnym sektorze. Technologia rozwija się szybko i istnieje silna potrzeba skoordynowanego podejścia i ustalenia priorytetów w zakresie finansowania badań naukowych, działań demonstracyjnych i wdrożeniowych na poziomie europejskim i krajowym, aby jak najlepiej wykorzystać obecne i przyszłe programy, zmaksymalizować wspólne wysiłki dotyczące publicznego i prywatnego inwestowania oraz w pełni wykorzystać synergie między łącznością i automatyzacją. Podjęto już pierwsze kroki w odniesieniu do pojazdów autonomicznych na poziomie krajowym w państwach członkowskich (np. w Zjednoczonym Królestwie, Niemczech, Francji, Szwecji i Niderlandach), zwłaszcza jeżeli chodzi o demonstracje i badania na dużą skalę. Badania na dużą skalę odgrywają istotną rolę w odniesieniu do opracowywania i wdrażania odpowiednich technologii oraz ułatwienia współpracy między właściwymi podmiotami, a Komisja za pośrednictwem szczegółowych zaproszeń do składania wniosków¹³ wspiera transgraniczną koordynację i transgraniczne testowanie pojazdów autonomicznych.

Niezbędne jest opracowanie dalszych środków wspomagających mających na celu zapewnienie wytycznych dla sektora i państw członkowskich w przypadku pojazdów autonomicznych i ich interakcji z przyszłymi sieciami łączności i innymi pojazdami. Będą one obejmować przyspieszenie wdrażania usług na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych. W deklaracji amsterdamskiej wezwano do opracowania przejrzystych wytycznych UE, aby uniknąć fragmentacji rynku i dokonywać właściwych inwestycji¹⁴. Niektóre państwa członkowskie już przyjęły własne strategie i rozpoczynają proces przyjmowania przepisów krajowych. Na poziomie UE niezbędne jest podejście oparte na rynku wewnętrznym, aby zapewnić minimalne poziomy harmonizacji i interoperacyjności, jak również pewność prawa.

W odpowiedzi na te wieloaspektowe wyzwania oraz aby w pełni czerpać korzyści z nowych możliwości oferowanych przez rozwój technologiczny, Komisja przedstawia propozycję podejścia unijnego opierającego się na trzech wzajemnie powiązanych celach strategicznych:

- rozwoju kluczowych technologii i infrastruktury, aby zwiększyć konkurencyjność UE;
- zapewnieniu bezpiecznego wprowadzania do ruchu pojazdów połączonych i zautomatyzowanych;
- rozwiązaniu kwestii społeczno-gospodarczych skutków mobilności autonomicznej.

Działanie UE może pomóc poprzez określenie wspólnej wizji dotyczącej przyszłego rozwoju sektora oraz poprzez zapewnienie, aby unijne ramy prawne i polityczne w zakresie kluczowych kwestii (np. bezpieczeństwa ruchu drogowego i cyberbezpieczeństwa) były gotowe na wprowadzenie na rynek nowych produktów i usług. UE może również zapewnić działania wspomagające dotyczące rozwoju i transgranicznego wdrażania kluczowych technologii, usług i infrastruktury, w tym ustanowienia partnerstwa w ramach kolejnych wieloletnich ram finansowych UE, wzmocnienia pozycji zarówno obywateli Unii, jak i europejskiego przemysłu i czerpania przez nich korzyści. Co najważniejsze, UE może również pomóc w rozwiązaniu oraz opracowaniu kwestii wspólnych europejskich rozwiązań dotyczących powiązanych kwestii społecznych, które prawdopodobnie będą decydujące dla społecznej akceptacji tych nowych technologii; w szczególności dotyczy to ochrony danych osobowych, podstawowych wyborów etycznych związanych z rozwojem systemów

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

autonomicznych, wyraźnego przypisania odpowiedzialności w przypadku wypadków oraz skutków dla zatrudnienia i umiejętności¹⁵.

Działania szczegółowe i uzupełniające mające na celu realizację tych trzech nadrzędnych celów określono w towarzyszącym komunikacie w sprawie unijnej strategii na rzecz mobilności pojazdów połączonych i zautomatyzowanych¹⁶.

3.2. Ustanowienie otoczenia cyfrowego dotyczącego wymiany informacji w transporcie

Oprócz inicjatyw przyczyniających się do unijnej strategii na rzecz mobilności pojazdów połączonych i zautomatyzowanych niniejszy trzeci pakiet dotyczący mobilności obejmuje również dwa wnioski mające na celu ustanowienie w pełni cyfrowego i zharmonizowanego otoczenia dotyczącego wymiany informacji między przewoźnikami i organami. Proponowane rozporządzenia w sprawie europejskiego pojedynczego punktu kontaktowego w sprawach morskich oraz w sprawie elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego wzajemnie się uzupełniają, a także umożliwiają elektroniczną i uproszczoną wymianę informacji między przedsiębiorstwami i organami wzdłuż szlaków transportowych od punktów wprowadzenia w portach UE do ostatecznego miejsca przeznaczenia towarów¹⁷. Te dwa wnioski ograniczą biurokrację i ułatwią przepływy informacji cyfrowych w przypadku operacji logistycznych, zapewniając lepsze połączenie poszczególnych rodzajów transportu, tym samym przyczyniając się do rozwoju rozwiązań multimodalnych.

4. EKOLOGICZNA MOBILNOŚĆ: Sprostanie wyzwaniom związanym z klimatem przy jednoczesnym utrzymaniu konkurencyjności przemysłu UE

4.1 Stworzenie konkurencyjnego „ekosystemu” baterii w Europie – strategiczny plan działania

Produkcja i rozwój baterii jest strategicznym celem dla Europy w kontekście przejścia na czystą energię i stanowi kluczowy element konkurencyjności jej sektora motoryzacyjnego. W związku z tym stanowi ona również integralną część celu Komisji określonego w nowej strategii dotyczącej polityki przemysłowej, aby uczynić UE światowym liderem w zakresie innowacji, cyfryzacji i dekarbonizacji¹⁸.

Pilne wyzwanie, aby stworzyć konkurencyjny i zrównoważony przemysł produkcji baterii w Europie, jest ogromne, a Europa musi szybko działać w ogólnoświatowym wyścigu, by zapobiec poważnej zależności technologicznej od konkurentów, ale również by wykorzystać ogromny potencjał baterii pod względem miejsc pracy, wzrostu gospodarczego i inwestycji. Według niektórych prognoz począwszy od 2025 r. Europa mogłaby zdobyć udział w rynku baterii o wartości nawet 250 mld EUR rocznie, obsługiwany przez co najmniej 10–20 gigantycznych fabryk (zakłady masowo produkujące ogniwa baterii), na pokrycie samego zapotrzebowania w UE¹⁹.

¹⁵ Zob. również komunikat w sprawie sztucznej inteligencji dla Europy (COM(2018) 237) oraz dokument roboczy służb Komisji dotyczący odpowiedzialności za nowe technologie cyfrowe (SWD(2018) 137).

¹⁶ COM(2018) 283.

¹⁷ COM(2018) 278 i COM(2018) 279.

¹⁸ Zostały one również określone jako jeden z priorytetowych obszarów interwencji w sprawozdaniu grupy wysokiego szczebla GEAR 2030 dotyczącym przyszłości przemysłu motoryzacyjnego. <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>

¹⁹ Źródło: Europejski Instytut Innowacji i Technologii Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>

Biorąc pod uwagę skalę i tempo koniecznych inwestycji, nie można rozwiązać tego wyzwania dla przemysłu w sposób fragmentaryczny.

W październiku 2017 r. Komisja uruchomiła „**europejski sojusz na rzecz baterii**”²⁰ z najważniejszymi zainteresowanymi stronami z sektora, aktywnymi państwami członkowskimi i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym. Celem tej platformy współpracy jest ułatwienie powstania dobrze zintegrowanych i prowadzonych przez przemysł projektów dotyczących produkcji ogniw baterii, łącząc siły UE i wspierając współpracę między różnymi podmiotami w całym łańcuchu wartości, osiągając synergie i zwiększając konkurencyjność i korzyści skali. Od czasu uruchomienia europejskiego sojuszu na rzecz baterii nastąpiły już namacalne zmiany związane z powstaniem przemysłowych konsorcjów lub partnerstw mających na celu rozwój produkcji ogniw baterii i powiązanych ekosystemów.

Należy wykorzystać tę dynamikę.

Jako część pakietu „Europa w ruchu” oraz w następstwie konsultacji i ścisłej współpracy z zainteresowanymi stronami reprezentującymi przemysł (ponad 120 podmiotami)²¹ w ramach „europejskiego sojuszu na rzecz baterii” Komisja przedstawia kompleksowy **strategiczny plan działania na rzecz baterii** (załącznik 2), w którym określono zbiór konkretnych środków mających przyczynić się do stworzenia tego innowacyjnego, zrównoważonego i konkurencyjnego „ekosystemu” baterii w Europie.

Za pośrednictwem tego planu działania Komisja nie tylko propaguje transgraniczne i zintegrowane podejście na szczeblu europejskim, ale także kładzie duży nacisk na produkcję baterii w całym łańcuchu wartości, który obejmuje wydobywanie i przetwarzanie (pierwotnych i wtórnych) surowców, etap projektowania i produkcji ogniw baterii i zestawów baterii, ich wykorzystanie, powtórne wykorzystanie, recykling i ich utylizacja w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym. Takie podejście będzie służyło promocji produkcji i wykorzystania baterii o wysokiej wydajności oraz ustali wartości odniesienia dotyczących zrównoważonego charakteru w całym łańcuchu wartości UE.

Plan działania łączy ukierunkowane działania na szczeblu UE – w tym w obszarze surowców, badań naukowych i innowacji, finansowania/inwestycji, standaryzacji/regulacji, rozwoju handlu i umiejętności – aby Europa stała się światowym liderem zrównoważonej produkcji i wykorzystania baterii w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym.

Działanie to ma w szczególności na celu:

- **zapewnienie dostępu do surowców** pochodzących z bogatych w zasoby państw spoza UE, ułatwienie dostępu do europejskich źródeł surowców, a także dostępu do **surowców wtórnych** dzięki recyklingowi baterii w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym;
- **wsparcie dla europejskiej produkcji ogniw baterii na dużą skalę i stworzenia w Europie w pełni konkurencyjnego łańcucha wartości:** wspólne zaangażowanie głównych uczestników rynku i organów krajowych; współpraca z państwami członkowskimi i Europejskim Bankiem Inwestycyjnym w celu wspierania innowacyjnych i zintegrowanych projektów dotyczących produkcji na dużą skalę, z uwzględnieniem istotnego wymiaru transgranicznego i dotyczącego zrównoważonego rozwoju;

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_pl

²¹ Ponad 120 podmiotów z obszarów przemysłu i innowacji wniosło wkład w ten plan i wspólnie poparło zalecenia dotyczące działań priorytetowych, które podmioty te zaczynają realizować. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

- **wzmocnienie wiodącej pozycji w przemyśle za pośrednictwem zintensyfikowanego wsparcia związanego z badaniami naukowymi i innowacjami** na rzecz technologii zaawansowanych (np. litowo-jonowych) i przełomowych (np. półprzewodnikowych);
- **rozwińnięcie i wsparcie wysoko wykwalifikowanej siły roboczej we wszystkich segmentach łańcucha wartości baterii** w celu zlikwidowania niedoboru kwalifikacji za pomocą działań na szczeblu UE i państw członkowskich polegających na zapewnianiu odpowiedniego szkolenia, przekwalifikowywania i podnoszenia kwalifikacji oraz dzięki uczynieniu Europy atrakcyjnym miejscem dla światowej klasy ekspertów w dziedzinie opracowywania i produkcji baterii;
- **wsparcie zrównoważonego charakteru unijnego przemysłu produkcji ogniw baterii przy możliwie najmniejszym śladzie środowiskowym.** Cel ten wymaga w szczególności określenia wymogów dotyczących bezpiecznej i zrównoważonej produkcji baterii w Europie;
- **zapewnienie spójności z szerszymi unijnymi ramami regulacyjnymi i wspomagającymi** (strategia „Czysta energia” i pakiety dotyczące mobilności, polityka handlowa itp.).

Wskazane działania mogą wywołać skutki w perspektywie krótko- i średnioterminowej, w szczególności dla unijnej produkcji ogniw, a także mogą pomóc we wprowadzeniu w perspektywie długoterminowej zmian strukturalnych, które przyczynią się do stworzenia w UE ekosystemu baterii, który obejmie cały łańcuch wartości baterii i który stworzy warunki sprzyjające wprowadzeniu nowej generacji technologii dotyczących baterii.

Skuteczna realizacja poszczególnych działań wymaga dalszego zwiększenia tej współpracy, w związku z czym Komisja liczy na zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron w stawienie czoła wyzwaniu związanemu z bateriami, przed którym stoi Europa. W tym celu Komisja pozostanie w ścisłym kontakcie z państwami członkowskimi i przemysłem w ramach europejskiego sojuszu na rzecz baterii, aby utrzymać tempo i zapewnić, by zaangażowanie i podjęte działania szybko przełożyły się na wymierne rezultaty.

Za pośrednictwem przedmiotowego planu działania Komisja pragnie wprowadzić Europę na solidną ścieżkę prowadzącą do wiodącej roli w przemyśle kluczowym dla przyszłości, wspierając miejsca pracy i wzrost gospodarczy w gospodarce o obiegu zamkniętym, zapewniając jednocześnie obywatelom Unii czystą mobilność oraz poprawę stanu środowiska i jakości życia.

4.2 Uzupełnienie ram legislacyjnych UE dotyczących emisji CO₂ w transporcie drogowym

W Europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej Komisja podjęła zobowiązanie polityczne do zaproponowania pierwszych w historii przepisów unijnych dotyczących emisji CO₂ z pojazdów ciężkich. Komisja spełnia to zobowiązanie w ramach niniejszego trzeciego pakietu na rzecz mobilności²². Wniosek w sprawie norm emisji CO₂ z samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów stanowi istotne uzupełnienie ram legislacyjnych dotyczących ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z transportu drogowego. Stanowi on kontynuację wniosku w sprawie norm emisji CO₂ dla samochodów osobowych i samochodów

²² COM(2016) 501.

dostawczych po roku 2020, który to wniosek przyjęto w listopadzie 2017 r. jako część drugiego pakietu dotyczącego mobilności.

Niniejszy wniosek ustawodawczy jest niezbędny do wsparcia wypełnienia zobowiązań UE w ramach porozumienia paryskiego i wdrożenia ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030. Emisje CO₂ w sektorze pojazdów ciężkich stanowią około jednej czwartej emisji z transportu drogowego i mają dalej wzrosnąć do 2030 r. Osiągnięcie w sposób racjonalny pod względem kosztów unijnych wartości docelowych ograniczenia emisji gazów cieplarnianych nie będzie możliwe, jeżeli nie przyczyni się do tego sektor pojazdów ciężkich.

Przewoźnicy – w większości małe i średnie przedsiębiorstwa – mogą stracić korzyści wynikające z oszczędności paliwa. Chociaż w perspektywie długoterminowej skorzystałoby oni z ograniczenia wpływu kosztów paliwa dzięki zakupieniu najwydajniejszych pojazdów, bariery rynkowe i regulacyjne powodują, że opłacalne i innowacyjne technologie nie są szeroko rozpowszechnione na rynku. Komisja proponuje obecnie zniesienie niektórych z tych barier oraz inne instrumenty, takie jak dyrektywa w sprawie eurowiniety, dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów, plan działania w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, które Komisja niedawno zaproponowała w ramach dwóch poprzednich pakietów dotyczących mobilności.

Unijni producenci i dostawcy części są narażeni na ryzyko utraty zajmowanej obecnie wiodącej pozycji w dziedzinie innowacyjnych technologii. Na istotnych rynkach – np. w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie, Japonii, Chinach i Indiach – wprowadzono w ostatnich latach normy zużycia paliwa lub emisji w celu pobudzenia innowacji i szybkiej poprawy wydajności pojazdów. Wniosek Komisji zapewnia silny impuls dla prowadzonych przez UE działań innowacyjnych i inwestycji w obszarze technologii niskoemisyjnych w tym sektorze.

Komisja uważa, że najważniejsze będzie przeprowadzenie regulacji emisji CO₂ z pojazdów ciężkich poprzez zastosowanie podejścia stopniowego z wczesną klauzulą przeglądową. Celem prawodawstwa powinno być umożliwienie czerpania zysków z pierwszych korzyści, które się pojawiają, zapewniając szybkie wprowadzanie na rynek największych nowych samochodów ciężarowych opłacalnych i łatwo dostępnych technologii. Pierwszymi rodzajami pojazdów, w odniesieniu do których UE będzie posiadała od 2019 r. wiarygodne i potwierdzone dane dotyczące emisji, są cztery główne grupy największych samochodów ciężarowych. Odpowiadają one za około 65–70 % całkowitych emisji gazów cieplarnianych z pojazdów ciężkich.

Po przeglądzie w 2022 r., w ramach którego zostaną uwzględnione dane z trzech lat oficjalnej certyfikacji, należy stopniowo wprowadzić rozwiązania wynikające z bardziej zaawansowanych technologii. Wartości docelowe emisji CO₂ mogą zostać również zastosowane wobec innych rodzajów pojazdów, które nie zostały dotychczas objęte niezbędnym prawodawstwem dotyczącym certyfikacji. Dotyczy to autobusów i autokarów, mniejszych ciężarówek i przyczep.

Wobec autobusów, w przypadku których istnieje największa dostępność niskoemisyjnych i bezemisyjnych mechanizmów napędowych, nie stosuje się docelowych wartości ograniczania emisji określonych w tym pierwszym wniosku, ponieważ konieczne jest uprzednie opracowanie przepisów służących gromadzeniu i certyfikacji danych dotyczących emisji gazów cieplarnianych z tych pojazdów. Zmieniona dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów oraz plan działania w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych jednak już teraz zapewnią bezpośrednie wsparcie wprowadzania do miast autobusów

niskoemisyjnych i bezemisyjnych w drodze zamówień publicznych. Zostanie to uzupełnione środkami wspierającymi, których celem będzie przyspieszenie rozmieszczenia infrastruktury paliw alternatywnych, jak określono w planie działania przyjętym w ramach drugiego pakietu dotyczącego mobilności. Co więcej, rozpoczęta przez Komisję i poparta przez Komitet Regionów inicjatywa na rzecz ekologicznych autobusów również stanowi platformę umożliwiającą przyspieszenie wprowadzania ekologicznych autobusów²³.

Komisja wzywa Parlament Europejski i Radę do bezzwłocznego przyjęcia niniejszych przepisów, aby uniknąć zwiększania różnic między emisjami sektora pojazdów ciężkich i pozostałego transportu drogowego, aby umożliwić przedsiębiorstwom transportowym skorzystanie z niższych kosztów paliwa oraz aby upewnić się, że unijni producenci i dostawcy części pozostaną konkurencyjni w perspektywie długoterminowej.

4.3 Nowa metoda porównywania cen paliwa skierowana do konsumentów

W związku z szybkim rozpowszechnieniem elektromobilności i pojazdów wykorzystujących szereg różnych paliw alternatywnych Komisja przedstawia metodę, która umożliwi użytkownikom proste porównanie cen różnych paliw²⁴. Pomoże to w zwiększeniu świadomości konsumentów – także podczas zakupu nowych pojazdów – oraz zwiększy przejrzystość cen paliwa i powinno się przyczynić do zwiększenia dywersyfikacji źródeł energii w sektorze transportu i ograniczenia emisji CO₂ i innych substancji zanieczyszczających w tym obszarze.

4.4 Lepsze etykietowanie opon

W rozporządzeniu UE w sprawie etykietowania opon zachęcono do wykorzystywania bezpiecznych opon pozwalających na obniżenie zużycia paliwa charakteryzujących się niskim zewnętrznym hałasem toczenia, aby zapewnić oszczędności paliwa oraz bezpieczeństwo transportu drogowego²⁵. Rozporządzenie ma również na celu zapewnienie, aby standardowe etykiety zawierały więcej informacji wpływających na decyzje podejmowane przez konsumentów przy zakupie opon. Ponieważ opony mogą odpowiadać za zmianę w zużyciu paliwa przez pojazd na poziomie 20–30 %, ich wydajność ma duże znaczenie dla efektywności paliwowej i emisji pojazdów.

Celem wniosku Komisji jest wzmocnienie przedmiotowego rozporządzenia i zwiększenie jego skuteczności²⁶. W szczególności ma on na celu zapewnienie, aby konsumenci wyraźnie widzieli etykiety przy zakupie opon. Oznacza to również, że potencjalni kupujący będą mogli rozpoznać etykietę lub zrozumieć oznaczenia dotyczące wydajności, na przykład pod względem dokładności i niezawodności. Rozporządzenie ma również na celu rozszerzenie zakresu parametrów wydajności znajdujących się na etykiecie o nowe elementy i docelowo uwzględnienie w większym stopniu innych priorytetów politycznych UE, takich jak strategia gospodarki o obiegu zamkniętym. Rozporządzenie wzmacnia ponadto egzekwowanie przepisów dotyczących nadzoru rynkowego.

4.5 Wymogi dotyczące projektowania samochodów ciężarowych mające na celu ograniczenie emisji CO₂ i poprawę bezpieczeństwa

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

²⁴ Na podstawie art. 7 ust. 3 dyrektywy 2014/94/UE – rozporządzenie wykonawcze Komisji w sprawie wspólnej metodyki porównywania ceny jednostkowej paliw alternatywnych zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE, C(2018)2751.

²⁵ Rozporządzenie 1222/2009.

²⁶ COM(2018) 296.

Wydajność aerodynamiczna pojazdów ma bezpośredni wpływ na emisję CO₂. W związku z tym Komisja proponuje zmianę przepisów dotyczących mas i wymiarów określonych pojazdów drogowych w celu przyspieszenia o trzy lata do 2019 r. terminu, w którym producenci będą mogli wprowadzać na rynek nowe pojazdy ciężarowe o bardziej zaokrąglonych i aerodynamicznych kabinach²⁷. Wraz z wnioskiem Komisji w sprawie wprowadzenia norm CO₂ dla pojazdów ciężarowych wniosek ten ma przyczynić się do ograniczenia emisji CO₂ pochodzących z transportu, co będzie korzystne dla środowiska. Kolejnym celem jest poprawa bezpieczeństwa pozostałych użytkowników dróg oraz widoczności i komfortu kierowców, przy jednoczesnym stałym ułatwianiu transportu intermodalnego.

4.6 Zmiana ram opodatkowania energii w celu promowania elektromobilności

Chociaż kompleksowy przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii nie będzie częścią niniejszego pakietu, Komisja będzie dalej szukać sposobów promowania elektromobilności w kontekście przyszłej rewizji dyrektywy. Co więcej, podejście oparte na określaniu na szczeblu UE jedynie minimalnych stawek opodatkowania już teraz pozwala państwom członkowskim – nawet bez potrzeby wprowadzania zmian w przepisach unijnych – dostosować stawki w celu wspierania mobilności niskoemisyjnej. Państwa członkowskie powinny w szczególności dokonać przeglądu obowiązującego obecnie preferencyjnego traktowania oleju napędowego do silników wysokoprężnych.

4.7 Usprawnienie wdrożenia transeuropejskiej bazowej sieci transportowej w celu zapewnienia mobilności niskoemisyjnej

Infrastruktura stanowi niezbędne narzędzie służące wprowadzaniu czystych, bezpiecznych, cyfrowych i opartych na sieci rozwiązań w systemie transportowym. Transeuropejska sieć transportowa stanowi podstawę europejskiej infrastruktury transportowej. Celem Komisji jest zapewnienie, aby sieć ta cechowała się wydajnością, była inteligentna, bezpieczna i miała zrównoważony charakter. Ma ona znaczny wpływ na wzorce mobilności towarów i pasażerów, ponieważ określa wspólne wymogi, generuje projekty infrastrukturalne wysokiej jakości i pobudza innowacyjność. W związku z tym w niniejszym „trzecim pakiecie dotyczącym mobilności” zawarto wniosek w sprawie rozporządzenia mającego na celu ułatwienie wdrażania transeuropejskiej bazowej sieci transportowej i promowanie multimodalności. Proponowane środki służą uproszczeniu wydawania pozwoleń, udzielania zamówień publicznych i innych procedur administracyjnych w celu stworzenia sprawniejszego procesu, zapewnienia większej przejrzystości i uzyskania większej akceptacji społecznej. Niniejszy wniosek posłuży zatem jako katalizator dla czystszej, bezpieczniejszej mobilności, która jest w większym stopniu oparta na sieci, dzięki priorytetowemu potraktowaniu wydawania zezwoleń na realizację powiązanych projektów w ramach transeuropejskiej bazowej sieci transportowej.²⁸

Ponadto niniejszemu pakietowi będzie towarzyszyć zaproszenie do składania wniosków w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Inwestorzy uzyskają dostęp do dotacji UE o wartości 450 mln EUR na inwestycje w projekty, które przyczynią się bezpośrednio do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, cyfryzacji i multimodalności w sektorze transportu.

5. WNIOSKI

²⁷ Dyrektywa (UE) 2015/719. COM(2018) 275.

²⁸ COM(2018) 277.

Niniejszym trzecim pakietem „Europa w ruchu” Komisja uzupełnia szeroki zbiór wniosków ustawodawczych i środków wspomagających, które składają się na kompleksowe, zintegrowane i przyszłościowe podejście mające na celu zapewnienie obywatelom UE czystej, opartej na sieci i konkurencyjnej mobilności. Cyfryzacja, obniżanie emisyjności i innowacyjność świadczą o tym, że mobilność znajduje się w punkcie zwrotnym. UE musi wykorzystać wynikające z nich nowe możliwości, jednocześnie zachowując odpowiednią gotowość do dostosowania się do licznych wyzwań w okresie przejściowym. Mobilność stanowi fundament swobody przemieszczania ludzi i towarów, która jest podstawą sprawnego funkcjonowania Unii Europejskiej. W związku z tym istotne jest, abyśmy zajęli się tą kwestią w odpowiedni sposób i aby UE – a w szczególności istotne unijne gałęzie przemysłu zajmujące się mobilnością – była w stanie zachować wiodącą pozycję w tym kluczowym dla gospodarki i społeczeństwa sektorze, utrzymać w przyszłości konkurencyjność oraz zapewnić, aby usługi w zakresie mobilności były bezpieczne, czyste i zrównoważone. W związku z tym Komisja wzywa współprawodawców do szybkiego przyjęcia tych wniosków ustawodawczych w obecnej kadencji Parlamentu i tym samym zagwarantowania, by „Europa była w ruchu”.