

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europa w ruchu – Program działań na rzecz sprawiedliwego społecznie przejścia do czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności dla wszystkich”

[COM(2017) 283 final]

(2018/C 081/27)

Sprawozdawca: **Ulrich SAMM**

Współsprawozdawca: **Brian CURTIS**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 5.7.2017
Podstawa prawna	Artykuł 304 TFUE
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	2.10.2017
Data przyjęcia na sesji plenarnej	18.10.2017
Sesja plenarna nr	529
Wynik głosowania	111/0/0
(za/przeciw/wstrzymało się):	

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Program działań na rzecz mobilności, nakreślony w komunikacie Komisji „Europa w ruchu” [COM(2017) 283 final] (dalej zwanym komunikatem), odzwierciedla ambicję Europy związaną z dokonywaniem szybkich postępów na rzecz wprowadzenia do 2025 r. systemu czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności integrującej wszystkie środki transportu i obejmującej całą Unię. Transport drogowy w Europie, na którym skupia się omawiany komunikat, zależy od przemysłu, który jest światowym liderem pod względem produkcji i świadczenia usług. W produkcyjnej części sektora zatrudnionych jest 11 % wszystkich pracowników przemysłu wytwórczego w UE i generuje ona 7 % unijnego PKB.

1.2. W komunikacie zwraca się uwagę na powiązania z nadrzędnymi priorytetami unii energetycznej, jednolitego rynku cyfrowego oraz planu inwestycyjnego dla Europy. Stara się zwłaszcza rozwiązać niektóre nierozstrzygnięte kwestie dotyczące jednolitego rynku transportu, zachowując zrównoważone podejście do praw człowieka i praw pracowniczych oraz ochrony środowiska.

1.3. Dobrze funkcjonujący **jednolity europejski obszar transportu** zależy od odpowiednich ram regulacyjnych. EKES uważa, że proponowane zmiany w prawodawstwie dotyczące dostępu do zawodu, dostępu do rynku – w tym kabotażu – i warunków pracy, takich jak czas prowadzenia pojazdu i wypoczynku, a także szczegółowe przepisy w sprawie delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego, w większości nie rozwiązują skutecznie problemów, których dotyczą. Konkretnie propozycje dotyczące tych kwestii poruszono bardziej szczegółowo w odrębnych opiniach Komitetu. EKES podkreśla pilną potrzebę znalezienia odpowiednich i sprawnych rozwiązań, biorąc pod uwagę, jak niezwykle istotne dla zapewnienia dobrze działającego rynku wewnętrznego są odpowiednie do tego celu ramy regulacyjne. W tym kontekście ma nadzieję, że w przyszłym wniosku dotyczącym transportu kombinowanego poruszone zostaną również kwestie dostępu do rynku.

1.4. **Cyfryzacja** i automatyzacja najprawdopodobniej zrewolucjonizują technikę transportu lądowego. Technologie te oferują wiele nowych funkcji konsumentom i przedsiębiorstwom oczekującym lepszej jakości, wygody, elastyczności, opłacalności i bezpieczeństwa usług, z których korzystają, i wszelkiego rodzaju sprzętu. EKES zauważa, że ta nowa technologia może zarówno poprawić wydajność rynku transportowego, ale również dostarczyć dane analityczne wspierające kontrolę i egzekwowanie istniejących przepisów oraz ochronę praw człowieka i praw socjalnych.

1.5. Automatyczne kierowanie pojazdami może teraz stać się przełomowym rozwiązaniem, które oprócz świadczenia nowych usług i możliwości biznesowych, mogłoby istotnie poprawić bezpieczeństwo czynne pojazdów i znacznie ograniczyć liczbę ofiar śmiertelnych. EKES zachęca Komisję, aby nadal dążyła do realizacji **projektu „wizji zero” do 2050 r.**, ponieważ jego cele są niezwykle istotne dla naszego społeczeństwa i wszystkich obywateli.

1.6. EKES zdecydowanie popiera propozycję Komisji dotyczącą rozwiązania problemu niewystarczającej interoperacyjności między różnymi istniejącymi systemami elektronicznych **opłat drogowych** w państwach członkowskich i wprowadzenia wspólnych ram interoperacyjności. Uważa także, że elastyczny, sprawiedliwy i przejrzysty, niedyskryminacyjny system opłat drogowych, zgodny z zasadami „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, miałby pozytywny wpływ, pod warunkiem odpowiedniego przeznaczenia wpływów z tego systemu. Pełne przeznaczenie wpływów mogłoby stworzyć w Europie ponad 500 tys. dodatkowych możliwości zatrudnienia.

1.7. EKES zauważa rozbieżność między przewidywaną w ramach tego pakietu **redukcją emisji** w transporcie drogowym na poziomie 13 % a poziomem 18–19 %, jaki jest niezbędny, by sektor transportu przyczynił się do osiągnięcia celów klimatycznych i energetycznych na rok 2030. Lukę tę można zniwelować jedynie, jeżeli państwa członkowskie dołożą znacznych wysiłków, by stymulować wprowadzanie „czystych” inicjatyw w zakresie transportu drogowego.

1.8. EKES pragnie podkreślić, że niezbędnym warunkiem udanego wprowadzenia **pojazdów elektrycznych** na rynek masowy jest produkcja czystej energii elektrycznej. Niezależnie jednak od źródła energii elektrycznej, pojazdy elektryczne mogą przyczynić się do ograniczenia zanieczyszczenia powietrza na szczeblu lokalnym, natomiast ogólne cele UE w zakresie emisji gazów cieplarnianych można osiągnąć jedynie przez politykę czystego wytwarzania energii elektrycznej.

1.9. Zaufanie konsumentów do branży motoryzacyjnej oraz systemu regulacyjnego zostało niedawno poważnie nadwyrężone. Kluczowe znaczenie ma odbudowa tego zaufania dzięki realistycznym **normom emisji** i odpowiednim procedurom testowym, więc Komitet ubolewa, że zaproponowana przez Komisję idea ogólnounijnego niezależnego organu nadzoru badania emisji pojazdów upadła już na początku 2017 r. po sprzeciwie ze strony niektórych państw członkowskich.

1.10. Należy wyznaczyć jasne i ambitne cele dla pojazdów napędzanych czystą energią, aby wspierać sektor wytwórczy w zakresie **badania**, wprowadzania na rynek i produkcji. Ograniczenia techniczne, które wciąż utrudniają szybsze wprowadzanie alternatywnych systemów napędu, można pokonać tylko dzięki solidnemu programowi badawczemu (w kolejnym programie ramowym) obejmującemu cały zakres dziedzin, od badań podstawowych po innowacje i wprowadzanie na rynek.

1.11. Komitet pragnie, by w większym stopniu uznano wagę wsparcia zmiany transportu za pomocą większej liczby zachęt do promowania transportu publicznego i przeniesienia transportu towarowego z dróg na koleje. Ogólna strategia może pomóc w obniżeniu emisyjności transportu drogowego, lecz niekoniecznie zaradzi zagęszczeniu ruchu i zanieczyszczeniu, szczególnie wzięwszy pod uwagę, że oczekuje się dalszego wzrostu popytu na transport drogowy.

2. Wprowadzenie

2.1. Komunikat jest pierwszą znaczącą fazą pakietu dotyczącego mobilności; kolejne wnioski zostaną opublikowane później tego roku. Umieszcza on poszczególne wnioski, omówione w odrębnych opiniach Komitetu, w kontekście politycznym, ustanawia środki wsparcia, takie jak opłaty drogowe (w tym wymagana infrastruktura), stosowanie paliw alternatywnych i sieć połączeń, lepsze informowanie konsumentów, wzmocnienie rynku wewnętrznego i poprawa warunków pracy w sektorze przewozów drogowych, a także przedstawia propozycje kroków służących stworzeniu podstaw dla mobilności pojazdów współpracujących, opartych na sieci i zautomatyzowanych. W praktyce wniosek Komisji dotyczy przede wszystkim sektora transportu drogowego.

2.2. W komunikacie zwrócono też uwagę na związek z nadrzędnymi priorytetami unii energetycznej (efektywność energetyczna i obniżenie emisyjności sektora transportu, w tym wprowadzenie paliw o niskiej zawartości węgla i promocja elektromobilności), jednolitym rynkiem cyfrowym, agendą na rzecz zatrudnienia, wzrostu gospodarczego i inwestycji oraz planem inwestycyjnym dla Europy z myślą o wsparciu jego realizacji, oraz z celami poprawy sprawiedliwości i wzmocnienia wymiaru społecznego określonego w Europejskim filarze praw socjalnych. Postarano się w nim rozwiązać niektóre nierozstrzygnięte kwestie jednolitego rynku transportu, zachowując zrównoważone podejście do praw człowieka i praw pracowniczych oraz ochrony środowiska; pewne napięcia jednak pozostają.

2.3. Program działań na rzecz mobilności odzwierciedla ambicję Europy związaną z dokonaniem szybkich postępów w celu wprowadzenia do 2025 r. systemu czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności, integrującej wszystkie środki transportu i obejmującej całą Unię oraz łączącej ją z krajami sąsiadującymi i resztą świata. Osiągnięcie tego wysoce ambitnego celu zależy zarówno od przemysłu, który jest światowym liderem w produkcji towarów i usług, jak i od silnej i skutecznej woli politycznej ze strony państw członkowskich.

2.4. Należy pamiętać, że kraje UE uzyskują przeszło 500 mld EUR dochodów podatkowych z sektora transportu drogowego. W produkcyjnej części sektora zatrudnionych jest 11 % wszystkich pracowników przemysłu wytwórczego w UE; generuje ona 7 % unijnego PKB i 90 mld EUR nadwyżki handlowej. Sektor ten jest tak ważny i potężny, że postępy i ulepszenia w wielu obszarach regulacji na szczeblu UE są powolne właśnie dlatego, że niektóre państwa członkowskie uznają go za sektor o strategicznym znaczeniu dla kraju. Dużo czasu zajmuje przyjęcie i wprowadzenie zmian postrzeganych jako mające wpływ na krajowe systemy i priorytety, takich jak otwarcie rynku i opłaty drogowe.

2.5. UE nie zaczyna od zera. Realizacja celów zrównoważonego rozwoju i urzeczywistnianie rynku wewnętrznego przyniosły znaczne rezultaty. EKES wyraził już swoje poglądy w szeregu opinii, takich jak te w sprawie jednolitego europejskiego obszaru transportu⁽¹⁾ jako podstawy wolnego rynku wewnętrznego, multimodalnych podróży⁽²⁾ i wewnętrznego rynku międzynarodowego transportu drogowego towarów⁽³⁾. Zrównoważony rozwój polityki transportowej UE⁽⁴⁾ odgrywa ważną rolę, zwłaszcza w zakresie obniżania emisyjności transportu⁽⁵⁾ i wpływu ustaleń konferencji COP 21 na europejską politykę transportową⁽⁶⁾. Istotnymi elementami polityki transportowej UE, również poruszonymi przez EKES, będą wpływ cyfryzacji i robotyzacji transportu na kształtowanie polityki UE⁽⁷⁾ oraz perspektywy współpracujących inteligentnych systemów transportowych⁽⁸⁾.

2.6. Niemniej jednak wiele pozostaje jeszcze do zrobienia. Program działań na rzecz mobilności musi torować drogę ku europejskiemu systemowi transportu zdolnemu do sprostaną głównym wyzwaniom wynikającym z cyfryzacji i wpływu na środowisko.

3. Cyfryzacja

3.1. Cyfryzacja i automatyzacja oparte na szybkim i niezawodnym internecie oferują wiele nowych funkcji konsumentom i przedsiębiorstwom oczekującym lepszej jakości, wygody, elastyczności, opłacalności i bezpieczeństwa usług, z których korzystają, i wszelkiego rodzaju sprzętu. Oferują również nowe skuteczne techniki analizy, kontroli i egzekwowania istniejących przepisów oraz ochrony praw człowieka i praw socjalnych. Cyfryzacja najprawdopodobniej zrewolucjonizuje szczególnie technologię transportu naziemnego. Celem ogólnym musi być harmonizacja systemów lub znalezienie rozwiązań technicznych umożliwiających systemom działanie ponad granicami, ponieważ ma to istotne znaczenie dla płynnego funkcjonowania rynku wewnętrznego. Przykładem jest zbliżające się wprowadzenie inteligentnych tachografów, niemniej zaproponowano 15-letni harmonogram modernizacji istniejących pojazdów. Należałoby znacznie skrócić te ramy czasowe.

3.2. Unijna strategia na rzecz **mobilności pojazdów współpracujących, podłączonych do sieci i zautomatyzowanych** (C-ITS) oraz jej realizacja opisuje pierwsze kroki w kierunku zautomatyzowanej jazdy (zob. też TEN/621). **Sieć połączeń** wzajemnych między pojazdami oraz między pojazdami a infrastrukturą stacjonarną to zasadnicza funkcja, która będzie konieczna do pełnego wykorzystania technologii cyfrowej. EKES z zadowoleniem przyjmuje zatem strategiczne cele na 2025 r. przedstawione w niedawnym komunikacie w sprawie „europejskiego społeczeństwa gigabitowego”⁽⁹⁾, który ustanawia harmonogram tworzenia europejskiej infrastruktury szerokopasmowej o dużej przepustowości zapewniającej niezakłócony dostęp do sieci 5G za pomocą łączności internetowej o bardzo dużej przepustowości na wszystkich głównych naziemnych szlakach komunikacyjnych.

3.3. Cyfryzacja będzie także odgrywać kluczową rolę w rozwoju nowych modeli rynkowych, w tym różnych rodzajów platform i rozwiązań w zakresie **gospodarki dzielenia się**, które mogą potencjalnie poprawić efektywne gospodarowanie zasobami, budzą też jednak szereg wątpliwości dotyczących kwestii prawnych, społecznych i związanych z prawami konsumentów, takich jak rola i status platform internetowych oraz zmiany na rynku pracy.

3.4. Potencjał **automatycznego kierowania pojazdami**, w tym samochodów bez kierowcy, jest postrzegany głównie jako szansa na nowe modele biznesowe. Niemniej równie istotna jest też kwestia odpowiedzialności, którą Unia musi jasno i jednolicie określić. Inną konsekwencją automatycznego lub półautomatycznego kierowania pojazdami jest to, że może ono znacznie poprawić bezpieczeństwo czynne pojazdów naziemnych. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach od lat 70. XX

⁽¹⁾ Dz.U. C 291 z 4.9.2015, s. 14.

⁽²⁾ Dz.U. C 12 z 15.1.2015, s. 81.

⁽³⁾ Dz.U. C 13 z 15.1.2016, s. 176.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 248 z 25.8.2011, s. 31.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 173 z 31.5.2017, s. 55.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 303 z 19.8.2016, s. 10.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 345 z 13.10.2017, s. 52.

⁽⁸⁾ Dz.U. C 288 z 31.8.2017, s. 85.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 125 z 21.4.2017, s. 51.

wieku spadła czterokrotnie, głównie dzięki wprowadzeniu w pojazdach funkcji bezpieczeństwa biernego, niestety mimo to na drogach w UE w 2016 r. zginęło 25 500 osób. Obecnie przez opracowywanie i wprowadzanie zaawansowanych funkcji bezpieczeństwa czynnego (półautomatyczne kierowanie pojazdami, pojazdy oparte na sieci), istnieje szansa na znaczne ograniczenie liczby ofiar lub nawet ich całkowitą eliminację. Takie założenie zawierał projekt dotyczący bezpieczeństwa („wizja zero”), zainicjowany w Szwecji już w 1997 r., a następnie przejęty przez UE, który jednak nigdy nie przyniósł spodziewanych rezultatów. Przełomowym rozwiązaniem może stać się obecnie automatyczne kierowanie pojazdami. EKES zachęca Komisję, aby nadal dążyła do realizacji **projektu „wizji zero” do 2050 r.**, ponieważ jego cel jest niezwykle istotny dla naszego społeczeństwa i wszystkich obywateli.

4. Jednolity europejski obszar transportu

4.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja dąży do zwiększenia przejrzystości ram regulacyjnych dotyczących rynku transportu drogowego oraz zapewnienia lepszego egzekwowania prawa, a jednocześnie do poprawy warunków pracy i zwalczania dumpingu socjalnego w celu zapewnienia sprawnie funkcjonującego rynku wewnętrznego w tym sektorze. Proponowane zmiany dotyczą dostępu do zawodu, dostępu do rynku – w tym kabotażu – i warunków pracy, takich jak czas prowadzenia pojazdu i wypoczynku, a także szczegółowe przepisy w sprawie delegowania pracowników w sektorze transportu drogowego.

EKES uważa jednak, że proponowane zmiany w prawodawstwie – mimo że ich zamiarem było ułatwienie egzekwowania przepisów i zagwarantowanie sprawiedliwej konkurencji – w większości nie rozwiązują skutecznie problemów, których dotyczą, łącznie z problemami, które pojawiły się podczas wdrażania obecnych ram prawnych. Komitet odnotowuje, że inicjatywa ta spotkała się z różnymi reakcjami po stronie państw członkowskich, partnerów społecznych i operatorów. Utrzymuje, że jedynym sposobem na osiągnięcie trwałych postępów jest jasne i łatwe do egzekwowania prawodawstwo zapewniające bezpieczeństwo prawne związane z dostępem do rynku i odpowiednią ochroną praw socjalnych. Podkreśla również potrzebę stosowania nowoczesnych rozwiązań informatycznych (tachografy itp.) i wydajnej infrastruktury (bezpieczne miejsca postojowe), co usprawniłoby wdrażanie i egzekwowanie przepisów. Zaskakującą cechą komunikatu jest to, że traktuje transport kombinowany nie jako kwestię dostępu do rynku, a tylko jako zagadnienie optymalizacji zrównoważoności. (Szczegółowe stanowisko EKES-u w sprawie tych wniosków znaleźć można w oddzielnie przyjętych opiniach.)

4.2. EKES z zadowoleniem przyjmuje zamiar zmiany dyrektywy w sprawie użytkowania **pojazdów najmowanych bez kierowców** w celu przewozu drogowego towarów, pragnie jednak wyrazić pewne zastrzeżenia dotyczące jej możliwych skutków. Zastrzeżenia te dzielą się na dwie kategorie: pierwsza z nich dotyczy możliwego wzrostu liczby firm przykrywek, druga zaś – ewentualności, że przewoźnik będzie się zajmował nielegalnym kabotażem bez ryzyka wykrycia takiego procederu.

4.3. EKES uważa, że wdrożenie sprawiedliwego, przejrzystego, niedyskryminacyjnego i wolnego od biurokracji systemu **opłat drogowych**, zgodnego z zasadami „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, miałyby pozytywne skutki, o ile dochody z korzystania z infrastruktury drogowej zostałyby odpowiednio przeznaczone a wewnętrzny rynek transportu byłby chroniony przed praktykami dyskryminacyjnymi. Pełne przeznaczenie wpływów mogłoby stworzyć w Europie 500 tys. dodatkowych możliwości zatrudnienia. EKES zdecydowanie popiera propozycję Komisji w sprawie rozwiązania problemu niewystarczającej interoperacyjności między różnymi istniejącymi systemami elektronicznych opłat drogowych w państwach członkowskich i wprowadzenia jednolitego systemu elektronicznych opłat drogowych w całej UE opartego na zaawansowanej technologii. (Więcej informacji na temat tych stanowisk znaleźć można w opiniach EKES-u przyjętych w tych konkretnych sprawach.)

5. W kierunku zrównoważonego systemu transportu

5.1. Transport odpowiada za ok. 20 % europejskich **emisji gazów cieplarnianych**. Podczas gdy działalność w sektorze transportu się rozwija, emisje gazów cieplarnianych muszą spaść, aby spełnić cele związane z klimatem i energią do roku 2030. Dlatego pakiet „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków” z listopada 2016 r. obejmuje działania na rzecz szybszego wprowadzenia na rynek paliw transportowych o niskiej zawartości węgla i wspierania elektromobilności, co EKES przyjął z zadowoleniem⁽¹⁰⁾.

5.2. Zasadniczo oczekuje się, że tendencja spadkowa w zakresie całkowitych emisji transportowych utrzyma się, zgodnie z obecnymi trendami i przyjętymi politykami, prowadząc do obniżenia poziomu emisji o 13 % do 2030 r. w porównaniu z rokiem 2005 (i o 15 % do 2050 r.). Nie jest to jednak zgodne z celem efektywnej kosztowo redukcji emisji o 18–19 %, który sektor transportu powinien osiągnąć, aby przyczynić się do osiągnięcia celów w dziedzinie klimatu i energii do 2030 r. EKES zgadza się, że ustanowienie limitów emisji dla nowych pojazdów to skuteczne narzędzie redukcji

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 246 z 28.7.2017, s. 64.

emisji, nie wystarczy ono jednak do osiągnięcia przyjętych celów. W związku z tym limity te powinny zostać uzupełnione o środki mające na celu dalszą poprawę efektywności energetycznej oraz promowanie alternatywnych paliw i systemów napędu, w tym skroplonego gazu ziemnego (LNG) i elektryczności poprzez systemy pokładowe lub zelektryfikowane drogi, a także o **opłaty drogowe**.

5.3. Duże oczekiwania wiążą się z **pojazdami elektrycznymi**, co widać na przykładzie zapowiedzi państw członkowskich, że będą one podążać za przykładem Norwegii (do 2025 r.) oraz Francji i Zjednoczonego Królestwa (do 2040 r.) i wprowadzą zakaz produkcji nowych pojazdów z silnikiem spalinowym (na benzynę lub olej napędowy). Rynek pojazdów elektrycznych rośnie w szybkim tempie na całym świecie. Liczba pojazdów elektrycznych na światowych drogach wyniosła w 2016 r. 2 mln, nadal jednak stanowią one tylko 0,2 % wszystkich samochodów osobowych (MAE 2017). Największy wzrost bezwzględny ma miejsce w Chinach i jest on w głównej mierze motywowany problemami z zanieczyszczeniem powietrza i celami w zakresie redukcji zanieczyszczeń. W Europie należy wyznaczyć jasne i ambitne cele dla pojazdów napędzanych czystą energią w celu stymulowania sektora wytwórczego w zakresie badań i produkcji.

5.4. Przeszkodą dla szybszego upowszechniania się pojazdów elektrycznych są **ograniczenia techniczne** związane z wydajnością akumulatorów. Choć koszty akumulatorów spadają szybciej niż się spodziewano, nadal występują pewne nierozwiązane problemy z (nieraz sprzecznymi ze sobą) parametrami ograniczającymi wydajność pojazdów elektrycznych: masą, pojemnością akumulatora (zasięgiem), prędkością ładowania oraz problemami z okresem trwałości/pogarszaniem się ich wydajności. Niemniej pojazdy elektryczne są uznawane za główny obszar wzrostu w dziedzinie samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych w przyszłości.

5.5. Ograniczenia techniczne można pokonać tylko dzięki solidnemu programowi **badawczemu** obejmującemu cały zakres dziedzin od badań podstawowych po innowacje. Europejskie programy badawcze, a zwłaszcza inicjatywa „Horyzont 2020”, są dobrze ukierunkowane, a badania prowadzi się w różnych alternatywnych dziedzinach takich jak nowe typy akumulatorów, ogniwa paliwowe czy wodór. Cele są obiecujące, jednak znaczna część tych badań wciąż znajduje się na wczesnym etapie. Niemniej osiągnięto już pewne wstępne rezultaty, o czym świadczy Wspólne Przedsięwzięcie na rzecz Technologii Ogniwa Paliwowych i Technologii Wodorowych (www.fch.europa.eu).

5.6. W celu wyeliminowania niepewności co do przyszłych systemów napędowych w pojazdach, Unia Europejska musi utrzymać w kolejnym programie ramowym specjalny **priorytet badawczy** związany z transportem, którego solidną podstawę stanowią nakreślone przez Komisję Europejską europejskie strategie badań i innowacji w dziedzinie transportu oraz europejskie platformy technologiczne, takie jak Komitet Doradczy ds. Badań i Innowacji w sektorze Lotnictwa w Europie. Ponadto najskuteczniejszym sposobem wprowadzania rozwiązań na rynek jest współpraca obejmująca wszystkie poziomy gotowości technicznej, od badań podstawowych po zastosowanie.

5.7. EKES pragnie przypomnieć ⁽¹⁾, że brakuje **harmonizacji** między krajowym a unijnym finansowaniem badań. Na przykład koncepcja Power-to-X, czyli elektrochemiczne przekształcanie pary i dwutlenku węgla za pomocą energii pochodzącej z odnawialnych źródeł w celu produkcji paliw syntetycznych, posiada silne wsparcie niemieckiego programu finansowania ⁽²⁾, bez uzupełniającego podejścia ze strony UE.

5.8. Z uwagi na obecną technologię aktualne zapotrzebowanie na akumulatory w Europie zdecydowanie rośnie. Jednak znaczna większość globalnych zdolności produkcyjnych w zakresie ogniw znajduje się w Azji i Stanach Zjednoczonych. EKES podziela obawy Komisji, że branża motoryzacyjna stanie się w znacznym stopniu uzależniona od importu ogniw akumulatorowych, co naraża ich pozyskiwanie na różne zagrożenia. Istnienie lokalnego **europejskiego przemysłu akumulatorowego** zdolnego do zaspokojenia popytu leży w interesie europejskich producentów pojazdów.

5.9. Wsparcie dla elektromobilności nie ogranicza się do rozwijania technologii akumulatorów. W szczególności w przypadku pojazdów ciężarowych rozwiązania alternatywne obejmują opcję **dróg elektrycznych** z zasilaniem elektrycznym dostarczanym za pomocą napowietrznych przewodów lub szyn wbudowanych w nawierzchnię drogi (e-autostrada itp.). Powszechnym problemem związanym z alternatywnymi systemami napędu jest znaczenie wypracowania wspólnych standardów, aby umożliwić ruch transgraniczny i stworzyć co najmniej unijny, a najlepiej globalny, rynek w tej dziedzinie. Pomocne w tym zakresie może być sieć TEN-T, a zwłaszcza korytarze sieci bazowej.

⁽¹⁾ Dz.U. C 34 z 2.2.2017, s. 66.

⁽²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>

5.10. Coraz więcej zastrzeżeń pojawia się w stosunku do **silników spalinowych**, stanowiących podstawę aktualnej mobilności drogowej. Nastąpił znaczny spadek zaufania do przedsiębiorstw i systemu regulacyjnego związanego z emisjami z pojazdów, zwłaszcza po ujawnieniu istnienia zakazanych urządzeń ograniczających skuteczność działania. Zakłócają one lub wyłączają układ kontroli emisji w rzeczywistych warunkach jazdy. Jednak nawet bez takich bezprawnych zabiegów wiadomo, że pojazdy, które przechodzą oficjalne badania ilości emisji, wytwarzają znacznie większe ilości zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy. Narastanie tych rozbieżności w ciągu ostatnich dziesięcioleci to główna przyczyna obecnych problemów. Istnieje pilna potrzeba przywrócenia zaufania konsumentów do branży motoryzacyjnej i odbudowy zaufania do systemu regulacyjnego przez wprowadzenie realistycznych norm emisji i odpowiednich procedur testowych. Komitet ubolewa, że zaproponowana przez Komisję idea ogólnounijnego niezależnego organu nadzoru badania emisji pojazdów upadła już na początku 2017 r. po sprzeciwie ze strony niektórych państw członkowskich.

5.11. Jednak debata na temat silników spalinowych i napędu elektrycznego musi wykroczyć poza normy dotyczące emisji. Musimy zwłaszcza rozróżnić między skutkami oddziałującymi na **globalne** ocieplenie a tymi oddziałującymi na **lokalne** zanieczyszczenie powietrza. Aby zminimalizować lokalne zanieczyszczenie powietrza, pierwszym wyborem są pojazdy elektryczne o zerowym lokalnym poziomie emisji, jednak nawet one nie są wolne od emisji w perspektywie globalnej. Poziom emisji zależy od metody wytwarzania energii stosowanej do ładowania akumulatorów i procesu produkcji tych akumulatorów. Ponieważ poszczególne państwa członkowskie wykazują znaczne rozbieżności, jeśli chodzi o bezemisyjne wytwarzanie energii elektrycznej, jasnym staje się, że wkład pojazdów elektrycznych w osiąganie przez UE celów klimatycznych zależy od kraju, w którym dany pojazd jest użytkowany. Unijne wsparcie dla **elektromobilności** musi uwzględniać fakt, że problem ten ściśle wiąże się z dziedziną wytwarzania energii, jak zauważono w kontekście **europejskiej unii energetycznej**.

5.12. Silniki spalinowe w transporcie drogowym mają obecnie przewagę na dłuższych dystansach i w przewozach ciężarowych. Z uwagi na tempo, w jakim napęd elektryczny będzie mógł osiągnąć zbliżony poziom zaawansowania, należałoby się przygotować na **długi okres przejściowy** współistnienia obu systemów napędowych. Przykładowo pojazdy hybrydowe, które mogą przełączać się między napędem spalinowym w przypadku przejazdów długodystansowych i elektrycznym podczas jazdy po mieście, mogą stanowić rozwiązanie, na które europejski przemysł samochodowy jest dobrze przygotowany. W przypadku niektórych zastosowań (takich jak przewóz ładunków na duże odległości), akumulatorowe pojazdy elektryczne nie są odpowiednie. Istnieje szereg alternatywnych technologii, które mogą zostać wykorzystane, np. wodorowe ogniwa paliwowe i zelektryfikowane autostrady. Europa musi inwestować w rozwój tych technologii, by przewodzić w dziedzinie ekologicznego transportu.

5.13. EKES popiera wprowadzenie szkoleń zawodowych na temat logistyki we wszystkich państwach członkowskich, by krzewić nowe umiejętności w celu wsparcia inicjatyw zawartych w tym pakiecie.

5.14. Warto zauważyć, że duże miasta w całej UE niezależnie podejmują szereg inicjatyw na rzecz walki z zatorami i zanieczyszczeniem. EKES zachęca Komisję do rozszerzenia obecnej współpracy z władzami miejskimi w zakresie najlepszych praktyk i rozpowszechniania informacji.

Bruksela, dnia 18 października 2017 r.

Georges DASSIS
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego