

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej. Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników«”**

[COM(2017) 675 final]

(2018/C 262/13)

Sprawozdawca: **Ulrich SAMM**

Konsultacja	Komisja Europejska, 18.1.2018
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	5.4.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	19.4.2018
Sesja plenarna nr	534
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	201/0/3

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. Omawiany komunikat dotyczący transportu drogowego skupia się na sektorze, który jest **światowym liderem** pod względem produkcji i świadczenia usług. Konieczne jest utrzymanie i wykorzystanie tej mocnej pozycji w celu przyspieszenia, przekształcenia i wzmocnienia przejścia gospodarki UE na czystą energię, a zarazem należy także dążyć do istotnego celu, którym jest zdobycie **przywódczej roli w zakresie nowych technologii** na światowym rynku.

1.2. EKES z zadowoleniem przyjmuje ogólne podejście **neutralne pod względem technologicznym**, otwarte na nowe osiągnięcia. Pragnie jednak zwrócić uwagę, że inicjatywy nie w pełni opierają się na tym podejściu. Wcale nie jest pewne, że przyszła mobilność będzie oparta wyłącznie na pojazdach elektrycznych. Także inne technologie napędu, jak wodór lub np. całkowicie wolne od paliw kopalnych paliwa ciekłe takie jak HVO100, stwarzają duży potencjał w zakresie czystej mobilności. EKES ubolewa, że nie uznaje się tego faktu wystarczająco wyraźnie.

1.3. EKES z zadowoleniem przyjmuje inicjatywy, które zmierzają do przywrócenia **zaufania konsumentów** do branży motoryzacyjnej i do systemu regulacyjnego przez wprowadzenie realistycznych norm emisji i nowych procedur testowych. Nieodzowna jest w tym zakresie dbałość i odpowiedzialność samej branży.

1.4. EKES odnotowuje, że obecnie produkowanych jest rocznie około 14 mln nowych samochodów, które zastępują jedynie około 5 % całkowitego parku samochodowego liczącego 253 mln samochodów w UE. Przy utrzymaniu tego **tempa wymiany** emisje zostaną zmniejszone, jednak w niewystarczającym stopniu, dlatego EKES z zadowoleniem przyjąłby wszelkie inicjatywy, które przyspieszyłyby tempo wymiany istniejącego parku samochodowego w Europie, co przyczyniłoby się do przyspieszenia redukcji emisji. Należy jednak zwrócić uwagę Komisji na konieczność przeciwdziałania wycofaniu pojazdów z jednych europejskich rynków kosztem drugich, w których eksploatacja wymienianej floty będzie kontynuowana (zob. pkt 4.7).

1.5. Należy mieć świadomość, że osiągnięcie dużego udziału niskoemisyjnych pojazdów wymaga **okresu przejściowego**, którego długość zależy od wynalazków w przemyśle motoryzacyjnym, od szybkości zaakceptowania przez konsumentów nowej technologii oraz związanych z tym kosztów, a także od innych czynników, takich jak infrastruktura ładowania. EKES zwraca uwagę, że nie należy traktować owego okresu przejściowego jako pretekstu do tego, by pozwalać na przekraczanie wartości granicznych w przypadku samochodów z silnikiem Diesla, oraz że należy szybko rozstrzygnąć sprawę możliwości modernizacji takich samochodów oraz rozwiązać kwestię powiązanej odpowiedzialności za pokrycie kosztów.

1.6. EKES zwraca się do Komisji Europejskiej, by wprowadziła lepsze i jasne rozróżnienie między **ochroną klimatu** a poprawą jakości **lokalnego powietrza**. Jest to istotne dla przekonania obywateli do inwestycji publicznych i prywatnych. Pewne typy paliw mogą pomagać w poprawie jakości powietrza w miastach, ale nie są korzystne dla klimatu, np. gdy energia elektryczna lub wodór do zasilania pojazdów elektrycznych pochodzą z elektrowni węglowych. Z drugiej strony, chociaż pojazdy niskoemisyjne napędzane gazem naturalnym z biometanu (gaz naturalny oznacza tu przed wszystkim metan z różnych źródeł, czy to ze źródeł podziemnych, czy z materii organicznej, czy z procesów chemicznych lub z połączenia tych elementów) są przyjazne dla klimatu, mogą przyczynić się do zanieczyszczenia lokalnego powietrza

1.7. EKES apeluje, by Komisja bardziej rygorystycznie podchodziła do ułatwiania konsumentom dostępu do tanich nowych i bardziej ekologicznych form mobilności oraz by zagwarantowała, że korzyści z nowych usług w zakresie mobilności będą dostępne dla wszystkich i rozłożą się równomiernie w całej Unii. Niektóre z proponowanych **instrumentów finansowania** mogą być pomocne w rozwiązaniu tej kwestii, lecz Komitet uważa je za niewystarczające.

1.8. EKES popiera istotną rolę Komisji w zawieraniu ogólnoeuropejskiego sojuszu sektorów przemysłowych w celu ustanowienia całego łańcucha wartości w zakresie opracowywania i produkcji zaawansowanych **baterii** w UE. Większy udział produkcji na różnych etapach łańcucha wartości w UE jest istotny dla zatrudnienia, a gwarancję ekologicznej czystości baterii można najlepiej spełnić zgodnie z normami i przepisami UE w zakresie ochrony środowiska, jak to się dzieje np. w przypadku podejścia opartego na gospodarce o obiegu zamkniętym.

## 2. Wprowadzenie

2.1. EKES jest zaangażowany na rzecz wprowadzenia **niskoemisyjnego systemu energetycznego** opisanego w „**pakiecie dotyczącym czystej energii**”, który ma na celu przyspieszenie, przekształcenie i skonsolidowanie przechodzenia gospodarki UE na system czystej energii zgodnie ze zobowiązaniami podjętymi w ramach COP 21, a jednocześnie zmierza do zachowania najważniejszych celów dotyczących wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy.

2.2. UE wiele już w tym zakresie uczyniła. **Emisje gazów cieplarnianych** zmniejszyły się o 23 % między rokiem 1990 a 2016, podczas gdy gospodarka wzrosła o 53 % w tym samym okresie. Sukces ten został osiągnięty w wielu sektorach z wyjątkiem **transportu** – sektora, który odpowiada za 24 % emisji gazów cieplarnianych w Europie (dane z 2015 r.) i w którym następuje wręcz wzrost emisji w związku z postępującym ożywieniem gospodarczym w Europie. Do rozwiązania tego problemu przyczyni się  **europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej** <sup>(1)</sup>.

2.3. EKES odnotowuje, że UE dokonała już znacznych postępów na drodze do czystej mobilności: w 2009 r. wartości średnie **emisji CO<sub>2</sub>** dla nowych samochodów i lekkich samochodów dostawczych zostały ustalone na poziomie 130 g CO<sub>2</sub>/km na 2015 r. i 95 g CO<sub>2</sub>/km na 2020 r., co ma kluczowe znaczenie dla realizacji celów klimatycznych UE. Od czasu wprowadzenia **normy europejskiej** w 1992 r. – prawodawcy obniżyli wartości progowe tlenków azotu dla samochodów osobowych z Euro 1 do Euro 6 o 97 % oraz wartości progowe cząstek stałych o 98 %, co jest znacznym postępem z punktu widzenia lokalnego zanieczyszczenia powietrza w miastach.

2.4. Niemniej te środki dotyczące transportu drogowego są niewystarczające do spełnienia zobowiązań podjętych na COP 21 oraz do zapewnienia czystego powietrza w miastach, które jest pilnie potrzebne. Podczas gdy średnie emisje na samochód i kilometr zmniejszają się, całkowite emisje z transportu drogowego nie spadają, gdyż wzrósł całkowity ruch, a szybkość odnowy parku samochodowego w UE jest ograniczona.

2.5. Komisja Europejska odpowiedziała zatem za pomocą inicjatywy „**Europa w ruchu**”, która obejmuje szereg inicjatyw prawnych realizowanych w ramach trzech pakietów. **Pierwszy pakiet**, który został przedstawiony w 2017 r., odzwierciedla ambicję Europy związaną z dokonywaniem szybkich postępów na rzecz wprowadzenia do 2025 r. systemu czystej, konkurencyjnej i opartej na sieci mobilności, integrującego wszystkie środki transportu i obejmującego całą Unię. EKES odniósł się do tego pakietu pozytywnie <sup>(2)</sup>, <sup>(3)</sup>, gdyż ma on kluczowe znaczenie dla sprawnie funkcjonującego **jednolitego europejskiego obszaru transportu** opartego na odpowiednich ramach regulacyjnych.

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

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 246 z 28.7.2017, s. 64.

<sup>(3)</sup> Dz.U. C 81 z 2.3.2018, s. 195.

2.6. Komunikat<sup>(4)</sup> w sprawie **drugiego pakietu** strategii „Europa w ruchu”, który jest przedmiotem niniejszej opinii, dotyczy w większym stopniu instrumentów mających na celu zmniejszenie emisji z transportu drogowego, takich jak dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów<sup>(5)</sup>, nowe normy CO<sub>2</sub> dla pojazdów<sup>(6)</sup>, plan działania dotyczący transeuropejskiego wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych<sup>(7)</sup>, przegląd dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego<sup>(8)</sup>, rozporządzenie w sprawie pasażerskich usług autokarowych<sup>(9)</sup> oraz inicjatywa w zakresie baterii. Konkretnie propozycje poruszono szczegółowo w odrębnych opiniach Komitetu. **Trzeci pakiet**, który będzie dotyczyć w większym stopniu kwestii bezpieczeństwa, zostanie przedstawiony w pierwszej połowie 2018 r.

### 3. Streszczenie komunikatu Komisji

3.1. Drugi pakiet zawiera kilka inicjatyw prawnych mających na celu ustanowienie jasnych, realistycznych i łatwych do egzekwowania przepisów, które pomogą zapewnić równe warunki działania dla podmiotów sektora działających w Europie. Konsumentów będzie zachęcać się do przestawiania na ekologicznie czyste pojazdy i inne ekologicznie czyste warianty mobilności, poprawiając infrastrukturę paliw alternatywnych i świadczenie usług interoperacyjnych ponad granicami.

3.2. Na okres po 2020 r. proponowane jest nowe **rozporządzenie dotyczące emisji CO<sub>2</sub>** dla samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych. Na mocy tego rozporządzenia producenci samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych mają zmniejszyć emisje CO<sub>2</sub> nowego parku samochodowego w UE o 15 % do 2025 r. i o 30 % do 2030 r. Te relatywne cele ograniczenia emisji zostaną zastąpione przez absolutne wartości emisji CO<sub>2</sub>, jak tylko udostępnione zostaną dane z nowej światowej zharmonizowanej procedury badania pojazdów lekkich (WLTP) (nie oczekuje się ich przed 2020 r.).

3.3. Wprowadzenie WLTP, które są mocnymi i bardziej realistycznymi **ramami przeprowadzania testów homologacji** samochodów, będzie miało kluczowe znaczenie dla przewyciężenia poważnego kryzysu zaufania konsumentów i dla przywrócenia zaufania. Wprowadzone zostaną testy emisji zanieczyszczeń w rzeczywistych warunkach jazdy (RDE). Będą one przeprowadzane na drodze zamiast na stanowisku badawczym.

3.4. Proponuje się plan działania mający na celu ożywienie inwestycji w **infrastrukturę paliw alternatywnych** oraz rozwinięcie sieci szybkich i interoperacyjnych stacji ładowania i tankowania w całej Unii. Wiąże się to z zastosowaniem kilku instrumentów finansowych, takich jak program ekologicznego transportu, instrument „Łącząc Europę”, Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych oraz Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.

3.5. **Dyrektywę w sprawie transportu kombinowanego** poddaje się przeglądowi w celu promowania łącznego wykorzystania różnych środków transportu towarów (np. samochodów ciężarowych i pociągów).

3.6. **Dyrektywa w sprawie usług transportu autokarowego** zachęci do rozwoju krajowych połączeń autokarowych oraz długodystansowych połączeń autokarowych w całej Europie, zapewni wszystkim obywatelom większy wybór możliwości transportu i stworzy alternatywę wobec użytkowania prywatnych samochodów.

3.7. **Dyrektywa w sprawie ekologicznie czystych pojazdów** będzie promować metody na rzecz czystej mobilności w zamówieniach publicznych jako stymulację popytu dla przemysłu motoryzacyjnego.

3.8. **Inicjatywa w zakresie baterii** pomaga sojuszwowi europejskich sektorów przemysłowych bardziej się uniezależnić i zwiększyć udział na różnych odcinkach łańcucha wartości produkcji pojazdów elektrycznych. Oprócz już przyznanych 150 mln EUR. Komisja Europejska przyzna również 200 mln EUR bezpośrednio na badania i innowacje dotyczące baterii w ramach programu „Horyzont 2020” (program prac na lata 2018–2020).

<sup>(4)</sup> COM(2017) 675 final

<sup>(5)</sup> TEN/652 – „Ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy”, sprawozdawca: Ulrich Samm (zob. s. 58 niniejszego Dziennika Urzędowego).

<sup>(6)</sup> INT/835 – „Przegląd rozporządzeń w sprawie emisji CO<sub>2</sub> z samochodów osobowych i lekkich samochodów użytkowych”, sprawozdawca: Dirk Bergrath, opinia dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

<sup>(7)</sup> TEN/654 – „Plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych (komunikat)”, sprawozdawca: Boland (zob. s. 69 niniejszego Dziennika Urzędowego).

<sup>(8)</sup> TEN/651 – „Transport kombinowany towarów”, sprawozdawca: Back (zob. s. 52 niniejszego Dziennika Urzędowego).

<sup>(9)</sup> TEN/650 – „Dostęp do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych”, sprawozdawca: Hencks (zob. s. 47 niniejszego Dziennika Urzędowego).

#### 4. Uwagi ogólne

4.1. Omawiany komunikat dotyczący transportu drogowego skupia się na sektorze, 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. Konieczne jest utrzymanie i wykorzystanie tej mocnej pozycji w celu przyspieszenia, przekształcenia i wzmocnienia przejścia gospodarki UE na czystą energię. Jednocześnie należy dążyć do istotnego celu, którym jest zdobycie **przywódczej roli w zakresie nowych technologii** na światowym rynku.

4.2. EKES z zadowoleniem przyjmuje ogólne podejście **neutralne pod względem technologicznym**, otwarte na nowe osiągnięcia, których można się spodziewać w związku ze wspieranymi przez UE wyłożonymi wysiłkami badawczo-rozwojowymi. EKES pragnie jednak zwrócić uwagę, że inicjatywy nie w pełni opierają się na tym podejściu. Wziąwszy pod uwagę postęp technologiczny, nie ma pewności, że przyszła mobilność będzie oparta wyłącznie na pojazdach elektrycznych. Inne technologie napędu również stwarzają duży potencjał w zakresie czystej mobilności. W związku z przewidywanym w najbliższych latach szybkim rozwojem nowoczesnych technologii transportowych EKES zaleca zatem **bardziej elastyczne podejście**, a nie np. stałe pułapy emisji czy cele w zakresie zamówień publicznych. Wydaje się, że należy co najmniej dokonać śródokresowego przeglądu np. pułapów emisji i minimalnych celów, aby umożliwić dostosowanie na późniejszym etapie.

4.3. EKES przyjmuje z zadowoleniem inicjatywy mające na celu **przywrócenie zaufania** konsumentów do przemysłu motoryzacyjnego i systemu regulacyjnego. Istotne jest odbudowanie zaufania za pomocą realistycznych norm emisji oraz nowych procedur badania. EKES odnotowuje, że bardziej realistyczne wartości emisji będą zależne nie tylko od technologii zastosowanej w samochodzie, lecz w dużej mierze także od zachowania kierowcy oraz warunków pogodowych i drogowych. Konsumentom będą mieli w związku z tym do czynienia z dosyć dużym zróżnicowaniem danych, nawet w przypadku jednego rodzaju samochodu.

4.4. Co roku produkowanych jest około 14 mln nowych samochodów, które zastępują jedynie około 5 % całkowitego parku samochodowego liczącego 253 mln samochodów w UE. Nawet przy utrzymaniu tego **tempa wymiany** floty pojazdów emisje CO<sub>2</sub> zostaną – jeśli przyjąć za podstawę istniejące normy emisji – zmniejszone do 2030 r. o ponad 30 % w porównaniu z 2005 r. (sprawozdanie VDA). EKES przyjąłby również z zadowoleniem wszelkie inicjatywy mogące przyspieszyć tempo wymiany i tym samym jeszcze bardziej zmniejszyć emisje. Odnotować należy ożywienie innowacyjności i poszukiwań nowych rozwiązań produkcyjnych w krajach o mniejszej tradycji i potencjale w zakresie motoryzacji. Ten pozytywny trend wzmacnia konkurencyjność w zakresie rozwoju niskoemisyjnej mobilności.

4.5. EKES pragnie zwrócić uwagę, że Komisja powinna uwzględnić nie tylko nacisk na nowe technologie takie jak pojazdy elektryczne, lecz również duży potencjał udoskonaleń w **istniejącym parku samochodowym**. Na przykład zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> o 1 g dzięki wprowadzeniu paliw wolnych od paliw kopalnych dla całego parku samochodowego jest równie skuteczne jak ich zmniejszenie o 20 g w nowym parku samochodowym (sprawozdanie VDA).

4.6. Należy mieć świadomość, że osiągnięcie dużego udziału niskoemisyjnych pojazdów wymaga **okresu przejściowego**, którego długość jest nieprzewidywalna. Zależy ona od wynalazków w przemyśle motoryzacyjnym, od szybkości zaakceptowania przez konsumentów nowej technologii oraz związanych z tym kosztów, a także od innych czynników takich jak infrastruktura ładowania, ceny paliwa i zamówienia sektora publicznego.

Jednakże nie należy traktować owego okresu przejściowego jako pretekstu do tego, by nadal swobodnie przekraczać wartości graniczne dla samochodów z silnikiem Diesla i unikać ich modernizacji poprzez instalację układu selektywnej redukcji katalitycznej (SCR) w celu zapewnienia zgodności z normą Euro 6. Komisja powinna zadbać, by ustawodawca krajowy w państwach członkowskich jak najszybciej uwzględnił modernizację zapewniającą zgodność z normą Euro 6 oraz aby jasno określone zostały odpowiedzialność i obowiązki w zakresie pokrywania kosztów.

4.7. EKES wzywa przemysł motoryzacyjny do wykorzystania okresu przejściowego w taki sposób, aby zwiększyła się **spójność** w UE dzięki właściwym decyzjom w sprawie lokalizacji zakładów przemysłowych oraz aby możliwości w zakresie ekologicznie czystych pojazdów były takie same we wszystkich państwach członkowskich. Byłoby niedopuszczalne, gdyby np. starsze samochody z silnikiem Diesla zostały zakazane w niektórych państwach członkowskich, a następnie były sprzedawane do państw członkowskich o słabszej gospodarce. Ponadto dużą rolę odgrywa również rozwój sytuacji poza UE, gdyż europejski przemysł motoryzacyjny pracuje w dużej mierze dla **rynku światowego**. Niezwykle istotne jest, by polityka UE wspierała takie umowy międzynarodowe, które są sprawiedliwe dla europejskiego przemysłu motoryzacyjnego w porównaniu z jej konkurentami w USA lub Azji.

4.8. Przyszły przełom technologiczny, na przykład w zakresie działania baterii, zależy od **badania i rozwoju**. Może on nastąpić nie tylko w bateryjnych pojazdach elektrycznych, lecz również w dziedzinie paliw stosowanych w silnikach spalinowych wewnętrznego spalania lub ogniach paliwowych. Podczas gdy przyjazne dla klimatu, całkowicie wolne od paliw kopalnych paliwa takie jak HVO100 są już szeroko stosowane w niektórych krajach (np. w Szwecji), dostępne mogą się stać również **nowe rodzaje paliwa** takie jak paliwa syntetyczne lub wodór, które mogą być produkowane po akceptowalnej cenie z nadwyżki energii elektrycznej dostępnej w coraz większych ilościach z powodu stałego rozwoju zmiennych odnawialnych źródeł energii.

4.9. EKES zwraca się do Komisji Europejskiej, by wprowadziła lepsze, jasne rozróżnienie między różnymi celami realizowanymi w drodze wprowadzania ekologicznie czystych pojazdów. Realizowane są dwa cele: ochrona klimatu i poprawa jakości lokalnego powietrza. Warto odnotować, że pewne typy paliw mogą pomagać w poprawie jakości powietrza w miastach, ale nie są korzystne dla klimatu, np. gdy energia elektryczna lub wodór do zasilania pojazdów elektrycznych pochodzą z elektrowni węglowych. Z drugiej strony, chociaż pojazdy niskoemisyjne napędzane gazem ziemnym z biometanu są przyjazne dla klimatu, mogą przyczynić się do zanieczyszczenia lokalnego powietrza. Ograniczenie lokalnego zanieczyszczenia powietrza w miastach ma bardzo pilny charakter i wymaga działań na szczeblu lokalnym i regionalnym, podczas gdy ochrona klimatu jest problemem globalnym, a zmiany w tym zakresie można wprowadzić (i zaobserwować) jedynie na przestrzeni dziesięcioleci. Istotne jest dokonanie wyraźnego rozróżnienia między tymi celami, by przekonać obywateli do inwestycji publicznych i prywatnych.

4.10. EKES apeluje, by Komisja bardziej rygorystycznie podchodziła do ułatwiania konsumentom dostępu do tanich nowych i bardziej ekologicznych form mobilności oraz by zagwarantowała, że korzyści z nowych usług w zakresie mobilności będą dostępne dla wszystkich i rozłożą się równomiernie w całej Unii. Przedmiotem obaw są możliwe problemy, w szczególności dodatkowe **koszty dla konsumentów**. Niektóre z proponowanych instrumentów finansowania mogą być pomocne w rozwiązaniu tej kwestii, lecz Komitet uważa je za niewystarczające. W związku z tym przyjmuje z zadowoleniem inicjatywę Komisji, by zwiększyć zdolność konsumentów do dokonywania bardziej świadomych wyborów na etapie zakupu lub użytkowania pojazdu za pomocą zapewnienia większej przejrzystości oraz metod porównania kosztów.

4.11. EKES popiera istotną rolę Komisji w zawieraniu ogólnoeuropejskiego sojuszu sektorów przemysłowych w celu ustanowienia całego łańcucha wartości w zakresie opracowywania i produkcji zaawansowanych **baterii** w UE. Istnieje szereg przyczyn wytyczenia tego celu: większa niezależność od producentów baterii spoza UE ma znaczenie strategiczne; większy udział produkcji na różnych etapach łańcucha wartości w UE jest istotny dla zatrudnienia, a gwarancję ekologicznej czystości baterii można najlepiej spełnić zgodnie z normami i przepisami UE w zakresie ochrony środowiska, jak to się dzieje np. w przypadku podejścia opartego na gospodarce o obiegu zamkniętym. Niezbędne są dokonywane z myślą o tym celu inwestycje przemysłu na szeroką skalę, podczas gdy rolą Komisji jest ustanowienie odpowiednich warunków brzegowych, takich jak normy techniczne.

4.12. EKES popiera podejście oparte na emisjach z rury wydechowej do definiowania ekologicznie czystych pojazdów, gdyż jest proste. Pragnie jednak również podkreślić, że nie odzwierciedla ono **ślądu węglowego** pojazdu w całym okresie jego życia. By uniknąć nieuzasadnionego traktowania pewnych rodzajów pojazdów, należy dołożyć starań w dziedzinie prawodawstwa, by wykroczyć poza to podejście i uwzględnić również kwestie związane z produkcją bądź zapewnianiem czystej energii.

4.13. EKES stwierdza, że główną przeszkodą dla modernizacji **transportu publicznego** jest brak wsparcia finansowego, i wzywa Komisję do ponownego rozważenia przeglądu dyrektywy w sprawie zamówień publicznych ze zwróceniem szczególnej uwagi na finansowanie. Zauważa, że oprócz konieczności dysponowania czystszyimi ekologicznie pojazdami w transporcie publicznym niezbędne jest, by przekonać większą liczbę obywateli do korzystania z tego transportu, czyniąc go bardziej atrakcyjnym (połączenia, wygoda), a nie skupiając się na niskich cenach biletów.

Bruksela, dnia 19 kwietnia 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego