

**Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej**

(2017/C 342/09)

**Sprawozdawca:** József RIBÁNYI (HU/EPL), wiceprzewodniczący Rady Komitatu Tolna**ZALECENIA POLITYCZNE**

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW (KR)

1. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że obecna strategia prezentuje wielodyscyplinarne, kompleksowe podejście, które obejmuje aspekty socjologiczne i gospodarcze, innowacje w sektorze energetyki, infrastruktury oraz w sektorze cyfrowym, a także konkurencyjność przemysłu i rozwój umiejętności.
2. Popiera cele strategii, które zostały już określone w białej księdze z 2011 r. <sup>(1)</sup>, mianowicie ograniczenie emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu o co najmniej 60 % w stosunku do roku 1990.
3. Niemniej proponuje, by zgodnie z białą księgą z 2011 r. w strategii uwzględniono postępy odnotowywane od 2011 r. w zakresie poprawy efektywności systemu transportu, a także by uwzględniono aktualne unijne ramy polityki klimatyczno-energetycznej do 2030 r. oraz zobowiązania podjęte przez UE w kontekście porozumienia z Paryża z 2015 r.

OPTIMALIZACJA SYSTEMU TRANSPORTU I ZWIĘKSZENIE JEGO EFEKTYWNOŚCI

**Cyfrowe rozwiązania w zakresie mobilności**

4. Podkreśla, że dzięki wykorzystaniu potencjału technologii cyfrowych możliwa będzie optymalizacja transportu i stworzenie multimodalnej transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Niezbędne są inteligentne systemy transportowe (ITS) oraz infrastruktura. Konieczne jest ponadto uwzględnienie ekosystemów odzwierciedlających lokalną specyfikę środowiskową oraz zapewnienie zaangażowania władz lokalnych i regionalnych w fazę wdrażania.
5. Podkreśla, że europejskie miasta i regiony, odgrywając aktywną rolę w tworzeniu inteligentnej infrastruktury telekomunikacyjnej i transportowej, mogą zapewnić na obszarach miejskich w ramach wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) i centralnych planów dotyczących zrównoważonego transportu w regionach efektywne wykorzystanie połączonych z siecią i zautomatyzowanych pojazdów w korytarzach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), która przekracza granice i terytoria państw członkowskich.
6. Przyznaje, że rozwiązania informatyczne kształtują modele biznesowe i wzorce transportu. Władze lokalne i regionalne powinny stosować proste w użyciu, sprzyjające włączeniu społecznemu rozwiązania informatyczne, tak by wprowadzać inteligentne systemy transportowe do swoich systemów „inteligentnego miasta” i „inteligentnego otoczenia dla mobilności”.
7. Zwraca uwagę na konieczność uproszczenia baz danych i wzajemnych połączeń między nimi oraz proponuje opracowanie europejskich norm, które ułatwiałyby interoperacyjność danych, usług i rozwiązań technicznych na wszystkich poziomach. Dane te przekazywałyby i gwarantowały właściwe organy regionalne odpowiedzialne za transport w ramach tego samego systemu kompresji danych.

**Sprawiedliwe i efektywne ustalanie cen w transporcie**

8. Uważa, że władze lokalne i regionalne mają istotne kompetencje prawne i finansowe (np. miejsca parkingowe, oddzielne pasy ruchu dla autobusów, preferencyjne traktowanie w zamówieniach publicznych, „zielone” tablice rejestracyjne lub obniżki stawek opłat drogowych), które mogą wpływać na preferencje konsumentów i wybory przez nich dokonywane, zachęcając ich do korzystania z pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi. Zwraca uwagę

<sup>(1)</sup> Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”, Bruksela, 28 marca 2011 r., COM(2011) 144 final.

Komisji Europejskiej na ograniczenia tych narzędzi ze względu na warunki dotyczące wykorzystania europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, zakazujące udzielania dotacji na odnowienie prywatnych pojazdów czy flot, co spowalnia renowacje i prowadzi do utraty skuteczności i konkurencyjności transportu oraz utraty szans na poprawę jakości powietrza w miastach dzięki ulepszeniom energetycznym i środowiskowym, np. w ramach usług taksówkowych czy dostaw na „odcinkach końcowych”.

9. Podkreśla, że na potrzeby systemu opłat za transport należy zharmonizować informacje dostępne z różnych źródeł związanych z mobilnością. Zintegrowany system biletowy wciąż napotyka przeszkody utrudniające jego szersze wykorzystanie, jako że poszczególne rodzaje transportu publicznego różnią się między sobą pod względem rentowności. Koszt wprowadzenia zintegrowanego systemu biletowego może obniżyć ogólne zyski finansowe w danym rodzaju transportu lub wręcz zamienić je w ogólne straty finansowe.

10. Zwraca uwagę na fakt, że pomimo znacznych wysiłków i dużych środków przeznaczonych na wsparcie transportu publicznego i multimodalnego informacje dla podróżnych w zakresie transportu multimodalnego są zdecydowanie niewystarczające. Sytuacja jest jeszcze gorsza, jeśli chodzi o sprzedaż biletów. Sytuacja ta nie jest spowodowana tym, że z technicznego punktu widzenia nie byłoby możliwe oferowanie użytkownikom szczegółowych i przyjaznych dla użytkownika informacji na temat transportu multimodalnego oraz usług i informacji w zakresie sprzedaży biletów, ale tym że operatorzy transportu publicznego nie chcą dzielić się tymi informacjami i usługami. Dlatego też UE za pośrednictwem swego prawodawstwa powinna wymagać, by obowiązkowe było upublicznianie informacji o rozkładach jazdy i innych informacji o podróży, a informacje te były w całości udostępniane wszystkim obywatelom UE w takiej formie, by każdy mógł jak najprościej i najskuteczniej je wykorzystywać. Europejski Komitet Regionów zwraca tu uwagę na swą opinię „Usługi w zakresie informacji, planowania i sprzedaży biletów w odniesieniu do podróży multimodalnych”, CdR 4895/2014.

11. Wszystkie rodzaje transportu powinny przyczyniać się do pokrywania generowanych przez nie kosztów zewnętrznych, w zależności od produkowanych zanieczyszczeń, zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”.

12. Zwraca uwagę, że trzeba będzie zmodernizować sieci elektroenergetyczne, magazynowanie energii elektrycznej oraz handel nią, a także zarządzanie infrastrukturą publiczną oraz przepisy dotyczące transportu i opodatkowania pojazdów, aby odpowiednio przygotować je na nowe i innowacyjne rodzaje transportu, w tym wykorzystujące baterie i wodorowe ogniwa paliwowe. W tym zakresie zalecane byłyby również interoperacyjne i proste rozwiązania w zakresie płatności za ładowanie tego typu pojazdów elektrycznych.

13. Zwraca uwagę na fakt, że system zwolnień podatkowych dla paliwa lotniczego oraz biletów na loty międzynarodowe stanowi oczywiste zakłócenie rynku w sektorze transportu. Wzywa państwa członkowskie UE do omówienia obecnego międzynarodowego systemu opodatkowania paliwa z Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, aby zapewnić spójność z międzynarodowymi zobowiązaniami dotyczącymi zmiany klimatu, bez uszczerbku dla specyfiki i interesów regionów najbardziej oddalonych.

### **Propagowanie multimodalności**

14. Zachęca, w kontekście planów zrównoważonej mobilności miejskiej, do multimodalności i skoordynowanego wykorzystania nisko- lub bezemisyjnego miejsko-regionalnego transportu i logistyki oraz transportu kolejowego, morskiego i rzeczno- rzeczno. W szczególności odchodzenie od transportu drogowego na rzecz innych rodzajów transportu o niższej emisyjności oferowałyby istotne możliwości w dążeniu do niższej emisji. W każdym razie priorytetowo należy traktować rozwiązania w zakresie zmiany transportu w kierunku mobilności niskoemisyjnej, np. poprzez ponowne przemyślenie istniejących ukrytych lub jawnych dotacji dla transportu drogowego.

15. Apeluje o nowe podejście do żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, zakładające rozwój stosowania systemów premii ekologicznych i traktowanie autostrad morskich jako infrastruktury, wobec której przyjęto by dostosowane podejście w odniesieniu do kontroli pomocy państwa. Tego rodzaju podejście miałyby szczególne znaczenie dla obszarów, które pozostają peryferyjne w stosunku do europejskich korytarzy transportowych.

16. W tym kontekście należy zwłaszcza uwzględnić węzły miejskie i platformy logistyczne, zgodnie z ich definicją w ramach sieci TEN-T (sieć bazowa i sieć kompleksowa) oraz w rozporządzeniu w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” z 2013 r., ze względu na ich fundamentalną rolę w zrównoważonym transporcie intermodalnym na szczeblu państw członkowskich, regionów i całej UE. Zatem proponuje się, aby na różnych europejskich forach zajmujących się multimodalnymi korytarzami, a w szczególności kwestią węzłów, uwzględnić refleksję na ten temat.

17. Popiera aktywną rolę, jaką UE odgrywa w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i Międzynarodowej Organizacji Morskiej na rzecz ograniczenia emisji w sektorach morskim i lotniczym. Należy promować opracowywanie i rozmieszczanie nowych, bardziej niskoemisyjnych technologii.

## ZWIĘKSZENIE WYKORZYSTANIA NISKOEMISYJNYCH ALTERNATYWNYCH ŹRÓDEŁ ENERGII NA POTRZEBY TRANSPORTU

**Skuteczne ramy w zakresie niskoemisyjnych alternatywnych źródeł energii**

18. Zachęca do wprowadzania alternatywnych źródeł energii w transporcie poprzez wspieranie rozwoju sektora energetycznego, co utoruje drogę do „bezemisyjnego” transportu.

19. Podkreśla, że państwa członkowskie, regiony i gminy są zachęcane do inwestycji w alternatywne źródła energii na potrzeby transportu poprzez bezzwrotne dotacje w ramach polityki spójności, przy poszanowaniu zasady neutralności technologicznej, określonej w dyrektywie 2014/94/UE w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych.

20. W celu dekarbonizacji sektora transportu opowiada się za większym upowszechnieniem produkowanych w ekologiczny sposób nowoczesnych biopaliw ze źródeł odnawialnych, które powodują mniej emisji dwutlenku węgla niż tradycyjne paliwa kopalne. W związku z tym należałoby priorytetowo traktować biopaliwa wytwarzane na bazie upraw niespożywczych (syntetyczne) lub na bazie upraw pastewnych. Oczekuje się pozytywnych efektów w postaci zapewnienia możliwości zatrudnienia i tworzenia miejsc pracy na obszarach wiejskich i w mniej rozwiniętych regionach, w uzupełnieniu do wytworzenia dodatkowej gospodarczej wartości dodanej. Jako że zaawansowane biopaliwa nie są obecnie uważane za konkurencyjne źródła energii bez wsparcia, należałoby dotować ich produkcję, aby mogły one konkurować z paliwami kopalnymi lub biopaliwami produkowanymi z roślin spożywczych.

21. Podkreśla, że w dyrektywie w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych<sup>(2)</sup> określono już obowiązkowe wymogi dotyczące wykorzystania energii elektrycznej, gazu ziemnego i wodoru jako paliw do pojazdów.

22. Podkreśla, że obecnie dostępne alternatywne źródła energii, biometan i biopaliwa zastąpią częściowo paliwa konwencjonalne – olej napędowy lub benzynę. Zmniejszenie popytu na paliwa konwencjonalne przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa energetycznego.

23. Wzywa do ustalenia powszechnie akceptowanej definicji biopaliw i w tym samym kontekście do przyjęcia zestawu kryteriów dotyczących zrównoważoności i zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, które zwiększyłyby pewność prawa oraz ułatwiły egzekwowanie prawa i podejmowanie decyzji inwestycyjnych w zakresie produkcji i stosowania biopaliw.

24. Uważa, że należy uwzględnić szczególnie sytuacje występujące na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, a także różne surowce, które są dostępne lokalnie i regionalnie. Przy regulowaniu wykorzystania paliw alternatywnych ze źródeł odnawialnych należy wziąć pod uwagę całkowity bilans energetyczny (w tym produkcję paliwa).

25. Podkreśla, że z regionalnego i lokalnego punktu widzenia idealna energia z niskoemisyjnego, alternatywnego źródła powinna być produkowana lokalnie, a także magazynowana i wykorzystywana lokalnie. Wytwarzanie i magazynowanie energii z niskoemisyjnego źródła na potrzeby lokalnej konsumpcji ma nawet większe znaczenie w wypadku odizolowanych regionów takich jak wyspy i regiony najbardziej oddalone, z uwagi na potrzebę zmniejszenia ich zależności od dostaw z zewnątrz.

**Rozwój infrastruktury paliw alternatywnych**

26. Podkreśla, że oczekuje się, iż nisko- lub bezemisyjna mobilność zrewolucjonizuje transport pod względem sieci, pojazdów i paliw. Niezbędnym warunkiem jest tania, dostępna energia oraz tanie i dostępne paliwa. Oprócz silników elektrycznych i wodorowych, które umożliwiają uniknięcie zanieczyszczeń, istotną rolę w realizacji celów dotyczących zmniejszenia emisji odgrywają zaawansowane biopaliwa, które nie konkurują z produkcją żywności i są produkowane w ekologiczny sposób. W związku z tym należy skupić się głównie, choć nie wyłącznie, na budowie przystępnej cenowo infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, a także pojazdów wykorzystujących ogniwa wodorowe, wzięwszy pod uwagę funkcję wodoru jako paliwa i zdolność magazynowania tego gazu. Należy jednak również wspierać za pomocą zachęt finansowych technologie niskoemisyjne, takie jak zaawansowane biopaliwa.

27. Zaleca wprowadzenie wiążących terminów dla wszystkich szczebli administracji publicznej, tak aby zaproszenia do składania ofert na zakup nowych pojazdów oraz koncesje na usługi transportu publicznego były przyznawane wyłącznie na pojazdy napędzane alternatywnymi źródłami energii.

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych.

28. Wzywa do ustanowienia strategii na rzecz promowania wykorzystania LNG w transporcie morskim i handlu poprzez zwiększenie wsparcia na rzecz dostosowania infrastruktury portowej oraz wypracowanie ogólnego podejścia do innowacji i finansowania instalacji zasilanych LNG i metanolem wytwarzanym w procesie przetwarzania odpadów na statkach.

29. Popiera potrzebę budowy infrastruktury elektrycznej w dokach portowych, tak by zmniejszyć emisje CO<sub>2</sub> na statkach, które przy włączonych silnikach cumują w portach i powodują znaczną część zanieczyszczenia w miastach portowych.

30. Zwraca uwagę, że elektryczny transport i infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych wyposażonych w baterie lub wykorzystujących wodorowe ogniwa paliwowe mogą zostać wdrożone bardzo szybko na obszarach miejskich i w konurbacjach, w których władze lokalne uznają to za celowe. Należy stworzyć infrastrukturę transportu elektrycznego na strategicznych trasach łączących regiony Europy, jako że transgraniczna mobilność elektryczna (elektromobilność) może przewyższyć rozdrobnienie rynku wewnętrznego. Większość wysp europejskich, ze względu na swój rozmiar, ma już właściwe warunki dla mobilności elektrycznej. Odpowiednie wdrożenie infrastruktury ładowania może szybko przyczynić się do wprowadzenia elektromobilności w tych regionach.

31. Podkreśla, że energia elektryczna produkowana i magazynowana lokalnie mogłaby zapewnić stabilne i niedrogie źródło paliwa, które pozwoli przyspieszyć przejście na mobilność niskoemisyjną. Stopniowe wprowadzenie takiej mobilności może zmienić jej niekorzystną sytuację konkurencyjną w stosunku do paliw konwencjonalnych. Ponadto zdecentralizowane magazynowanie energii elektrycznej zintegrowane z siecią może oferować usługi pomocnicze, np. kompensować niedopasowanie podaży energii ze źródeł odnawialnych do zużycia energii w okresach wysokiego i niskiego popytu, czy też wspierać regulację częstotliwości. W tym celu trzeba koniecznie ułatwić aktywny udział konsumentów w zarządzaniu systemem elektroenergetycznym, np. poprzez agregatory popytu, a także usunąć istniejące bariery regulacyjne.

### **Interoperacyjność i normalizacja elektromobilności**

32. Podziela pogląd Komisji odnośnie do wprowadzenia wspólnych norm technicznych i technologicznych z uwzględnieniem potrzeb poszczególnych państw członkowskich i regionów. Normalizacja doprowadzi do interoperacyjności między lokalnymi systemami transportu wewnątrz danego regionu i między różnymi regionami.

33. Wyraża zaniepokojenie, że opracowywanie krajowych planów wprowadzania infrastruktury paliw alternatywnych odbywa się w większości państw członkowskich bez aktywnego wkładu właściwych organów regionalnych i lokalnych, pomimo że w tym wypadku oczywista jest potrzeba wielopoziomowego sprawowania rządów. Wyraża również obawy, że plany promowania mobilności elektrycznej mają niewystarczające poparcie polityczne i wsparcie finansowe.

34. Zwraca uwagę, że stacje ładowania pojazdów elektrycznych powinny zostać ujednoczone. Wzywa KE do wspierania rozpowszechnienia stacji ładowania pojazdów elektrycznych poprzez opracowanie norm umożliwiających włączenie stacji tankowania do istniejącej infrastruktury i budynków, przy uwzględnieniu przepisów obowiązujących w poszczególnych państwach.

### **PRZECHODZENIE NA POJAZDY BEZEMISYJNE**

#### **Poprawa w zakresie badań pojazdów w celu odzyskania zaufania konsumentów**

35. Przyjmuje z zadowoleniem niedawne ustalenia dotyczące pomiaru i weryfikacji emisji szkodliwych substancji z pojazdów, mające zagwarantować, że efektywność środowiskowa pojazdów będzie przejrzysta i wiarygodna. Przyczyni się to do wprowadzenia limitów emisji zanieczyszczeń powietrza i do zwiększenia zaufania konsumentów. Wartości progowe emisji z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych muszą być odpowiednie, tak aby zapewnić realizację celów i porozumień dotyczących emisji zanieczyszczeń i zdrowia ludzi.

36. Popiera opracowanie nowych wytycznych w sprawie oznakowania pojazdów, gdyż pomoże to uniknąć wprowadzania konsumentów w błąd. Należy wyjaśnić i przedstawić zasady dotyczące sposobu mierzenia wartości za pośrednictwem nowych światowych zharmonizowanych procedur badania pojazdów lekkich (WLTP) i dawnej procedury (nowy europejski cykl jezdny – NEDC). Należy rozważyć nie tylko zmianę wytycznych, ale również dyrektywy w sprawie etykietowania<sup>(3)</sup>. Podobnie zasadniczej zmiany wymaga dyrektywa w sprawie promowania ekologicznie czystych

<sup>(3)</sup> Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady „Przegląd dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/30/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie wskazania poprzez etykietowanie oraz standardowe informacje o produkcie, zużycia energii oraz innych zasobów przez produkty związane z energią”, Bruksela, 15 lipca 2015 r., COM(2015) 345 final.

i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym<sup>(4)</sup>, aby nadażyć za najnowszymi osiągnięciami technicznymi.

### **Strategia na okres po 2020 r. w odniesieniu do samochodów osobowych i dostawczych**

37. Podkreśla, że środki zachęcające do wprowadzenia elektromobilności powinny być ustalane z parametrami ilościowymi i określone w czasie w celu zapewnienia, że tego rodzaju transformacja będzie miała miejsce.

### **Strategia na okres po 2020 r. w odniesieniu do samochodów ciężarowych, autobusów i autokarów**

38. Uważa, że transport publiczny powinien stawać się coraz powszechniejszy w stosunku do samochodów prywatnych. W związku z tym proponuje przyspieszyć przechodzenie na elektromobilność oraz wykorzystanie paliw uznawanych przez UE za alternatywę dla ropy poprzez potraktowanie w sposób priorytetowy produkcji i wykorzystania elektrycznych autobusów i tramwajów, w tym napędzanych wodorowymi ogniwami paliwowymi, oraz stosowanie gazu ziemnego w autobusach i autokarach. Pomoże to zmniejszyć emisje dwutlenku węgla pochodzące z autobusów. Jeśli chodzi o dalekobieżny transport towarów, proponuje przyspieszyć zmianę floty samochodów ciężarowych i przechodzenie na gaz ziemny, który jest jedynym paliwem będącym w stanie zastąpić olej napędowy, o praktycznie zerowych emisjach i mniejszej zawartości dwutlenku węgla.

39. Przyjmuje z zadowoleniem wysiłki KE dotyczące promowania inicjatywy na rzecz ekologicznych autobusów „Clean Bus Deployment” w UE, w celu wspierania lepszej wymiany informacji i osiągnięcia skali rynkowej poprzez zapewnienie platformy dla miast, regionów, operatorów i producentów. Wzmacnia to wiarę europejskich producentów autobusów w przyszłe zapotrzebowanie na niskoemisyjne autobusy napędzane paliwami alternatywnymi, lepiej wykorzystuje przyszłe procedury zamówień publicznych i poprawia skuteczność poszukiwań finansowania większych procedur przetargowych np. przez Europejski Bank Inwestycyjny.

40. Uznaje za konieczne zwiększenie intensywności pomocy UE, doprowadzenie do większej synergii między środkami finansowymi Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, instrumentu „Łącząc Europę” oraz europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, a także wykorzystanie dotacji. Ułatwi to szybką wymianę obecnej zanieczyszczającej floty transportu publicznego i zapewni optymalne wykorzystanie wszystkich dostępnych środków unijnych.

### **Transport lotniczy i szynowy**

41. Podkreśla korzyści płynące z rodzajów transportu szynowego obsługiwanych z wykorzystaniem opłacalnej ekonomicznie energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych bądź paliw alternatywnych.

42. Z myślą o stworzeniu jednolitego europejskiego obszaru kolejowego zwraca uwagę na konieczność wprowadzenia na poziomie lokalnym i regionalnym niezbędnej infrastruktury w regionach, w których sektor kolejowy jest słabiej rozwinięty, tak aby mogły one korzystać z tego rodzaju transportu na identycznych warunkach jak inne państwa członkowskie.

## **ŚRODOWISKO SPRZYJAJĄCE MOBILNOŚCI NISKOEMISYJNEJ**

### **Unia energetyczna: powiązanie systemu transportowego i energetycznego**

43. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, iż strategia uważana jest za pozytywny krok w ramach polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030 przyjętej przez Radę UE w dniach 23–24 października 2014 r.<sup>(5)</sup>, a także porozumienia paryskiego przyjętego w dniu 12 grudnia 2015 r. podczas 21. Konferencji Stron Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zmian Klimatu<sup>(6)</sup>, poprzez połączenie dwóch głównych podmiotów w UE: transportu po stronie popytu oraz kluczowych podmiotów w dziedzinie produkcji i przesyłu energii po stronie podaży.

<sup>(4)</sup> Dyrektywa 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego – dyrektywa 2009/33/WE.

<sup>(5)</sup> Konkluzje Rady Europejskiej z posiedzenia w dniach 23–24 października 2014 r., Bruksela, 24 października 2014 r., EUCO 169/14.

<sup>(6)</sup> Porozumienie COP 21 w Paryżu (30 listopada – 11 grudnia 2015 r.).

44. Zaleca, by pakiet „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków”<sup>(7)</sup> wpisywał się w starania UE o: przeprowadzenie w dążeniach do bardziej inteligentnej i czystszej energii dla wszystkich, wspieranie wzrostu gospodarczego, inwestycji i przywództwa technologicznego, tworzenie nowych miejsc pracy i poprawę dobrobytu obywateli w regionach i miastach UE.

#### **Badania, innowacje i konkurencyjność**

45. Uważa, że elektromobilność jest jedną z sił napędowych innowacji i rozwoju technologicznego, przynoszących natychmiastowe korzyści i odgrywających kluczową rolę w zmniejszaniu negatywnego oddziaływania na środowisko.

46. Uważa, że przejście do niskoemisyjnego transportu można osiągnąć przede wszystkim za pośrednictwem polityki regionalnej i polityki spójności. Poprzez inwestycje w badania naukowe i innowacje regiony i gminy mogą wspierać niskoemisyjne, odnawialne źródła energii, inteligentne sieci i zrównoważoną komunikację miejską.

47. Popiera wykorzystanie wyników programu „Horyzont 2020” – programu ramowego w zakresie badań naukowych i innowacji (H2020) – na rzecz bardziej innowacyjnych rozwiązań w zakresie niskoemisyjnej mobilności związanych z usługami i inwestycjami.

48. Zachęca do rozwoju innowacyjnych technologii magazynowania LNG na statkach i w autokarach w celu optymalizacji wydajności składowania tego paliwa zastępczego. Wzywa w związku z tym do finansowania odpowiednich demonstracji na statkach towarowych i pasażerskich oraz w autokarach dalekobieżnych.

49. Zachęca ponadto do rozwoju innowacyjnych technologii umożliwiających zastosowanie biopaliw, takich jak metanol wytwarzany w procesie przetwarzania odpadów, również w silnikach statków towarowych i pasażerskich. W związku z tym apeluje o zapewnienie finansowania w tym zakresie.

50. Zwraca się ponadto o środki finansowe na budowę infrastruktury elektrycznej w dokach portowych, a przede wszystkim o wiążące ramy prawne odnoszące się do wszystkich portów Unii Europejskiej.

#### **Technologie cyfrowe: inteligentne systemy transportowe (ITS), pojazdy połączone do internetu i autonomiczne**

51. Zauważa, że rozwiązania informatyczne promują mobilność w oparciu o połączone wykorzystanie wszystkich środków transportu pasażerów i towarów (np. zintegrowane systemy sprzedaży biletów i systemy pobierania opłat, dokumenty w intermodalnym transporcie towarowym, elektroniczne planowanie tras, informowanie pasażerów w czasie rzeczywistym itp.).

52. Zauważa, że pojawienie się pojazdów połączonych i zautomatyzowanych (samojeżdżących), korzystających z technologii cyfrowej, może dać wiele możliwości w zakresie zwalczania negatywnych skutków transportu oraz udostępnienia transportu publicznego na słabiej zaludnionych obszarach. Zdecydowanie domaga się wprowadzenia w życie środków dotyczących systemów zautomatyzowanego kierowania połączonymi z siecią pojazdami, zgodnie z deklaracją z Amsterdamu<sup>(8)</sup>. Z zadowoleniem przyjmuje w tym zakresie przyjęcie w dniu 30 listopada 2016 r. strategii UE dotyczącej współpracujących inteligentnych systemów transportowych<sup>(9)</sup>. Jednocześnie Komitet apeluje o bardziej spójną wizję zrównoważonego i innowacyjnego rozwoju transportu oraz o ściślejsze powiązanie tej wizji z różnymi pokrewnymi pakietami inicjatyw Komisji oraz z komunikatem w tej sprawie.

53. Podkreśla fakt, że europejskie regiony chcą uczestniczyć w tworzeniu inteligentnej infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. W ten sposób pojazdy połączone z siecią i zautomatyzowane mogą być wykorzystywane w sposób efektywny i bez przeszkód w korytarzach TEN-T, a także w miastach i na obszarach wiejskich.

54. Podkreśla, że zasady proporcjonalności i pomocniczości powinny, jak zaznaczono w planie UE dotyczącym działania na rzecz mobilności w miastach, upoważniać władze lokalne i regionalne do decydowania o tym, czy stosować ITS i ekologicznie czyste pojazdy i w jaki sposób, w celu zmniejszenia emisji związanych z transportem i zatorów w ruchu oraz promowania włączenia społecznego.

<sup>(7)</sup> „Czysta energia dla wszystkich Europejczyków, czyli jak wyzwolić potencjał wzrostu Europy”, baza komunikatów prasowych KE, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-4009\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_pl.htm).

<sup>(8)</sup> Deklaracja z Amsterdamu w sprawie współpracy w dziedzinie jazdy pojazdami połączonymi i zautomatyzowanymi, 14–15 kwietnia 2016 r.

<sup>(9)</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia na rzecz współpracujących inteligentnych systemów transportowych – ważny krok w kierunku mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych”, Bruksela, COM(2016) 766 final z 30 listopada 2016 r.

## Umiejętności

55. Przyznaje, że przejście na mobilność niskoemisyjną stwarza problemy dla rynku pracy, w związku z czym priorytetem jest zapewnienie przekwalifikowania pracowników pod kątem nowych miejsc pracy. Pomimo wysokich wskaźników bezrobocia w wielu ważnych dziedzinach sektora transportu istnieje niedobór pracowników, wynikający z braku umiejętności cyfrowych.

56. Ubolewa, że w obecnym komunikacie nie uwzględniono postanowień zawartych we wcześniejszym komunikacie z 2009 r. w sprawie mobilności w miastach, dotyczących opracowania przez władze lokalne planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Podkreśla zatem potrzebę wyjaśnienia zarówno w ramach omawianej strategii, jak i inicjatyw i aktów służących jej realizacji, że zintegrowane planowanie miast stanowi kluczowy czynnik rozwoju zrównoważonej mobilności również dzięki sporządzaniu i realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

57. Podkreśla znaczenie dualnych systemów kształcenia oraz proponuje wprowadzenie intensywnej wymiany doświadczeń związanych z dobrymi praktykami w zakresie mobilności niskoemisyjnej, obejmującymi kształcenie zawodowe oraz przedsiębiorstwa, pomiędzy wszystkimi regionami UE.

## Inwestycje

58. Przyjmuje z zadowoleniem fakt, że innowacje i rozwój infrastruktury zaliczają się do kluczowych celów Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych (EFIS) w zakresie stwarzania zachęt do łączonego (publiczno-prywatnego) inwestowania w transport i infrastrukturę. EFIS, w połączeniu z bezzwrotnymi dotacjami z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, mógłby przyczynić się do zwiększonego udziału władz lokalnych i regionalnych w tych projektach, zarówno na małą, jak i na dużą skalę.

59. Proponuje, by podczas planowania kolejnych wieloletnich ram finansowych zwiększyć kwoty i udział funduszy na transport niskoemisyjny w programie „Horyzont 2020”, a także w instrumencie „Łącząc Europę” (CEF). Należy dalej promować instrument „Łącząc Europę”, jako że oferuje istotny efekt dźwigni: każde euro dotacji z tego instrumentu generuje 3–3,5 EUR inwestycji w niskoemisyjny transport.

60. Zwraca uwagę, że zmiany w miastach i regionach wprowadzane w oparciu o administrację i partnerstwa publiczno-prywatne mogłyby zapewnić niezbędny bodziec w odniesieniu do skutecznego finansowania i funkcjonowania niskoemisyjnych rozwiązań w zakresie mobilności. Proponuje również, by w przypadku lokalnych, innowacyjnych i niskoemisyjnych rozwiązań transportowych priorytetowo traktować korzystanie z EFIS i europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych. Strategiczne ramy odniesienia na okres po 2020 r. powinny przewidywać udostępnianie bezzwrotnych dotacji na powyższe cele.

61. Podkreśla, że władze lokalne i regionalne odgrywają kluczową rolę, gdy chodzi o pobudzenie lokalnej produkcji energii, a także w zakresie zintegrowanych i inteligentnych sieci energetycznych. Europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne powinny, za pomocą bezzwrotnych dotacji, ułatwiać realizację potrzebnych inwestycji, przede wszystkim w mniej rozwiniętych, najbardziej zapóźnionych regionach UE.

62. Zauważa, że plan inwestycyjny dla Europy również przewiduje finansowanie ze środków publicznych projektów w zakresie niskoemisyjnego transportu i inteligentnych sieci w okresie między początkiem 2015 r. a końcem 2017 r.

## Działania podejmowane przez miasta

63. Proponuje, by w praktyce miejskiego i międzymiastowego planowania przestrzennego w europejskich miastach uwzględnić – w ramach planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMPs) – wyznaczenie miejsca dla niskoemisyjnego transportu i mobilności. W miejskim planowaniu przestrzennym należy przyznać pierwszeństwo aktywnym formom transportu (poruszaniu się na rowerze lub pieszo), rozwiązaniom w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, wspólnemu korzystaniu z samochodów i wspólnym dojazdom do pracy jednym samochodem. W związku z tym wzywa do opracowania przyszłościowej polityki UE na rzecz inwestycji w transporcie, która powinna poprawić zdrowie publiczne i w ramach której inwestowano by w transport rowerowy co najmniej 10 % unijnych środków finansowych przeznaczonych na transport, w regionach o odpowiedniej rzeźbie terenu i z pełnym uwzględnieniem porozumienia paryskiego COP 21.

64. Proponuje przeprowadzenie uprzedniego badania w sprawie mobilności uzyskanej dzięki miejskiemu planowaniu przestrzennemu i planowaniu terytorialnemu na obszarach metropolitalnych. Istnieje potrzeba zwiększenia gęstości zaludnienia miast oraz ich obszarów metropolitalnych, tak by z jednej strony ograniczyć potrzebę przemieszczania się pojazdami zmotoryzowanymi poprzez zwiększenie dostępu obywateli do usług, a z drugiej strony by umożliwić poprawę sieci transportu publicznego poprzez zwiększenie ich wydajności społecznej i gospodarczej oraz ich wykorzystania.

65. Podkreśla, że planowanie przestrzenne jest bardzo istotnym elementem mobilności niskoemisyjnej. To struktura zaludnienia i kształt środowiska miejskiego stwarzają warunki topograficzne umożliwiające rozwój mobilności niskoemisyjnej w perspektywie długoterminowej. Tam, gdzie władze lokalne i regionalne posiadają kompetencje w zakresie planowania przestrzennego z racji prawnego lub konstytucyjnego porządku danego państwa członkowskiego, zaleca się, aby plany operacyjne na poziomie regionalnym, ponadgminnym i metropolitalnym uwzględniały również tego rodzaju działania.

66. Przyznaje, że zgodnie z opinią KR-u „Plan działania UE na rzecz transportu rowerowego”<sup>(10)</sup> należy promować jazdę na rowerze jako rodzaj transportu poprzez zwiększanie roli publicznego finansowania UE dla projektów dotyczących transportu rowerowego. Ponawia swój apel o włączenie planu działania UE na rzecz transportu rowerowego do programu prac Komisji na 2018 rok. Gminy, jako aktywni propagatorzy transportu rowerowego, a przy okazji także zielonych zamówień publicznych, mogą zwiększyć swą rolę w walce ze zmianą klimatu przez uczestnictwo w takich inicjatywach jak Zielona Stolica Europy lub „Spotkania nauki z regionami”. Można by przedstawić propozycje dotyczące włączenia konkretnych, ważnych odcinków dróg rowerowych do sieci TEN-T.

67. Podkreśla, że zgodnie z dyrektywą w sprawie charakterystyki energetycznej budynków<sup>(11)</sup> nowe budynki wznoszone w UE powinny być wyposażone w punkty ładowania pojazdów elektrycznych (najlepiej z możliwością magazynowania energii). Podobnie renowacja budynków wielorodzinnych powinna obejmować tego rodzaju prace budowlane<sup>(12)</sup>.

68. Zauważa, że instalacja inteligentnych systemów ładowania akumulatorów w budynkach mogłaby przyczynić się do utrzymania elastyczności sieci elektroenergetycznej, tzn. energia zmagazynowana w akumulatorach pojazdów elektrycznych mogłaby być z powrotem przesyłana do sieci. Potrzebne jest holistyczne podejście, które traktowałoby na przykład pojazdy elektryczne jako integralne części zasobów budynków.

69. Podkreśla, że miasta są głównymi zainteresowanymi podmiotami w dziedzinie transportu pod względem skupisk ludności, i zauważa, że nie można rozwiązać problemów związanych z mobilnością w miastach wyłącznie poprzez podejście sektorowe. W związku z tym przypomina, że prawdziwa wartość dodana dla władz lokalnych i regionalnych związana ze sporządzaniem swoich planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP<sup>(13)</sup>) w tym samym czasie, co planów działania na rzecz zrównoważonej energii (SEAP) polega na uwzględnieniu związku między miejskim wymiarem polityki transportowej a szerszą koncepcją planowania przestrzennego, które obejmują zestawienie realnego i idealnego lokalnego koszyka energetycznego. Te lokalne działania mogą otrzymać profesjonalne wsparcie i pomoc ze strony Porozumienia Burmistrzów, aby stworzyć bardziej sprzyjający włączeniu społecznemu transport lokalny cechujący się mniejszym zanieczyszczeniem powietrza i hałasem.

70. Podobnie, tam gdzie regiony posiadają kompetencje w zakresie planowania przestrzennego z racji ich systemu prawnego lub konstytucyjnego, zaleca się, aby ich plany dotyczące zrównoważonej mobilności w miastach i między miastami również uwzględniały tego rodzaju działania.

71. Proponuje, aby utworzyć sieci tematyczne skupiające europejskie miasta na rzecz wspierania mobilności niskoemisyjnej. Sieci te umożliwiłyby lokalnym przedsiębiorstwom i ogółowi społeczeństwa większe zaangażowanie we wdrażanie rozwiązań w zakresie mobilności niskoemisyjnej, na przykład zapewniając wspólne usługi w zakresie mobilności. Korzystając z aktualnych rozwiązań informatycznych, takie sieci miast mogłyby również mobilizować odpowiednie grupy docelowe do szerszej realizacji mobilności niskoemisyjnej.

Bruksela, dnia 13 lipca 2017 r.

Markku MARKKULA

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów

<sup>(10)</sup> Opinia Komitetu Regionów „Plan działania UE na rzecz transportu rowerowego”, przyjęta 12 października 2016 r.

<sup>(11)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków.

<sup>(12)</sup> Będąca w przygotowaniu opinia ENVE-VI-019 „Efektywność energetyczna i budynki” (Michiel Rijsberman ALDE/NL).

<sup>(13)</sup> Opinia KR-u COTER-V-048 „Pakiet dotyczący mobilności w miastach”, w której mowa jest o planach zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).