

STANOWISKO GRUPY EPL DLA KOMISJI TRANSPORTU I TURYSTYKI W SPRAWIE RODZAJÓW TRANSPORTU

(WERSJA KOŃCOWA, zatwierdzona przez grupę EPL w dniu 18.5.2021 r.)



1. Sektor motoryzacyjny

W kontekście dostosowania do mobilności cyfrowej i przyjaznej dla klimatu sektor motoryzacyjny stoi w obliczu jednej z największych przemian w swojej historii. Grupa EPL uważa, że zadaniem europejskich prawodawców jest pomóc sektorowi w **osiągnięciu neutralności klimatycznej w sposób realistyczny, neutralny pod względem technologicznym i odpowiedzialny społecznie**.

Jesteśmy zdania, że potrzebne jest **podejście całościowe i oparte na nauce**. Wszystkie przyszłe środki powinny opierać się na wynikach **kompleksowych ocen skutków**, w których uwzględnia się konsekwencje gospodarcze, środowiskowe i społeczne, jak również zróżnicowane potrzeby użytkowników w zakresie mobilności. Efektywność środowiskową należy określać przez pomiar **emisji w całym cyklu życia**. Neutralność pod względem technologicznym, świadomość skutków i przewidywalność legislacyjna muszą być zasadami przewodnimi wszystkich przyszłych prac legislacyjnych.

Grupa EPL jest przekonana, że **wszyscy obywatele UE mają prawo do mobilności**. Potrzebujemy jasnego, uczciwego i realistycznego zobowiązania w odniesieniu do przyszłości mobilności indywidualnej i musimy zapewnić, aby nie stała się luksem dla nielicznych. **Nie ma jednego uniwersalnego rozwiązania**. Ogólne zakazy stosowania silników spalinowych wewnętrznego spalania nie leżą w najlepszym interesie obywateli Unii i naszych pracodawców. Użytkownicy powinni zdecydować, którą technologię uznają za najlepszą dla zaspokojenia swoich potrzeb.

Wierzymy w innowacyjne zdolności i poten-

cjał przemysłu motoryzacyjnego. Tę innowacyjną siłę należy wspierać i stymulować za pośrednictwem funduszy UE zapewniających **wystarczające możliwości finansowania** badań i rozwoju. **Next Generation EU** jest dla Europy szansą na umożliwienie finansowania rozwoju pojazdów z jeszcze bardziej wydajnymi silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania, bardziej przystępnych cenowo pojazdów niskoemisyjnych i bezemisyjnych oraz wprowadzania paliw alternatywnych.

Podkreślamy konieczność zapewnienia zdolności do recyklingu i apelujemy o utworzenie specjalnego **europejskiego programu recyklingu pojazdów**. Można by to osiągnąć poprzez unijne prawodawstwo dotyczące gospodarki o obiegu zamkniętym.

Niezbędne jest **ambitne podejście do infrastruktury**. Priorytetem europejskich prawodawców w najbliższych latach powinno być umożliwienie wdrożenia odpowiedniej infrastruktury sieci cyfrowej, wydajnej i gęstej sieci punktów ładowania i stacji tankowania paliw dla samochodów osobowych i pojazdów użytkowych, w tym w regionach wyspiarskich i najbardziej oddalonych oraz na obszarach wiejskich, bezpiecznych parkingów dla pojazdów ciężarowych oraz wystarczającej liczby obiektów sanitarnych. Oczekujemy ambitnej zmiany **TEN-T** w celu ukończenia budowy sieci bazowej i wyeliminowania wąskich gardeł w relacjach transgranicznych do 2030 r.

Zmiana **dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych** stanowi okazję do wyznaczenia ambitnych obowiązkowych celów w zakresie stosowania takich paliw. Wraz z wymogami dotyczącymi interoperacyjności, wspólnymi standardami i ujednoczonym systemem płatności

można utworzyć prawdziwie wspólną przestrzeń ładowania. Paliwa alternatywne takie jak wodór umożliwiają obniżenie emisji z istniejących flot samochodowych, zwłaszcza w przypadku pojazdów ciężkich. Zmiana **dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków** powinna wspomagać wdrażanie infrastruktury ładowania i tankowania paliwa w budynkach prywatnych i publicznych, istniejących i nowych.

Elektryfikacja pojazdów na dużą skalę będzie możliwa jedynie dzięki dostępowi do wydajnych, opłacalnych i przyjaznych dla klimatu technologii akumulatorów. Obecnie zdecydowana większość akumulatorów pojazdów produkowana jest poza Europą, a wzrost zdolności rozwoju i produkcji akumulatorów w UE będzie miał zasadnicze znaczenie dla krótkoterminowego przetrwania europejskich producentów pojazdów oraz dla ich dobrobytu w dłuższej perspektywie. UE musi zatem zachęcać do badań i rozwoju w tej dziedzinie w ścisłej współpracy między przemysłem a środowiskiem akademickim, zwiększyć finansowanie takiego rozwoju oraz ułatwić produkcję akumulatorów dla pojazdów europejskich i tych eksportowanych za granicę.

Transformację w sektorze motoryzacyjnym musi wspierać ogólnoeuropejskie zwiększenie wykorzystania odnawialnych źródeł energii, w tym program zapewniający konkurencyjne i przystępne ceny energii elektrycznej. Ambitna zmiana **II dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii** i jej wdrożenie na szczeblu krajowym powinny przyczynić się do wprowadzania infrastruktury wodorowej i e-paliwowej.

Tylko wtedy, gdy zapewnimy odpowiednią infrastrukturę w perspektywie krótkoterminowej, będziemy mogli w wiarygodny sposób mówić o znacznym przyspieszeniu redukcji emisji w tym sektorze i **osiągnięciu celów klimatycznych**. Przy wyznaczaniu nowych celów redukcji emisji należy oprzeć się na faktach naukowych i kompleksowych ocenach skutków, a także uwzględnić inne sposoby redukcji emisji takie jak zwiększenie ogólnej wydajności systemu.

Investycje w infrastrukturę należy wspierać przez **skoordynowane systemy zachęt** państw członkowskich w odniesieniu do pojazdów osobowych i użytkowych oraz **europejską kampanię informacyjną** na temat korzyści dla różnych typów pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych. Długoterminowe włączenie transportu drogowego do unijnego systemu handlu uprawnieniami do

emisji (EU ETS) może być narzędziem uzupełniającym i należy je rozważyć, jeżeli jest to uzasadnione oceną skutków.

Grupa EPL popiera wszelkie starania służące poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego i osiągnięciu celów „wizji zero”. Podczas projektowania infrastruktury nadrzędnym celem musi być zawsze bezpieczeństwo. Przychody z podatków, opłat drogowych, winiet lub ceł paliwowych płaconych przez użytkowników dróg powinny być w całości reinwestowane w utrzymanie, modernizację i poprawę infrastruktury drogowej, w tym w środki rekompensujące negatywne skutki dla osób mieszkających w pobliżu miejsc o dużym natężeniu ruchu drogowego.

Transformacja w sektorze motoryzacyjnym nieuchronnie doprowadzi do utraty miejsc pracy. Nowe łańcuchy produkcyjne należy postrzegać jako kluczowe technologie i muszą one znaleźć się w centrum **polityki przemysłowej UE**. Konieczne jest zwiększenie europejskiego wsparcia finansowego na **zmianę i podnoszenie kwalifikacji**, w szczególności w państwach i regionach mających silną motoryzacyjną bazę przemysłową. Komisja powinna rozważyć reformowanie zasad **pomocy państw UE**, aby umożliwić bardziej ukierunkowane wsparcie ze strony państw członkowskich.

Pandemia **COVID-19** negatywnie wpłynęła na możliwości państw członkowskich w zakresie inwestycji i finansowania, a decyzje o zakupach konsumentów odłożą na później. Obowiązujące przepisy należy poddać przeglądowi, ze szczególnym uwzględnieniem MŚP, oraz ograniczyć zbędne formalności, aby zmniejszyć obciążenia – zarówno administracyjne, jak i finansowe. Powinniśmy umożliwić sektorowi motoryzycznemu przekształcenie pogorszenia koniunktury w okazję, żeby zapewnić dobrobyt i miejsca pracy w dłuższej perspektywie.

Potrzebne przepisy:

- > Ogólne obszary polityki, w których Komisja nie zaproponowała jeszcze nowego wiążącego prawodawstwa (częściowe wnioski, komunikaty i dokumenty INI lub nic);
- > Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021-2030 – Kolejne kroki w kierunku realizacji „wizji zero”
- > Zmiana zasad pomocy państwa również w następstwie pandemii COVID-19
- > Gospodarka o obiegu zamkniętym.

Planowane działania:

1. Zmiana unijnego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS), z uwzględnieniem sektora morskiego,

- lotnictwa oraz mechanizmu CORSIA, a także wniosek dotyczący EU ETS jako zasobu własnego (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, 2. kwartał 2021 r.)
2. Zmiana dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii służąca realizacji ambicji nowych celów klimatycznych na 2030 r. (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 194 TFUE, 2. kwartał 2021 r.)
 3. Zmiana dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej służąca realizacji ambicji nowych celów klimatycznych na 2030 r. (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 194 TFUE, 2. kwartał 2021 r.)
 4. Zmiana dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 91 TFUE, 2. kwartał 2021 r.)
 5. Zmiana rozporządzenia określającego normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 192 ust. 1 TFUE, 2. kwartał 2021 r.)
 6. Zmiana dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych, w tym inicjatywa dotycząca multimodalnych systemów sprzedaży biletów (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 91 TFUE, 3. kwartał 2021 r.)
 7. Opracowanie norm emisji zastępujących normy Euro 6/VI dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 114 TFUE, 4. kwartał 2021 r.)
 8. Aktualizacja nowej strategii przemysłowej dla Europy (działanie o charakterze nieustawodawczym, 2. kwartał 2021 r.)
 1. Program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT):
 9. Zmiana Wytycznych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska i celów związanych z energią – data planowanego przyjęcia: 4. kwartał 2021 r.; działanie o charakterze nieustawodawczym; podstawa prawna: art. 107 i 108 TFUE. Przewidziano ocenę skutków.
 2. Przepisy priorytetowe:
 10. Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów.

2. Lotnictwo

Lotnictwo należy w większym stopniu dostosować do nowych wymogów, ekologizacji i transformacji cyfrowej, bez szkody dla korzyści płynących z tego rodzaju transportu, takich jak: jakość sieci połączeń, mobilność, przystępne ceny, oraz z zachowaniem bezpieczeństwa usług. Musimy zapewnić zredukować emisje, a nie ruch lotniczy. Proces transformacji nie powinien mieć wpływu na korzyści dla pasażerów.

Lotnictwo opiera się na zaawansowanych technologiach. Postęp technologiczny w zakresie redukcji emisji nie był zbyt widoczny ze względu na wzrost ruchu.

Aby osiągnąć cele na lata 2030 i 2050, należy podjąć działania w następujących kierunkach: modernizacja i reforma **systemu zarządzania ruchem lotniczym**, inwestowanie w badania naukowe i innowacje w dziedzinie nowych rozwiązań technologicznych dotyczących **zrównoważonych paliw lotniczych, silników**, innych systemów napędu, takich jak **elektryczne, hybrydowe lub wodorowe**, oraz **globalne systemy redukcji emisji**.

Dalszą redukcję emisji można osiągnąć dzięki przyjęciu i wdrożeniu przepisów dotyczących **jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej 2+**. Wniosek Komisji można byłoby ulepszyć, lecz nie należy pozwolić, by osłabiły go próby utrzymania przez państwa członkowskie faktycznego monopolu opartego na przestarzałych argumentach takich jak suwerenność. Wykorzystanie systemów satelitarnych do nawigacji, komunikacji i śledzenia oraz pełne wdrożenie projektu europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) przyczyni się do ukończenia tworzenia jednolitej europejskiej cyfrowej przestrzeni powietrznej.

Składane w latach 2021–2027 **wnioski w ramach partnerstw europejskich SESAR**, na rzecz ekologicznego lotnictwa i instrumentu „Łącząc Europę”, ze szczególnym uwzględnieniem lat 2021–2023, mają kluczowe znaczenie dla przyszłości transformacji cyfrowej lotnictwa i powinny przewidywać odpowiednie finansowanie i wyniki potwierdzone instalacjami demonstracyjnymi.

Należy zwiększyć udział w rynku **zrównoważonych paliw lotniczych**, aby przyczynić się do redukcji emisji. W **inicjatywie na rzecz zrównoważonych paliw lotniczych ReFuelEU Aviation** należy przewidzieć do-

kładną ocenę emisji w cyklu życia tych paliw, zrównoważone wykorzystanie surowców, jasną ścieżkę wdrażania, obowiązek mieszania na poziomie co najmniej 10% do 2030 r. oraz zachęty, w tym dotyczące źródeł, w celu zwiększenia produkcji i wykorzystania takich paliw. Obowiązek ten powinien mieć zastosowanie co najmniej na szczeblu UE w odniesieniu do wszystkich lotów do i z UE. W ramach partnerstwa na rzecz ekologicznego lotnictwa należy kontynuować i intensyfikować działania, aby zapewnić 34 rozwiązania technologiczne, w tym w odniesieniu do paliw alternatywnych.

W ostatnich latach w produkcji silników stosowano nowe technologie, co pozwala na znaczną redukcję emisji. Należy kontynuować badania i rozwój w tej dziedzinie, również w ramach Wspólnego Przedsięwzięcia „Czyste niebo”. Wprowadzanie nowych produktów należy promować za pośrednictwem **programów modernizacji i odnowy**. W badaniu korzyści wynikających z tych programów Komisja powinna uwzględnić rozwiązania dotyczące finansowania takie jak na przykład Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Elektryczne lub wodorowe rozwiązania napędowe są odpowiednie dla małych i średnich samolotów, które można byłoby wykorzystywać w europejskich lotach jednodocinkowych na krótkie dystanse lub o krótkim czasie trwania. **Zmiana zasad pomocy państwa** dla portów lotniczych mogłaby pomóc w rozwoju połączeń krótkodystansowych, aby znacznie zmniejszyć emisję i skrócić czas podróży, a jednocześnie zwiększyć efektywność.

Porty lotnicze powinny być systematycznie połączone z miastami liniami kolejowymi (o wysokiej przepustowości). Porty lotnicze muszą wykorzystywać wyłącznie pojazdy bezemisyjne. Wymogi te należy uwzględnić przy **zmianie dyrektywy w sprawie opłat lotniskowych**.

Sektor lotnictwa musi przyspieszyć wdrażanie mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ w międzynarodowym lotnictwie cywilnym, znanego jako **CORSIA**, i zapewnić jego ambitny charakter. Aby to osiągnąć, Unia musi przemawiać jednym głosem w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Zmiana **europejskiego systemu handlu uprawnieniami do emisji (EU ETS)** powinna opierać się na kompleksowej ocenie i przewidywać równoległe wdrożenie z 54 CORSIA, w tym w miarę możliwości szybciej przyjmowane poziomy odniesienia takie jak określone przez ICAO.

Potrzebne przepisy:

W toku:

1. Jednolita europejska przestrzeń powietrzna 2+ - wersja przekształcona
2. EASA - organ weryfikujący skuteczność działania

Planowane działania:

3. Zmiana EU ETS, z uwzględnieniem sektora morskiego, lotnictwa oraz mechanizmu CORSIA, a także wniosek dotyczący EU ETS jako zasobu własnego (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, 2. kwartał 2021 r.)
4. Zmiana dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 91 TFUE, 2. kwartał 2021 r.)
5. Plan działania na rzecz synergii między sektorem cywilnym, obronnym i kosmicznym (działanie o charakterze nieustawodawczym, 1. kwartał 2021 r.)

Program sprawności i wydajności regulacyjnej (REFIT):

- 6a. Zmiana wytycznych w sprawie pomocy regionalnej - data planowanego przyjęcia: 1. kwartał 2021 r.; działanie o charakterze nieustawodawczym; podstawa prawna: art. 107 i 108 TFUE. Nie przewidziano oceny skutków.
- 6b. Zmiana zasad pomocy państwa w sektorze lotnictwa (na wniosek sektora - jeszcze nieplanowana)
7. Zmiana - komputerowe systemy rezerwacji - planowane przyjęcie: 4. kwartał 2021 r.; działanie o charakterze ustawodawczym; podstawa prawna: art. 91 i 100 ust. 2 TFUE. Przewidziano ocenę skutków.
8. Ocena trzech rozporządzeń dotyczących praw pasażerów: rozporządzenia w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (rozporządzenie nr 1107/2006), rozporządzenia o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową (rozporządzenie (UE) nr 1177/2010) oraz rozporządzenia dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym (rozporządzenie (UE) nr 181/2011) - do potwierdzenia

Priorytetowe wnioski oczekujące na przyjęcie:

9. Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie

odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu (uznany przez Komisję za priorytetowy, ale jeszcze nieodblokowany)

10. Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Unii Europejskiej (uznany przez Komisję za priorytetowy, ale jeszcze nieodblokowany).

3. Śródlądowe drogi wodne

Dalszy rozwój sektora żeglugi śródlądowej jest fundamentem budowy inteligentnej, zrównoważonej i konkurencyjnej europejskiej sieci transportowej. MŚP i przedsiębiorstwa rodzinne stanowią trzon tego sektora. Jako jeden z najbardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu, mający w dużej mierze niewykorzystany potencjał pod względem transportu dużych ilości towarów w całej Unii, śródlądowe drogi wodne mogą odgrywać zasadniczą rolę w osiągnięciu unijnych celów klimatycznych. Obecny udział w modalnej strukturze transportu wynoszący 6%¹ jest zdecydowanie za mały: znaczny wzrost udziału żeglugi śródlądowej w tej strukturze doprowadziłby do spadku zagęszczenia ruchu drogowego, większego bezpieczeństwa, redukcji emisji i ukształtowania bardziej zrównoważonego całego systemu transportu.

Grupa EPL wzywa zatem do przyjęcia całościowego podejścia do całego tego rodzaju transportu: do wzmacniania jego odporności, wydajności i zrównoważoności, do propagowania korzystania z niego i wprowadzania zachęt temu służących oraz do umożliwiania wystarczających inwestycji. Dzięki takiemu podejściu możemy wzmocnić konkurencyjność tego sektora, chronić wysokiej jakości miejsca pracy i zwiększyć jego gotowość na przyszły kształt gospodarki europejskiej.

Poprawa infrastruktury fizycznej i nawigacji

W przeciwieństwie do wielu zatłoczonych dróg lądowych europejskie drogi wodne dysponują wolną przepustowością, co daje znaczny potencjał pod względem przesunięcia międzygałęziowego. Ich żeglowność jest jednak niejednorodna, a brakujące połączenia i niewystarczająca niezawodność wolno płynących śródlądowych dróg wodnych utrudniają przesunięcie międzygałę-

ziowe. W **przebiegu TEN-T** należy skupić się na ukończeniu sieci bazowej śródlądowych dróg wodnych TEN-T do 2030 r., zaradzając brakującym połączeniom i zapewniając wysokiej jakości infrastrukturę fizyczną i cyfrową taką jak lepsze połączenia kolejowe w portach. Grupa EPL wzywa Komisję Europejską, by przedstawiła wnioski dotyczące ram regulacyjnych zgodnych z **następnym programem działań NAIA-DES**, zapewniające harmonizację i standaryzację na szczeblu europejskim zarówno w zakresie żeglowności o wysokiej jakości, jak i wyposażenia. Należy wprowadzić we wszystkich instrumentach finansowania, takich jak instrument „Łącząc Europę”, fundusze spójności, lub przy udziale Europejskiego Banku Inwestycyjnego, specjalne finansowanie ukierunkowane na dostosowanie infrastruktury dróg wodnych i żeglugi do wymogów przyszłości. W szczególności trzeba wykorzystać **Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności** (RRF) jako wyjątkową możliwość finansowania śródlądowych dróg wodnych, łączącą krótkoterminowe efekty ożywienia gospodarczego z długoterminowymi korzyściami płynącymi z ukierunkowanych inwestycji w infrastrukturę. Inwestycje te mogłyby obejmować odbudowę łączących dróg wodnych i kanałów, aby uwolnić dalszy potencjał rynkowy.

Realistyczna, zrównoważona transformacja

Ze względu na obecny brak technologii zeroemisyjnych gotowych do wprowadzenia na rynek Grupa EPL wzywa Komisję do opracowania realistycznego planu działania służącego dalszej redukcji emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych, tak aby do 2050 r. osiągnąć dekarbonizację sektora żeglugi śródlądowej, a jednocześnie zachować konkurencyjność, niezawodność i bezpieczeństwo. W odniesieniu do zmiany **dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych** oraz przeglądu wersji przekształconej **dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii** Grupa EPL popiera podejście neutralne pod względem technologicznym i sieciowe do dostępności i wprowadzania paliw alternatywnych i infrastruktury w sieci dróg wodnych. Żegluga śródlądowa być może nadaje się do tego, by wprowadzić do niej wodór, LNG, paliwa zrównoważone, statki hybrydowe i elektryczne, jeżeli UE przeznaczy odpowiednie środki finansowe na badania w tej dziedzinie, a także zachęci do korzystania z tego rodzaju transportu i poprawi

¹ Eurostat, 2018, EU27

skalowalność wymaganych inwestycji. Infrastruktura śródlądowych dróg wodnych musi być lepiej zintegrowana z europejską siecią energetyczną, aby ułatwić zarówno korzystanie z zasilania z lądu, jak i zwiększenie możliwości transportu paliw alternatywnych śródlądowymi drogami wodnymi. Jednocześnie Grupa EPL z zadowoleniem przyjmuje wykorzystanie wszystkich łątwych do wdrożenia rozwiązań służących redukcji emisji z żeglugi śródlądowej, w tym paliw pomostowych i systemów przejściowych, takich jak ulepszone katalizatory i filtry dla istniejących statków. Ponieważ ok. 80% statków pływających po europejskich śródlądowych drogach wodnych zbudowano w XX wieku, chcemy zaoferować sektorowi najlepsze możliwości przyszłej odnowy floty: stabilność regulacyjna i wsparcie finansowe mają kluczowe znaczenie dla wprowadzania na europejskie rzeki i kanały statków zarówno przystępnych cenowo, jak i bardziej ekologicznych. Dlatego też apelujemy o **programy modernizacji i odnowy floty** dla żeglugi śródlądowej oraz ustanowienie przez państwa członkowskie **bodźców podatkowych**, aby ułatwić transformację tego sektora.

Przyspieszenie transformacji cyfrowej

Cyfryzacja i automatyzacja stworzą duże możliwości dla żeglugi śródlądowej. Cyfrowa wymiana danych i zautomatyzowane procesy przyczynią się do optymalizacji przepływu ruchu i zarządzania przepustowością, dzięki czemu sektor ten będzie stawał się coraz bardziej wydajny, bezpieczny i zrównoważony. Mogą one również rozwiązać problem zatłoczenia w portach, umożliwiając efektywny przeładunek towarów i poprawę logistyki z uwzględnieniem dobrych połączeń między żeglugą morską a śródlądową. Grupa EPL wzywa do opracowania strategii rozwoju i wprowadzania technologii cyfrowych w sektorze żeglugi śródlądowej, w której to strategii określone będą zarówno transgraniczne standardy interoperacyjne dla różnych rodzajów transportu, jak i wymagane działania badawcze i finansowanie, w tym poprzez specjalne zaproszenia do składania wniosków w ramach programu „Horyzont Europa”. Normy Europejskiego Komitetu ds. Opracowywania Norm w Żegludze Śródlądowej (CESNI) oraz normy określone w **dyrektywie w sprawie usług informacyjnej rzecznej (RIS)** należy zaktualizować, aby zapewnić interoperacyjność z innymi rodzajami transportu oraz umożliwić szybkie opracowywanie i wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań. Transformacja w kierunku sektora cyfrowego i zautomatyzowanego uwydatnia również wagę istnienia odpowiedniego kształcenia i szkolenia pracowni-

ków, dzięki któremu można zapewnić, aby żegluga śródlądowa mogła być atrakcyjnym miejscem pracy o wysokich standardach społecznych oraz pod względem kwalifikacji i bezpieczeństwa.

Europejski transport multimodalny

Ponieważ transport multimodalny w UE rozwija się powoli, wzywamy do utworzenia europejskiej sieci transportu multimodalnego, która zoptymalizuje wzajemne zależności między różnymi rodzajami transportu. UE powinna we współpracy z zainteresowanymi stronami zapewnić środki w celu usunięcia przeszkód prawnych, administracyjnych i transgranicznych, które utrudniają transport multimodalny w gospodarce europejskiej. Taką multimodalną wizję należy szczegółowo opisać w następnym programie działań NAIADES. Należy ponadto zapewnić zachęty do rozwoju intermodalnych platform portowych. Grupa EPL apeluje o rozpoczęcie realizacji **projektu o europejskiej wartości dodanej**, finansowanego w ramach RRF, dotyczącego żeglowności i multimodalnego połączenia śródlądowych korytarzy wodnych TEN-T.

4. Sektor morski

Grupa EPL jest w pełni zaangażowana we wzmocnienie europejskiego transportu morskiego i dostosowanie go do wymogów przyszłości. Transport ten jest już rodzajem transportu o największej efektywności energetycznej i środowiskowej pod względem emisji na tonę przewożonych towarów i na przebyty kilometr, ale można osiągnąć więcej, aby zwiększyć jego wydajność i zrównoważoność, a jednocześnie zachować jego międzynarodową konkurencyjność i kluczową rolę w tworzeniu miejsc pracy i przyczynianiu się do wzrostu gospodarczego. Są to nasze zasady przewodnie w kontekście zbliżających się zmian w przepisach UE dotyczących transportu morskiego:

- > Jeżeli chodzi o **zmianę systemu handlu uprawnieniami do emisji**, jakiegokolwiek ewentualne włączenie transportu morskiego do EU ETS powinno być należycie uzasadnione i oparte na dogłębnej ocenie skutków z uwzględnieniem konkurencyjności unijnych operatorów i przedsiębiorstw, zatrudnienia w sektorze morskim oraz ryzyka ucieczki emisji. Ze względu na międzynarodowy wymiar transportu morskiego najbardziej optymalnym środkiem rynkowym służącym redukcji emisji gazów cieplarnianych z tego transportu byłby **mechanizm wprowadzony**

- przez IMO.** Na szczeblu światowym UE musi również wykorzystać swoją silną pozycję w IMO, by stworzyć **program kompensacji emisji dwutlenku węgla** w żegludze międzynarodowej zapewniający realistyczną ścieżkę ograniczenia emisji. Jednocześnie grupa EPL apeluje o jasną strategię dla sektora morskiego UE, obejmującą poziomy odniesienia dotyczące redukcji emisji.
- > Obecnie obserwujemy bardzo dynamiczny rozwój w dziedzinie paliw alternatywnych dla statków. Należy jak najszybciej przedstawić przyszły wniosek ustawodawczy dotyczący inicjatywy **„FuelEU Maritime”**. Powinien on obejmować neutralność pod względem technologicznym, obowiązek mieszania o stopniowo zwiększonym udziale procentowym, plany działania dotyczące punktów zaopatrzenia i ładowania oraz wyraźne zobowiązanie do stosowania paliw przejściowych takich jak LNG.
 - > **Cel polegający na osiągnięciu zerowych emisji w portach** jest bardzo ambitny, ale trudny do realizacji w krótkim czasie. Wymaga on całościowego spojrzenia na działalność portową, która obejmuje emisje związane z żeglugą i innymi rodzajami transportu, a także z działalnością przemysłową. Dlatego też głównym celem powinno być ograniczenie emisji w portach położonych najbliżej obszarów miejskich, gdzie aspekt środowiskowy jest szczególnie ważny dla zdrowia publicznego. Konieczna jest ocena, jaką część ograniczonych środków publicznych należy przeznaczyć na inwestycje w systemy zasilanie energią elektryczną z lądu statków zacumowanych w porcie, z uwzględnieniem potencjalnego wzrostu liczby statków wykorzystujących paliwa niskoemisyjne lub bezemisyjne, które sprawiają, że korzystanie z tych systemów jest zbędne.
 - > Należy przewidzieć odpowiednie **okresy przejściowe** na wprowadzenie dalszych wymogów środowiskowych, aby umożliwić jak najlepsze wykorzystanie ograniczonych zasobów. Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza wymaga odpowiedniego **wsparcia finansowego** na szczeblu UE i państw członkowskich, aby umożliwić inwestycje na dużą skalę w badania, technologię i infrastrukturę. W związku z tym Komisja i przedstawiciele przemysłu powinni ocenić możliwość ustanowienia **partnerstwa europejskiego na rzecz transportu morskiego** w celu wspierania **innowacji** w tym sektorze.
 - > W przypadku **zmiany TEN-T** zasadnicze znaczenie ma poprawa połączeń portów w sieci TEN-T z liniami kolejowymi, drogami oraz – w miarę możliwości – śródlądowymi drogami wodnymi. Morski filar TEN-T, tj. autostrady morskie, wymaga dalszego wsparcia, uproszczenia i odpowiedniego finansowania, aby można było utworzyć europejski obszar transportu morskiego bez barier.
 - > Należy położyć nacisk na **kluczową rolę sektora morskiego** w utrzymaniu pozycji Europy w handlu światowym oraz na jego potencjał pod względem zwiększenia konkurencyjności Europy. Dlatego też należy przeznaczyć więcej środków finansowych UE na poprawę dostępu do **portów sieci bazowej TEN-T** dla największych statków, które mogą zastąpić kilka mniejszych, co poprawi wydajność transportu, obniży koszty i zmniejszy emisje. Wymaga to **inwestycji** w stałe pogłębianie, również kanałów, i inne środki służące budowaniu zdolności w wybranych **portach bazowych**.
 - > Jeżeli chodzi o przegląd **wersji przekształconej dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii** oraz **dyrektywy w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, energia z morskich źródeł odnawialnych** może do 2050 r. stać się głównym elementem europejskiego systemu energetycznego. Będzie to wymagało inwestycji w infrastrukturę portową, aby ułatwić obsługę sektora morskiego.
 - > Jeżeli chodzi o ukończenie unijnych ram prawnych w zakresie homologacji pojazdów zautomatyzowanych, ze względu na rosnące wykorzystanie danych i sztucznej inteligencji w transporcie morskim oczekuje się, że w niedalekiej przyszłości pierwsze **w pełni autonomiczne statki** zaczną pływać po wodach europejskich. Niezbędne staje się zatem **przygotowanie odpowiednich przepisów**, jak również przeprowadzenie analiz skutków społeczno-ekonomicznych automatyzacji i cyfryzacji dla tego sektora.
- ## 5. Kolejowe przewozy towarowe
- Grupa EPL jest w pełni zaangażowana w osiągnięcie pozytywnego wzrostu kolejowych przewozów towarowych w najbliższych latach, aby do 2030 r. osiągnąć udział w modalnej strukturze transportu na pozio-

mie 30%. Grupa EPL ma warunek w odniesieniu do osiągnięcia tego celu: koszty transportu dla obywateli i przedsiębiorstw nie mogą wzrosnąć, przy czym naszym punktem odniesienia jest koszt za tonokilometr (t/km) w transporcie drogowym. Według Grupy EPL sposobem na sukces jest poprawa istniejących ram regulacyjnych i organizacji prawnej, jak również zmniejszenie barier technologicznych i operacyjnych.

Oto nasz plan działania legislacyjnego w zakresie kolejowego transportu towarowego:

- > **Kompletna infrastruktura:** do 2030 r. należy w trybie pilnym zapewnić kompletne wyposażenie ERTMS. Ponieważ proces ten trwa już od ponad 20 lat, państwa członkowskie muszą wyjaśnić opóźnienie i jednocześnie niezwłocznie przedstawić plany krajowe. Budowę sieci bazowej TEN-T, w tym terminali na „ostatniej mili”, należy ukończyć do 2030 r. Będziemy nalegać na te kwestie podczas **przeglądu rozporządzenia w sprawie TEN-T**. Potrzebę ogromnych inwestycji w tym kontekście należy zaspokoić przez ukierunkowane **wdrożenie RRF** i krajowych instrumentów odbudowy, ze szczególnym naciskiem na inwestycje w infrastrukturę kolejowego przewozu towarowego.
- > **Zapewnienie zdrowej konkurencji w kolejowych przewozach towarowych:** należy stworzyć równe warunki działania dla działów przewozów towarowych podmiotów zasiedziałych i nowych uczestników rynku oraz zapewnić równy dostęp do infrastruktury. Należy dokonać przeglądu opłat za dostęp do infrastruktury, zwłaszcza w przypadku gdy koszty pokrywają podmioty świadczące usługi publiczne, ponieważ może to być nadużywane w celu ograniczenia konkurencji i zmniejszenia konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego. Na podstawie tych zasad przewodnich wzywamy do zmiany **rozporządzenia w sprawie kolejowych korytarzy towarowych**, przeglądu **dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego** oraz zmiany zasad alokacji zdolności przepustowej i pobierania opłat za dostęp do infrastruktury poprzez przegląd **rozporządzenia w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie transportu lądowego**. W tym względzie należy w pełni wdrożyć **czwarty pakiet kolejowy**.
- > **Poprawa organizacji sektora:** do 2025 r. należy wprowadzić europejskie katego-

rie i hierarchie tras pociągów. Do 2025 r. należy ustanowić w ERA jednostkę europejskiego zarządcy infrastruktury odpowiedzialną za przydzielanie czasu odjazdu i przyjazdu oraz zarządzanie zdolnością przepustową. Można to przewidzieć w ramach zmiany **rozporządzenia w sprawie kolejowych korytarzy towarowych**, aby dopilnować, żeby alokacja zdolności przepustowej w zakresie kolejowych przewozów towarowych odpowiadała zapotrzebowaniu w całej sieci TEN-T. Do 2025 r. należy wprowadzić wspólny język operacyjny dla kolei, podobnie jak ma to miejsce w lotnictwie, na przykład poprzez **zmianę dyrektywy w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom**.

- > **Przeprowadzenie transformacji cyfrowej:** do 2025 r. należy wprowadzić otwarte i przejrzyste platformy cyfrowe do wymiany danych. Można to osiągnąć poprzez przegląd **ram regulacyjnych dotyczących interoperacyjnej wymiany danych w transporcie kolejowym** oraz nowe przepisy dotyczące bezpiecznego środowiska wymiany danych dotyczących korytarzy w celu wsparcia logistyki opartej na współpracy. Należy w trybie pilnym wprowadzić cyfrowe zarządzanie przepustowością sieci, cyfrową rezerwację czasu odjazdu i przyjazdu oraz rezerwację krótkoterminowe w odniesieniu do kolejowych przewozów towarowych. Do 2025 r. należy wprowadzić automatyczny sprzęg sterowany cyfrowo, a do 2030 r. – zautomatyzowane pociągi. W odniesieniu do ERTMS należy przyjąć odpowiednio **pakiet kolejowych norm i specyfikacji technicznych**, w tym obowiązkowe plany wdrożeniowe w zakresie automatycznej obsługi pociągów, automatycznego zarządzania ruchem oraz zaawansowanego sterowania.

6. Inteligentna i zrównoważona mobilność miejska

Pandemia COVID-19 doprowadziła do przyspieszenia zmian we wzorcach mobilności w miastach i zachowaniach konsumentów, do czego w dużym stopniu przyczyniają się inteligentne i zrównoważone rozwiązania cyfrowe. Mieszkańcy obszarów miejskich są skłonni przejść na inteligentne i zrównoważone rodzaje transportu, w szczególności w kontekście codziennej mobilności, przy czym głównym warunkiem przejścia są koszty, dostępność i szybkość. Unijna polityka transportu miejskiego musi ułatwiać

i przyspieszać tworzenie odpowiednich warunków dla powszechniejszego korzystania ze zrównoważonych rozwiązań alternatywnych, które są bezpieczne, konkurencyjne i przystępne cenowo, a tym samym przyczyniać się do osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych UE do 2030 r. i w dalszej perspektywie.

Jednym z obecnych wyzwań na obszarach miejskich, którym należy się zająć, jest zapewnienie systemów transportu publicznego, które są dobrze zorganizowane, przyjazne dla użytkownika, przystępne cenowo i neutralne dla klimatu oraz oferują użytkownikom usługi dobrej jakości, w tym usługi podróżowania „od drzwi do drzwi”. Zwiększenie udziału czystych ekologicznie pojazdów we flotach transportu publicznego ma kluczowe znaczenie dla redukcji szkodliwych emisji dwutlenku węgla oraz dla poprawy jakości powietrza w miastach. Należy wprowadzić na szczeblu UE odpowiednie zachęty finansowe i prawne, aby wspomóc tworzenie wydajnych systemów transportu publicznego neutralnych dla klimatu. Skutecznym sposobem osiągnięcia tego celu jest dyrektywa w sprawie czystych ekologicznie pojazdów i jej aktualizacja w przyszłości. Równoległe z kluczową rolą systemów transportu publicznego w przejściu na obszarach miejskich na mobilność neutralną dla klimatu, inteligentne i zrównoważone alternatywne rozwiązania w zakresie mobilności (współdzielone samochody, usługi przewozu osób, rowery elektryczne i skutery oraz inne formy mikromobilności) mogą mieć charakter uzupełniający i umożliwić konsumentom szerszy wybór w zależności od ich potrzeb w zakresie mobilności. Brak uregulowań w odniesieniu do różnych form mikromobilności stanowi duże zagrożenie dla bezpieczeństwa konsumentów, a także innych uczestników transportu. Rozwiązaniem może być analiza przepisów dotyczących oznakowania CE i jego stosowania lub ewentualne włączenie tych pojazdów w zakres stosowania rozporządzenia w sprawie homologacji typu.

Mobilność jako usługa (MaaS) to koncepcja mająca na celu połączenie wszystkich usług związanych z mobilnością (transportu publicznego, mobilności współdzielonej i mikromobilności), aby dzięki temu dostarczać informacji o najlepszych dostępnych usługach z uwzględnieniem kosztów i czasu trwania podróży. Szczególne zasady dostępu i ich egzekwowanie w odniesieniu do opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych i do stref niskiej emisji (LEZ) na obszarach miejskich powodują dalszą fragmentację jednolitego europejskiego obszaru transportu oraz są sprzeczne z zasadami jed-

nolitego rynku. Aby zharmonizować przepisy i ułatwić podróżowanie między tymi strefami, można wykorzystać dyrektywę w sprawie europejskiej usługi opłaty elektronicznej (EETS), lecz istnieją ograniczenia prawne, ponieważ strefy te leżą w gestii władz lokalnych.

Rozwój i stosowanie inteligentnego zarządzania parkingami w miastach ma ogromny potencjał w zakresie redukcji emisji, unikania zagęszczenia ruchu i oszczędzania czasu. Zharmonizowane zasady regulacyjne lub wspólne normy i rozwiązania technologiczne dotyczące alternatywnych usług mobilności, inteligentnej logistyki miejskiej, opłat z tytułu zatorów komunikacyjnych i LEZ mogłyby stanowić wytyczne regulacyjne dla państw członkowskich, zapewniając w ten sposób jednolite wdrażanie rozwiązań w zakresie inteligentnej i zrównoważonej mobilności, w tym poprawę jakość sieci połączeń między obszarami wiejskimi a miejskimi w całej Unii Europejskiej, jak również wzmacniając jednolity europejski obszar transportu. W celu szybszego upowszechnienia czystych ekologicznie pojazdów niezbędna jest rozległa sieć punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz dostęp do innych rodzajów paliw alternatywnych na przedmieściach i obszarach miejskich. Instrumentem, który należy wykorzystać, aby osiągnąć ten cel, jest dyrektywa w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych, która niedługo zostanie zaktualizowana.

Aby stawić czoła wyzwaniom na obszarach miejskich – z uwzględnieniem polityki UE w sprawie niepełnosprawności, a w szczególności dostępności usług dla osób z niepełnosprawnościami, osób o ograniczonej możliwości poruszania się i osób starszych, należy zapewnić dobrze zorganizowany, zintegrowany i przystępny cenowo system transportu publicznego. Wymogi te będą zgodne z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych – pierwszą konwencją praw człowieka, do której przystąpiła UE. Aby osiągnąć ten cel, można rozważyć zmianę dyrektywy dotyczącej europejskiego aktu prawnego w sprawie dostępności.

Wszystkie przyszłe środki muszą być oparte na wiedzy naukowej i neutralne pod względem technologicznym oraz należy je ustanawiać po przeprowadzeniu kompleksowej oceny skutków z uwzględnieniem konsekwencji gospodarczych, środowiskowych i społecznych. Oprócz wyżej wspomnianych odpowiednich działań ustawodawczych UE, cele te można osiągnąć poprzez następujące działania o charakterze ustawodawczym i nieustawodawczym, które planuje

Komisja Europejska.

Potrzebne przepisy:

1. Przegląd pakietu dotyczącego mobilności w miastach z 2013-2021 r.
2. Plan działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń wody, powietrza i gleby; przegląd norm w zakresie jakości powietrza i zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem - 2021/2022 r.
3. Przedstawienie wytycznych wspierających bezpieczne korzystanie z urządzeń w zakresie mikromobilności - 2021 r.
4. Środki mające na celu zapewnienie równych szans dla platform lokalnego transportu pasażerskiego na żądanie i platform służących do zamawiania usług transportu samochodowego - 2022 r.
5. Ustanowienie przestrzeni danych dotyczących podróży i turystyki, umożliwiającej wymianę danych między zainteresowanymi stronami w dziedzinie transportu i mobilności

W planach również:

6. Zmiana dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych, w tym inicjatywa dotycząca multimodalnych systemów sprzedaży biletów (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 91 TFUE, 3. kwartał 2021 r.)
7. Zmiana dyrektywy w sprawie odnawialnych źródeł energii służąca realizacji ambicji nowych celów klimatycznych na 2030 r. (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 194 TFUE, 2. kwartał 2021 r.)
8. Zmiana rozporządzenia określającego normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 192 ust. 1 TFUE, 2. kwartał 2021 r.)
9. Zmiana dyrektywy w sprawie inteligentnych systemów transportowych, w tym inicjatywa dotycząca multimodalnych systemów sprzedaży biletów (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 91 TFUE, 3. kwartał 2021 r.)
10. Opracowanie norm emisji zastępujących normy Euro 6/VI dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów (działanie o charakterze ustawodawczym, w tym ocena skutków, art. 114 TFUE, 4. kwartał 2021 r.).