

Transport stanowi fundament naszej gospodarki i społeczeństwa. Mobilność jest niezwykle ważna dla rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia obywateli, którzy mogą swobodnie podróżować. Transport umożliwia wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy. W świetle stojących przed nami wyzwań jego rozwój musi być

zrównoważony. Jest to sektor globalny, więc skuteczne działania wymagają ścisłej współpracy międzynarodowej. Przyszły dobrobyt naszego kontynentu zależeć będzie od możliwości pełnej integracji jego wszystkich regionów w światowej gospodarce. Skuteczny transport jest tego niezbędnym warunkiem. Transport europejski

znajduje się obecnie na rozdrożu. Stare wyzwania są nadal aktualne, a ponadto pojawiają się nowe. Musimy uczynić jeszcze wiele, aby stworzyć wewnętrzny rynek transportu, ponieważ istnieją znaczne wąskie gardła i inne bariery. Musimy ponownie przeanalizować następującą kwestię: w jaki sposób możemy pogodzić

życzenie podróżowania naszych obywateli i potrzeby gospodarki związane z transportem towarów z przewidywaną malejącą dostępnością zasobów i ograniczeniami w zakresie środowiska? Systemy transportowe Europy Wschodniej i Zachodniej należy ujednoczyć, aby mogły one w pełni odzwierciedlać potrzeby

transportowe niemalże całego kontynentu. W nadchodzących dziesięcioleciach ropa stanie się zasobem coraz bardziej deficytowym, pochodzącym od coraz mniej pewnych dostawców. Jak zauważyła ostatnio Międzynarodowa Agencja Energii, im mniej skuteczniej będzie postępować dekarbonizacja na świecie,

tym szybciej będą rosły ceny ropy. Brak rozwiązania kwestii zależności od ropy może mieć znaczny wpływ na zdolność obywateli do podróżowania oraz na bezpieczeństwo gospodarki, zaś konsekwencje dla inflacji, równowagi handlowej i ogólnej konkurencyjności gospodarki Unii Europejskiej mogą być poważne.

Od czasu pierwszego dużego kryzysu naftowego sprzed czterdziestu lat, pomimo znacznego postępu technicznego oraz potencjału w zakresie oszczędnych pod względem kosztów i energii rozwiązań i działań politycznych, system transportowy praktycznie się nie zmienił. Transport jest co prawda bardziej energooszczędny, ale

Unia Europejska w tym sektorze nadal zależy od ropy i produktów ropopochodnych. Co prawda sektor jest bardziej ekologiczny, ale jego wzrost oznacza, że pozostaje on znacznym źródłem hałasu i zanieczyszczenia powietrza w skali lokalnej. Nowe technologie w zakresie pojazdów i zarządzania ruchem będą kluczem do

obniżenia emisji pochodzących z transportu w Unii Europejskiej i na świecie. Wyścig w dziedzinie zrównoważonej mobilności jest wyścigiem globalnym. Opóźnienie działań i powolne wprowadzanie nowych technologii mogłyby skazać przemysł transportowy Unii Europejskiej na nieodwracalny upadek. Unijny sektor transportu

zмага się z rosnącą konkurencją ze strony szybko rozwijających się światowych rynków transportowych. Wiele przedsiębiorstw europejskich to światowi liderzy w dziedzinie infrastruktury, logistyki, systemów zarządzania ruchem i produkcji sprzętu transportowego, ale ze względu na to, że w innych regionach

świata podejmowane są ogromne, ambitne programy modernizacji transportu i inwestycji w infrastrukturę, niezbędne jest, aby transport europejski nadal się rozwijał i dokonywał inwestycji w celu zachowania konkurencyjnej pozycji. Infrastruktura kształtuje mobilność. Żadna duża zmiana w sektorze nie będzie

możliwa bez wsparcia stosownej sieci i jej inteligentnego wykorzystania. Inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenie handlu, dostępności geograficznej i mobilności obywateli. Należy je planować w sposób

maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska. Zatory komunikacyjne są dużym wyzwaniem zwłaszcza na drogach i w przestrzeni powietrznej oraz negatywnie wpływają na kwestię dostępności. Infrastruktura transportowa jest nierówno rozwinięta

na wschodzie i zachodzie Unii Europejskiej i należy ją ujednoczyć. Coraz trudniej jest uzyskać środki publiczne pozwalające na sfinansowanie infrastruktury. Niezbędne jest przyjęcie nowego podejścia do finansowania i cen. Od czasu wydania białej księgi w dziedzinie transportu udało się wiele

osiągnąć. Dokonano dalszego otwarcia rynku usług lotniczych, transportu drogowego oraz częściowo, kolejowego. Powiodło się stworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Zwiększono bezpieczeństwo i ochronę wszystkich rodzajów transportu. Przyjęto nowe przepisy dotyczące warunków pracy

i praw pasażerów. Transeuropejskie sieci transportowe, finansowane poprzez fundusze strukturalne i Fundusz Spójności, przyczyniły się do wzrostu spójności terytorialnej i budowy szybkich linii kolejowych. Wzmocniono więzi i współpracę międzynarodową. Uczyniono wiele, aby zwiększyć ekologiczność

transportu. Jednak rozwój systemu transportowego nie następuje z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Mając na uwadze następne czterdzieści lat jasne jest, że rozwój sektora nie może przebiegać w ten sam sposób. Biorąc pod uwagę zdobyte doświadczenia, w niniejszym planie działania przyjrano się

kompleksowo zmianom w sektorze transportu, stojącym przed nim wyzwaniom i inicjatywom politycznym, które należy rozważyć. Podjęcie zdecydowanych działań politycznych bardzo się opłaci. Przemysł transportowy stanowi ważną część gospodarki. W Unii Europejskiej zatrudnionych w nim jest bezpośrednio około

10 milionów osób. Odpowiada on za około 5 procent Produktu Krajowego Brutto. Unia Europejska oraz rządy państw muszą zapewnić w przyszłości jasne ramy polityczne, w jak największym stopniu polegające na mechanizmach rynkowych, pozwalające producentom i przemysłowi na planowanie inwestycji. Niezbędna

jest spójność na szczeblu Unii Europejskiej - sytuacja, w której przykładowo jedno państwo członkowskie wprowadziłoby wyłącznie samochody elektryczne, a inne tylko biopaliwa, uniemożliwiłaby swobodne podróżowanie po Europie. Wyzwanie stanowi zniwelowanie zależności systemu transportu od ropy bez poświęcania jego

wydajności i bez ryzyka dla mobilności. Zgodnie z inicjatywą przewodnią, Europa efektywnie korzystająca z zasobów oraz nowym planem na rzecz efektywności energetycznej, głównym celem europejskiej polityki transportowej jest pomoc w ustanowieniu systemu stanowiącego podstawę postępu gospodarczego w Europie,

wzmacniającego konkurencyjność i oferującego usługi w zakresie mobilności o wysokiej jakości, przy oszczędnym gospodarowaniu zasobami. W praktyce oznacza to, że sektor transportu musi zużywać mniej energii w bardziej ekologiczny sposób, lepiej korzystać z nowoczesnej infrastruktury i ograniczać negatywny

wpływ na środowisko oraz najważniejsze zasoby naturalne, takie jak wodę, ziemię i ekosystemy. Nie możemy jednak ograniczyć mobilności. Muszą powstać nowe wzorce transportu, pozwalające na transport większej liczby towarów i pasażerów za pomocą najwydajniejszych środków lub kombinacji takich środków.

Transport indywidualny powinien ograniczać się do ostatecznych odcinków podróży. On również musi być ekologiczny. Technologie informacyjne umożliwiają prostszy i bardziej niezawodny transport. Użytkownicy transportu opłacają jego pełne koszty w zamian za mniejsze zagęszczenie ruchu, więcej informacji,

lepsze usługi i większe bezpieczeństwo. Dalszy rozwój sektora musi opierać się na kilku założeniach. Poprawa efektywności energetycznej pojazdów we wszystkich rodzajach transportu. Optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, w tym poprzez powszechniejsze zastosowanie bardziej

zasobooszczędnych środków w sytuacjach, gdy inne innowacje technologiczne mogą być niewystarczające. Bardziej wydajne wykorzystanie transportu i infrastruktury dzięki zastosowaniu lepszych systemów zarządzania ruchem i informacji oraz zaawansowanych środków logistycznych i rynkowych, takich jak

pełny rozwój zintegrowanego europejskiego rynku kolejowego, zniesienie ograniczeń w zakresie komunikacji rzecznej, zniesienie barier w żegludze morskiej bliskiego zasięgu, brak zakłóceń cenowych itd. Nie możemy zwlekać z podjęciem działań. Planowanie, budowa i wyposażenie infrastruktury trwa latami, zaś pociągi,

samoloty i statki są wykorzystywane przez dziesięciolecia. Podejmowane dziś wybory, będą więc decydować o transporcie w roku 2050. Musimy działać na szczeblu europejskim, aby zagwarantować, że decyzje w sprawie przemiany transportu zostaną podjęte wspólnie z naszymi partnerami, nie zaś w innym miejscu. W różnych

segmentach sektora możemy dokonać różnych zmian w sposobie korzystania z transportu. Wynika to z różnic w opcjach technologicznych dostępnych w przypadku poszczególnych segmentów. Wizja Komisji dotyczy trzech głównych segmentów sektora: transportu na średnie odległości, dalekie odległości i transportu

miejskiego. Osiągnięcie celu zależeć będzie od wielu stron – Unii Europejskiej, państw członkowskich, regionów, miast, ale także przemysłu, partnerów społecznych i obywateli. W przypadku średnich odległości nowe technologie są mniej rozwinięte, zaś wybór środków transportu bardziej ograniczony niż w miastach.

Jednakże w tym zakresie działania Unii Europejskiej mogą przynieść najszybsze rezultaty, jako że mniejsze są ograniczenia związane z zasadą pomocy lub umowami międzynarodowymi. Bardziej zasobooszczędne pojazdy i ekologiczne paliwa prawdopodobnie nie wystarczą do osiągnięcia wymaganych redukcji emisji, ani nie

rozwiążą problemu zatorów. Musi im towarzyszyć konsolidacja znacznych ilości towarów przewożonych na duże odległości. Oznacza to większe wykorzystanie autobusów i autokarów, transportu kolejowego i lotniczego w przypadku pasażerów, zaś w przypadku towarów – rozwiązania multimodalne oparte na środkach transportu

wodnego i kolejowego na dalekie odległości. Lepsza integracja sieci umożliwi większy wybór rodzaju transportu. Lotniska, porty, stacje kolejowe, metra i autobusowe powinny być w coraz większym stopniu połączone – powinny stać się platformami połączeń multimodalnych dla pasażerów. Podróż wieloma środkami transportu

ułatwiać powinny systemy informacji internetowej i elektronicznej rezerwacji i płatności. Szerszemu stosowaniu środków transportu zbiorowego powinny towarzyszyć stosowne przepisy w zakresie praw pasażerów. Samochody ciężarowe będą nadal w znacznym stopniu wykorzystywane do transportu towarów na bliskie i średnie

odległości. Ważne jest, aby oprócz zachęcania do wyboru alternatywnych rozwiązań transportowych, poprawić wydajność samochodów ciężarowych poprzez rozwój i wprowadzenie nowych silników, bardziej ekologicznych paliw, stosowanie inteligentnych systemów transportowych oraz dalszych środków wzmacniających

mechanizmy rynkowe. W przypadku dalszych odległości opcje dekarbonizacji transportu drogowego są bardziej ograniczone, zaś multimodalny transport towarów musi stać się opłacalny dla przewoźników. Niezbędna jest skuteczna współmodalność. Unia Europejska potrzebuje specjalnie zaprojektowanych korytarzy

transportowych, optymalnych pod względem wykorzystania energii i emisji oraz minimalizacji wpływu na środowisko, a także atrakcyjnych ze względu na niezawodność, ograniczone zagęszczenie ruchu i niskie koszty działania i administracyjne. Kolej jest czasami postrzegana jako nieatrakcyjny środek transportu,

w szczególności jeśli chodzi o transport towarów. Jednakże przykłady niektórych państw członkowskich pokazują, że może ona oferować usługi wysokiej jakości. Wyzwaniem jest zapewnienie zmiany strukturalnej niezbędnej do umożliwienia skutecznego konkurencji przez transport kolejowy oraz przejęcia większej

proporcji transportu towarów na średnie i dalekie odległości. Niezbędne będą znaczne inwestycje pozwalające na rozszerzenie lub unowocześnienie przepustowości sieci kolejowej. Należy stopniowo wprowadzać nowe taborzy z cichymi hamulcami i sprzężeniami automatycznymi. Na wybrzeżach niezbędna jest większa liczba

wydajnych punktów umożliwiających wprowadzanie towarów na rynki europejskie, co pozwoli na uniknięcie niepotrzebnych przewozów przez terytorium Europy. Porty morskie odgrywają zasadniczą rolę jako centra logistyczne i wymagają dobrych połączeń z obszarami w głębi lądu. Ich rozwój jest niezbędny dla obsługi coraz

większych wolumenów towarów w ramach żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w Unii Europejskiej oraz współpracy z resztą świata. W przypadku śródlądowych dróg wodnych istnieje niewykorzystany potencjał. Muszą one odegrać większą rolę, w szczególności poprzez transport towarów w głąb lądu i stworzenie połączenia

z morzami europejskimi. Sektory transportu morskiego i lotniczego są z natury rzeczy sektorami globalnymi. W lotnictwie należy dążyć do poprawy wydajności statków powietrznych i zarządzania ruchem. Pozwoli to na uzyskanie konkurencyjnej przewagi oraz na ograniczenie emisji. Należy jednak zwrócić uwagę, aby nie

nakładać nadmiernych obciążeń na przewozy w ramach Unii Europejskiej, co mogłoby zakłócić rolę Unii, jako globalnego portu lotniczego. Należy zoptymalizować oraz w stosownych przypadkach, zwiększyć przepustowość portów lotniczych, w celu sprostania rosnącemu zapotrzebowaniu na podróże do oraz z państw

trzecich, a także obszarów Europy, z którymi nie ma dobrych połączeń. Może to doprowadzić do ponad dwukrotnego wzrostu działalności lotniczej w Unii Europejskiej do 2050 r. W innych przypadkach szybka kolej powinna zapewnić transport na średnie odległości. Przemysł lotniczy Unii Europejskiej powinien stać się

pionierem w zakresie stosowania paliw niskoemisyjnych, co przyczyni się do osiągnięcia celu w roku 2050. W transporcie morskim tak samo widoczna jest potrzeba zapewnienia równych warunków na szczeblu globalnym. Unia Europejska we współpracy z Międzynarodową Organizacją Morską i innymi międzynarodowymi

organizacjami powinna dążyć do uniwersalnego stosowania i egzekwowania restrykcyjnych norm dotyczących bezpieczeństwa, ochrony, ochrony środowiska i warunków pracy oraz do eliminacji piractwa. Wpływ transportu morskiego na środowisko można i należy poprawić poprzez zastosowanie lepszych technologii, paliw

i działań. Przejście na bardziej ekologiczny transport w miastach ułatwiają niższe wymagania w odniesieniu do zasięgu pojazdów i wyższa gęstość zaludnienia. Transport publiczny jest szeroko dostępny. Możliwe jest również przemieszczanie się pieszo lub rowerem. Zatory, zła jakość powietrza i hałas są największymi

problemami w miastach. Stopniowa eliminacja pojazdów o napędzie konwencjonalnym z miast w znacznym stopniu przyczyni się do ograniczenia zależności od ropy, emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia lokalnego powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Towarzyszyć temu procesowi musi rozwój stosownej infrastruktury

uzupełniania paliwa nowych pojazdów. Zastosowanie na szerszą skalę transportu zbiorowego w połączeniu z minimalnymi zobowiązaniami w zakresie usług publicznych pozwoli na zwiększenie zagęszczenia i częstotliwości usług, tym samym podnosząc popularność środków transportu publicznego. Zarządzanie

zapotrzebowaniem i zagospodarowanie przestrzenne mogą przyczynić się do ograniczenia ruchu. Tworzenie lepszych warunków do chodzenia na piechotę i jazdy na rowerze powinno stanowić integralną część projektowania miejskiej mobilności i infrastruktury. Należy zachęcać do stosowania mniejszych,

lżejszych i bardziej wyspecjalizowanych pojazdów pasażerskich. Duże floty autobusów miejskich, taksówek i samochodów dostawczych szczególnie nadają się do wprowadzenia alternatywnych napędów i paliw. Mogłoby to wnieść znaczący wkład w ograniczanie intensywności emisji transportu miejskiego, jednocześnie

przygotowując podłoże dla nowych technologii i możliwość wczesnego wprowadzenia na rynek. Wprowadzenie opłat drogowych i zniesienie nierównego opodatkowania mogłyby również wpłynąć na szersze korzystanie z transportu publicznego oraz stopniowe wprowadzenie napędów alternatywnych. Należy usprawnić współpracę

między transportem towarów na duże odległości, a transportem na ostatnich kilometrach. Należy ograniczyć dostawy indywidualne, które są najmniej wydajną częścią podróży, do jak najkrótszego odcinka. Stosowanie inteligentnych systemów transportowych przyczynia się do zarządzania ruchem w czasie rzeczywistym oraz

do ograniczenia czasu dostawy i zatorów na ostatnich odcinkach. Taki transport mógłby być prowadzony za pomocą niskoemisyjnych miejskich samochodów ciężarowych. Zastosowanie technologii elektrycznych, wodorowych i hybrydowych pozwoliłoby nie tylko na ograniczenie zanieczyszczenia powietrza, ale również hałasu, co

z kolei oznaczałoby, że większość transportu towarowego w miastach mogłaby odbywać się nocą. Takie rozwiązanie złagodziłoby problem zatorów drogowych w godzinach porannego i popołudniowego szczytu. Wdrożenie nakreślonej powyżej wizji wymaga skutecznych ram dla użytkowników transportu i operatorów,

wczesnego wprowadzenia nowych technologii oraz rozwoju adekwatnej infrastruktury. Utrzymują się przeszkody dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego i skutecznej konkurencji na nim. Celem na nadchodzące dziesięciolecie jest stworzenie prawdziwego, jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez





eliminację barier między środkami transportu i systemami krajowymi, ułatwienie procesu integracji oraz tworzenia międzynarodowych, multimodalnych operatorów. Działaniom Komisji w tej dziedzinie towarzyszyć będzie aktywne egzekwowanie zasad konkurencji we wszystkich rodzajach transportu. Nieodzowną

częścią tej strategii musi być większy stopień ujednoczenia i egzekwowania przepisów w zakresie spraw socjalnych, bezpieczeństwa i ochrony oraz środowiska, norm w zakresie usług minimalnych i praw użytkowników. Pozwoli to na uniknięcie napięcia i zakłóceń. Innowacja ma zasadnicze znaczenie dla tej

strategii. Badania w Unii Europejskiej muszą objąć pełen cykl badań, innowacji i wprowadzenia w życie w sposób zintegrowany poprzez zajęcie się najbardziej obiecującymi technologiami i zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron. Innowacja może również odegrać rolę w promowaniu zachowań zgodnych z zasadą

zrównoważonego rozwoju. Działania mające na celu osiągnięcie bardziej konkurencyjnego systemu transportu zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju muszą uwzględniać refleksję nad wymaganą charakterystyką sieci oraz przewidywać stosowne inwestycje. W polityce Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury

transportowej potrzebna jest wspólna wizja i wystarczające zasoby. Koszty transportu powinny być odzwierciedlone w jego cenie, w sposób niezakłócony. Jednolity europejski obszar transportu powinien ułatwiać przemieszczanie się obywateli i towarów, obniżać jego koszty i zapewnić zrównoważony rozwój

transportu europejskiego. Należy wdrożyć jednolitą europejską przestrzeń powietrzną zgodnie z harmonogramem, zaś Komisja zajmie się kwestią przepustowości i jakości portów lotniczych. Najwięcej wąskich gardeł zauważyć można w sektorze usług kolejowych. Jego ukończenie jest priorytetem, ponieważ pozwoli to na stworzenie

jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Obejmuje to usunięcie przeszkód technicznych, administracyjnych i prawnych, które utrudniają wejście na krajowe rynki kolejowe. Dalsza integracja rynku drogowego transportu towarowego sprawi, że transport drogowy stanie się bardziej wydajny i konkurencyjny.

W przypadku transportu morskiego niebieski pas w morzach wokół Europy uprości formalności w przypadku statków przemieszczających się między portami Unii Europejskiej. Należy ustanowić odpowiednie ramy dla zadań europejskich w wodnym transporcie śródlądowym. Należy ulepszyć dostęp rynkowy do portów. Otwarcie

rynku musi towarzyszyć lepsza jakość miejsc i warunków pracy, jako że zasoby ludzkie są kluczowym składnikiem systemu transportowego wysokiej jakości. Wiadomo również, że niedobory siły roboczej i kwalifikacji staną się w przyszłości znaczącym problemem w sektorze transportu. Ważne będzie, aby

konkurencyjność i agenda społeczna współgrały ze sobą w oparciu o dialog społeczny w celu uniknięcia konfliktów społecznych, które spowodowałyby znaczne straty gospodarcze w szeregu sektorów, zwłaszcza w lotnictwie. Ochrona transportu jest ważnym zadaniem dla Unii Europejskiej. Kompleksowe podejście Unii

Europejskiej do polityki, prawodawstwa i monitorowania ochrony transportu lotniczego i morskiego należy jeszcze bardziej skonsolidować i wzmocnić poprzez współpracę z ważnymi partnerami międzynarodowymi. W odniesieniu do ochrony pasażerów należy ulepszyć metody kontroli bezpieczeństwa w celu zapewnienia

wysokiego poziomu ochrony przy jak najmniejszych niedogodnościach. Należy rozważyć przyjęcie opartego na ryzyku podejścia do bezpieczeństwa ładunków spoza Unii Europejskiej. Istnieje również potrzeba znalezienia odpowiedniego europejskiego podejścia do ochrony transportu lądowego w obszarach, w których

działania na szczeblu Unii Europejskiej przynoszą wartość dodaną. Ustalenie ram bezpiecznego transportu jest niezbędne dla obywateli europejskich. Opracowana zostanie europejska strategia w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, obejmująca dostosowanie do nowych technologii oraz, rzecz jasna, współpracę

międzynarodową z najważniejszymi partnerami. W przypadku transportu morskiego należy aktywnie zająć się bezpieczeństwem pasażerów statków. System monitorowania i informacji o ruchu statków stanie się podstawą wszystkich stosownych narzędzi informacyjnych zapewniających bezpieczeństwo i ochronę transportu

morskiego oraz ochronę środowiska przed zanieczyszczeniami pochodzącymi ze statków. Będzie on zatem stanowił ważny wkład w ustanowienie wspólnego otoczenia wymiany informacji dla celów nadzoru kwestii morskich w Unii Europejskiej oraz przyczyni się do stworzenia wspólnej przestrzeni morskiej. W przypadku transportu

kolejowego, w jednolitym europejskim obszarze kolejowym niezbędna jest harmonizacja w zakresie przyznawania świadectw bezpieczeństwa i nadzoru nad nim. Europejskie agencje bezpieczeństwa lotniczego, morskiego i kolejowego powołane w ostatnim dziesięcioleciu odgrywają nieodzowną rolę w tych

trzech dziedzinach transportu. Chociaż w ciągu ostatniego dziesięciolecia liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej zmniejszyła się niemal o połowę. Inicjatywy w zakresie technologii, egzekwowania przepisów i edukacji oraz poświęcenie specjalnej uwagi szczególnie zagrożonym użytkownikom

dróg będą kluczowe dla dalszego radykalnego ograniczenia liczby ofiar. Jakość, dostępność i niezawodność usług transportowych będzie w nadchodzących latach coraz ważniejsza, między innymi ze względu na starzenie się społeczeństwa i potrzebę promowania transportu publicznego. Głównymi cechami usług wysokiej jakości

są: atrakcyjny rozkład jazdy, komfort, łatwy dostęp, niezawodność usług i integracja z innymi środkami transportu. Dostępność informacji na temat czasu podróży oraz informacje na temat tras alternatywnych są równie ważne dla zapewnienia niezakłóconej podróży od drzwi do drzwi, zarówno dla pasażerów, jak

i w odniesieniu do transportu towarów. Unia Europejska wprowadziła już kompleksowy zbiór praw pasażerów, który należy dalej skonsolidować. W wyniku kryzysu wywołanego chmurą pyłu wulkanicznego oraz doświadczeń związanych z ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi w 2010 r. stało się jasne, że w celu

zachowania mobilności pasażerów i towarów w sytuacjach kryzysowych niezbędne mogą być plany zachowania mobilności. Wydarzenia te wykazały również, że zachodzi potrzeba zwiększenia odporności systemu transportowego poprzez opracowanie scenariuszy oraz planowanie na wypadek katastrof. Jeżeli będziemy polegali na

jednym rozwiązaniu technologicznym, nie uda nam się pokonać zależności od ropy. Musimy opracować nową koncepcję mobilności, której towarzyszyć będzie szereg nowych technologii oraz zachowanie zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Innowacje technologiczne mogą zapewnić szybsze i łatwiejsze osiągnięcie

bardziej efektywnego systemu transportu w Europie zgodnego z zasadą zrównoważonego rozwoju, oddziałując na trzy główne czynniki: sprawność pojazdów dzięki nowym silnikom, materiałom i konstrukcji; wykorzystywanie bardziej ekologicznej energii dzięki zastosowaniu nowych paliw i układów napędowych; lepsze

wykorzystanie sieci oraz bezpieczniejsza i pewniejsza eksploatacja dzięki systemom informacyjnym i komunikacyjnym. Efekt synergii z innymi celami w zakresie zrównoważonego rozwoju, jak np. ograniczenie zależności od ropy, konkurencyjność europejskiego przemysłu samochodowego czy korzyści zdrowotne,

w szczególności lepsza jakość powietrza w miastach, to dobry powód, aby Unia Europejska zintensyfikowała wysiłki w zakresie szybszego opracowania i wprowadzenia do użytku bardziej ekologicznych pojazdów. Polityka dotycząca badań i innowacji w dziedzinie transportu powinna w coraz większym stopniu wspierać

rozwój i wprowadzenie najważniejszych technologii niezbędnych do przekształcenia unijnego systemu transportu w system nowoczesny, wydajny i przyjazny dla użytkownika. Aby badania nad technologiami były bardziej skuteczne, musi im towarzyszyć podejście systemowe, które obejmie wymogi w zakresie

infrastruktury i przepisów, koordynację różnych podmiotów oraz duże projekty demonstracyjne zachęcające do wprowadzenia na rynek. Komisja opracuje strategię innowacji i wprowadzenia na rynek w odniesieniu do sektora transportu w ścisłym powiązaniu z europejskim strategicznym planem w dziedzinie technologii

energetycznych, określając stosowne instrumenty zarządzania i finansowania w celu zapewnienia jak najszybszego zastosowania wyników badań. Będzie to również dotyczyć wprowadzenia inteligentnych systemów mobilności opracowanych w ramach badań finansowanych przez Unię Europejską, takich jak przyszły system

zarządzania ruchem lotniczym, europejski system zarządzania ruchem kolejowym oraz systemy informacji kolejowej, systemy nadzoru morskiego, usługi informacji rzecznej, inteligentne systemy transportowe. Niezbędny będzie również plan inwestycji w zakresie nowych usług nawigacji, monitorowania ruchu

i komunikacji. Równie ważne są badania i innowacja w dziedzinie technologii napędowych i paliw alternatywnych. Innowacji i wprowadzaniu w życie muszą towarzyszyć ramy regulacyjne. Równoległe z szerszym zastosowaniem narzędzi informatycznych należy zwiększyć ochronę prywatności i danych osobowych. Wymogi

w zakresie standaryzacji również na szczeblu międzynarodowym, umożliwią przedsiębiorstwom europejskim pełne skorzystanie z całego europejskiego rynku transportowego oraz stworzą możliwości na rynku światowym. Nowych koncepcji w zakresie mobilności nie można nikomu narzucać. Należy zachęcać do lepszego planowania

mobilności, aby promować zachowanie zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Informacje na temat wszystkich środków transportu dotyczące zarówno podróży, jak i transportu towarów, oraz możliwości łączenia różnych środków transportu i ich wpływu na środowisko muszą stać się szeroko dostępne. Niezbędne jest

wprowadzenie inteligentnego systemu biletów intermodalnych zgodnego ze wspólnymi unijnymi normami, w poszanowaniu zasad konkurencji Unii Europejskiej. Dotyczy to nie tylko transportu pasażerskiego, ale również transportu towarów, w przypadku którego niezbędne są lepsze metody elektronicznego planowania

tras z wykorzystaniem różnych środków transportu, dostosowanie otoczenia prawnego oraz informacje w czasie rzeczywistym dotyczące dostawy także małych przesyłek. Technologie informacyjno-komunikacyjne mają potencjał zaspokojenia pewnych potrzeb w zakresie dostępności bez generowania dodatkowej

mobilności. W kontekście miejskim dla ograniczenia zatorów i emisji niezbędna jest strategia łączona obejmująca planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliwa. Miasta

powyżej pewnej wielkości należy zachęcać do opracowania planów mobilności miejskiej, które obejmą wszystkie powyższe elementy. Plany mobilności miejskiej powinny być w pełni uzgodnione z zintegrowanymi planami rozwoju obszarów miejskich. Niezbędne będzie wprowadzenie ogólnounijnych ram zapewniających

interoperacyjność systemów opłat za korzystanie z dróg międzymiastowych i miejskich. Europie potrzebna jest sieć bazowa korytarzy pozwalających na wydajny i niskoemisyjny transport dużych, skonsolidowanych ilości towarów i pasażerów dzięki szerokiemu zastosowaniu bardziej wydajnych środków transportu

multimodalnego oraz zaawansowanych technologii, a także udostępnieniu infrastruktury dostaw ekologicznych paliw. Pomimo rozszerzenia Unii Europejskiej, między wschodem a zachodem Unii występują znaczne różnice w zakresie infrastruktury transportowej. Należy zająć się tym problemem. Kontynent

europejski musi zostać zjednoczony również pod względem infrastruktury. W ramach sieci bazowej należy szeroko stosować narzędzia informatyczne pozwalające na uproszczenie procedur administracyjnych, śledzenie ruchu i pochodzenia towarów oraz optymalizację harmonogramów i przepływu ruchu. Sieć bazowa musi

zapewniać skuteczne połączenia multimodalne między stolicami Unii Europejskiej oraz pozostałymi ważnymi miastami, portami morskimi i lotniczymi oraz przejściami granicznymi, jak również innymi ważnymi centrami gospodarczymi. Jej rozwój powinien koncentrować się na ukończeniu budowy brakujących połączeń, na modernizacji

istniejącej infrastruktury, na budowie terminali multimodalnych w portach morskich i rzecznych oraz na tworzeniu miejskich centrów konsolidacji logistycznej. Dla podróży dalekobieżnych opracować należy lepsze połączenia między lotniskami a siecią kolejową. Morskim wymiarem sieci bazowej będą autostrady morskie.

Wybór projektów kwalifikujących się do finansowania przez Unię Europejską musi odzwierciedlać tę wizję i kłaść większy nacisk na wartość dodaną dla Europy. Projekty współfinansowane również powinny odzwierciedlać potrzebę stworzenia infrastruktury minimalizującej wpływ na środowisko, odpornej na ewentualne

skutki zmiany klimatu oraz zapewniającej lepsze bezpieczeństwo i ochronę użytkowników. Niezbędne są zróżnicowane źródła finansowania publicznego i prywatnego. Konieczna jest lepsza koordynacja Funduszu Spójności i funduszy strukturalnych z celami polityki transportowej, zaś państwa członkowskie muszą

zagwarantować dostępność wystarczających środków krajowych w planowaniu budżetu oraz wystarczające zdolności w zakresie planowania i realizacji. Należy rozważyć inne źródła finansowania, opłaty za korzystanie z infrastruktury, które mogłyby dostarczyć dodatkowych dochodów, co z kolei oznaczałoby

większą atrakcyjność inwestycji w infrastrukturę dla kapitału prywatnego. Uwolnienie potencjału finansowania prywatnego wymaga również lepszych ram regulacyjnych i innowacyjnych instrumentów finansowych. Ocenę i autoryzację projektów należy prowadzić w sposób skuteczny i przejrzysty, pozwalający na ograniczenie

czasu, kosztów i niepewności. Nowe instrumenty finansowe, na przykład inicjatywa w zakresie obligacji na finansowanie projektów Unii Europejskiej, mogą wspierać finansowanie partnerstw publiczno-prywatnych na większą skalę. Sygnały cenowe odgrywają ważną rolę w wielu decyzjach mających długotrwałe

skutki dla systemu transportu. Opłaty i podatki związane z transportem należy poddać restrukturyzacji pozwalającej na szersze zastosowanie zasad: zanieczyszczający płaci i użytkownik płaci. Zasady te powinny stanowić podstawę roli transportu w promowaniu celów Europy w zakresie konkurencyjności

i spójności, zaś całkowite obciążenie dla sektora powinno uwzględniać całkowite koszty transportu, łącznie z kosztami infrastruktury i kosztami zewnętrznymi. Szersze korzyści społeczno-gospodarcze i pozytywne efekty zewnętrzne uzasadniają pewien poziom finansowania ze środków publicznych, ale

w przyszłości użytkownicy transportu będą prawdopodobnie opłacać większą część kosztów, niż ma to miejsce obecnie. Ważne jest, aby użytkownicy, operatorzy i inwestorzy otrzymali prawidłowe i stałe zachęty finansowe. Eliminacja zakłóceń podatkowych i nieuzasadnionych dopłat oraz swobodna i niezakłócona

konkurencja są zatem częścią starań w zakresie dostosowania wyborów rynkowych do potrzeb zrównoważonego rozwoju. Są one niezbędne do stworzenia równych warunków działania dla wszystkich rodzajów transportu bezpośrednio ze sobą konkurujących. Jeśli chodzi o emisje gazów cieplarnianych, stosowane są dwa główne

instrumenty rynkowe: opodatkowanie energii i system handlu uprawnieniami do emisji. Obecnie stosuje się opodatkowanie paliw w transporcie lądowym, zaś Unijny system handlu uprawnieniami do emisji ma zastosowanie do energii elektrycznej, a również do lotnictwa. Przegląd dyrektywy w sprawie opodatkowania energii

pozwoli na zapewnienie lepszej spójności między tymi dwoma instrumentami. Jednocześnie Unia Europejska wzywa Międzynarodową Organizację Morską do podjęcia decyzji w sprawie globalnego instrumentu stosowanego w transporcie morskim, w którym nie stosuje się obecnie internalizacji kosztów związanych ze zmianą

klimatu. Koszty lokalnych efektów zewnętrznych, takich jak hałas, zanieczyszczenie powietrza i zatory komunikacyjne można zinternalizować dzięki opłatom za korzystanie z infrastruktury. W przypadku samochodów osobowych opłaty drogowe coraz częściej uważa się za alternatywny sposób uzyskiwania przychodu oraz

wpłyńnięcia na ruch i zachowanie związane z podróżowaniem. Komisja opracuje wytyczne dotyczące stosowania opłat internalizacyjnych w odniesieniu do wszystkich pojazdów i dla wszystkich głównych efektów zewnętrznych. Celem długoterminowym jest stosowanie opłat dla użytkowników wszystkich pojazdów oraz w całej sieci,

uwzględniających co najmniej koszty utrzymania infrastruktury, zatorów, zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem. Równocześnie, przed 2020 r., Komisja opracuje wspólne podejście do internalizacji kosztów zanieczyszczenia hałasem i zanieczyszczenia powietrza w całej sieci kolejowej. Wiele branż

transportowych traktowanych jest korzystnie pod względem opodatkowania w porównaniu z pozostałą częścią gospodarki. Dotyczy to np. opodatkowania samochodów firmowych, zwolnień z podatku od towarów i usług i podatku energetycznego dla międzynarodowego transportu morskiego i powietrznego itd. Na ogół



rozwiązania takie dostarczają sprzecznych zachęt biorąc pod uwagę starania o poprawę efektywności systemu transportowego i ograniczenie jego kosztów zewnętrznych. Komisja dokona analizy wniosków w celu osiągnięcia większej spójności pomiędzy różnymi elementami systemu opodatkowania transportu oraz w celu

zachęcenia do szybkiego wprowadzenia ekologicznych pojazdów. Transport jest zasadniczo sektorem międzynarodowym. Z tego względu większość działań określonych w niniejszym planie działania jest związana z wyzwaniem w zakresie rozwoju transportu poza granicami Unii Europejskiej. Otwarcie rynków

państw trzecich w dziedzinie usług, produktów i inwestycji transportowych ma nadal duże znaczenie. Dlatego transport uwzględnia się we wszystkich negocjacjach handlowych. Przyjęte zostaną elastyczne strategie mające zagwarantować, że Unia Europejska będzie wyznaczać standardy w dziedzinie transportu.

W tym celu Komisja skoncentruje się na następujących działaniach: rozszerzenie zasad rynku wewnętrznego poprzez pracę w międzynarodowych organizacjach oraz, w stosownych przypadkach, osiągnięcie pełnego członkostwa w Unii Europejskiej; promowanie europejskich norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, prywatności

i środowiska na całym świecie poprzez współpracę dwustronną i wielostronną; wzmocnienie dialogu w sprawie transportu z najważniejszymi partnerami; rozszerzenie polityki dotyczącej transportu i infrastruktury na bezpośrednich sąsiadów, w tym przygotowanie planów zachowania mobilności, w celu osiągnięcia

bliższej integracji rynkowej. Aby rozszerzyć stosowanie przepisów Unii Europejskiej na państwa sąsiadujące, można zastosować ramy współpracy podobne do traktatu w dziedzinie transportu na Bałkanach Zachodnich. Sfinalizowanie Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego obejmującego 58 państw i 1 mld mieszkańców.

Współpraca z partnerami z regionu Morza Śródziemnego w zakresie realizacji śródziemnomorskiej strategii morskiej mającej zwiększyć bezpieczeństwo, ochronę i nadzór na morzu. Globalne promowanie naszego podejścia. Otwarcie rynków transportowych na swobodną i niezakłóconą konkurencję oraz ekologiczne

i zrównoważone rozwiązania. Dalsze dążenie do zapewnienia większego dostępu do rynku we wszystkich stosownych negocjacjach międzynarodowych. Transformacja europejskiego systemu transportowego będzie możliwa tylko poprzez połączenie wielu inicjatyw na wszystkich szczeblach. Różnorodne działania i środki

określone w niniejszym planie działania zostaną opracowane w szczególności. W nadchodzącym dziesięcioleciu Komisja przygotowuje stosowne wnioski ustawodawcze, zaś główne inicjatywy zostaną zaproponowane podczas obecnej kadencji. Przed przygotowaniem każdego wniosku przeprowadzona będzie gruntowna ocena skutków,

w której rozważona zostanie wartość dodana dla Unii Europejskiej i aspekty pomocniczości. Komisja dopilnuje, aby jej działania prowadziły do poprawy konkurencyjności transportu oraz osiągnięcia, co najmniej 60 procent ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z transportu wymaganego przed rokiem 2050. Pomoże

jej w tym dziesięć celów, które należy postrzegać jako punkty odniesienia. Komisja prosi Parlament Europejski i Radę o zatwierdzenie niniejszego Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu oraz załączonego wykazu działań.