

BRDULAK Jacek, KRYSIUK Cezary, PAWLAK Piotr

BUDOWA JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU TRANSPORTU

Streszczenie

W artykule zostały przedstawione aktualne cele polityki transportowej Unii Europejskiej w oparciu o plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu oraz Europa 2020 – strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu.

WSTĘP

Po podsumowaniu działań wynikających z Białej Księgi dotyczącej transportu z 2001 roku Komisja Europejska (Komisja) przedstawiła dalsze plany związane z rozwojem wspólnego systemu transportowego dla państw Unii Europejskiej (UE). Komisja w nowej Białej Księdze dotyczącej transportu z 2011 roku przedstawiła plan utworzenia jednolitego obszaru transportowego w celu dążenia do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Jest to wizja Komisji dotycząca przyszłości systemu transportowego Unii Europejskiej, w której została określona strategia. Program zawarty w przedstawionym przez Komisję planie jest elementem strategii „Europa 2020” i jej inicjatywy przewodniej dotyczącej efektywnego wykorzystania transportu.

Realizacja tego planu jest niezwykle istotna dla rozwoju obecnego systemu transportowego już dla obecnie 28 państw UE z perspektywy rosnących cen paliw, ograniczania emisji spalin, coraz większych zatorów, stwarzania większej ilości miejsc pracy, przyspieszenia wzrostu gospodarczego, nowoczesnych technologii, czy przyszłych zmian klimatu. Obecny system transportowy pomimo wielu pozytywnych przeobrażeń wynikających z wprowadzonych zmian wymaga ciągłej przebudowy, aby przyczyniał się do wzrostu wszystkich regionów UE, niwelował występujące między tymi regionami różnice, ale także dotrzymywał kroku światowej konkurencji.

W przedstawionej Białej Księdze z 2011 roku wskazano na sposób dokonania transformacji, przedstawiono również dziesięć zasadniczych celów, jako wytycznych dla przyszłych działań.

Koniecznością staje się dalsza przebudowa istniejącego systemu transportowego w kierunku jednolitego europejskiego obszaru transportowego we współpracy z władzami krajowymi, regionalnymi i lokalnymi, jak również przy udziale operatorów i użytkowników transportu tak, by odbywało się w sposób jak najbardziej dynamiczny i w oparciu o rozwiązania innowacyjne i nie tylko technologiczne, ale również organizacyjne, marketingowe i produktowe.

1. POLITYKA TRANSPORTOWA UNII EUROPEJSKIEJ

Unijna polityka transportowa jest jedną z trzech najstarszych, fundamentalnych polityk wspólnotowych. Przeprowadzona analiza dokumentów strategicznych oraz wyników realizacji programów i działań wskazała, iż wspólna polityka transportowa określona w Traktacie Rzymskim z 1957 roku o powstaniu Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej, podlegała w latach 1957-2013 istotnym zmianom zarówno w kwestii swoich celów, zadań i zasad, jak i zakresu terytorialnego oraz tempa rozwoju.

Podczas spotkania Rady Unii w grudniu 1999 r. Komisja Europejska została zaproszona do przygotowania propozycji strategii w zakresie polityki zrównoważonego rozwoju na posiedzenie Rady w czerwcu 2001 r. w Goteborgu. Podczas niego, Rada jako najwyższy reprezentant państw członkowskich, wezwała do zmiany proporcji między gałęziami w drodze polityki inwestowania w infrastrukturę należącą do kolei, żeglugi śródlądowej, lokalnej żeglugi morskiej i transportu intermodalnego. We wrześniu 2001 r. została opublikowana Biała Księga, zawierająca wnioski przyjęte przez Radę. Biała Księga w swojej treści jest wytyczną do polityki transportowej państw członkowskich oraz zawiera zadania dla Komisji w zakresie przygotowania odpowiednich aktów legislacyjnych.

Zrównoważony rozwój w transporcie jest jednym z głównych celów polityki transportowej Unii Europejskiej. Koncepcji tej poświęcono już wiele uwagi i podjęto się poszukiwaniu odpowiednich rozwiązań i narzędzi, które obok oczywistych korzyści, przyczyniły się także do powstania wielu negatywnych, dla środowiska naturalnego oraz życia i zdrowia człowieka, efektów zewnętrznych. Wyrazem tych poszukiwań stały się m.in. tworzone dokumenty UE takie, jak Zielona i Biała Księga, które to nadały właściwy „charakter” europejskiej polityce transportowej.

Jednym z ważniejszych aspektów polityki transportowej była potrzeba promowania przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu, w szczególności konkurencyjnych w stosunku do transportu drogowego.

W Białej Księdze z 2001 roku jako główne wyzwania wskazano nierównowagę rozwoju różnych środków transportu, zatłoczenie szlaków i miast oraz przestrzeni powietrznej, a także wpływ transportu na środowisku. W dokumencie tym zaproponowano środki polityczne mające na celu doprowadzenie do równowagi pomiędzy poszczególnymi środkami transportu, m.in. położono nacisk na potrzebę zlikwidowania wąskich gardeł w sieciach transeuropejskich (TEN) oraz zmniejszenie liczby wypadków drogowych [1].

Do chwili obecnej zostały zatwierdzone i są wprowadzane ważne wnioski legislacyjne, takie jak otwarcie rynku towarowego kolejowego na konkurencję, polepszenie warunków socjalnych transportu drogowego, określenie 30 priorytetowych projektów TEN, utworzenie Jednolitej Przestrzeni Powietrznej (Single European Sky), wzmocnienie praw pasażerów, nowa dyrektywa za pobieranie opłat za korzystanie z dróg, zgodnie z którą opłaty pobierane od użytkowników na podstawie przebytej odległości mogą w niektórych przypadkach być kierowane na finansowanie infrastruktury, Program Marco Polo promujący transport intermodalny oraz wzmocnienie ram prawnych w dziedzinie bezpieczeństwa morskiego. Unia Europejska wykazała również swoją zdolność do opracowania programów innowacji przemysłowej, takich jak Galileo, ERTMS i SESAR.

Gromadzone doświadczenia, badania, jak i przewidywania sugerują, że środki przewidziane przez Komisję w 2001 roku same w sobie nie wystarczą do zapewnienia dalszej realizacji fundamentalnych celów polityki UE, w szczególności do opanowania negatywnych skutków rozwoju transportu dla środowiska i innych obszarów, przy jednoczesnym zapewnieniu mobilności jako najistotniejszego celu polityki transportowej.

W 2006 r. Komisja Europejska dokonała przeglądu realizacji europejskiej polityki transportowej zawartej w Białej Księdze z 2001 roku, która określała kierunki i instrumenty europejskiej polityki transportowej do 2010 r. Zbliżający się do końca okres, na który

opracowana została Biała Księga spowodował konieczność przygotowania jej aktualizacji. Stwierdzono, że w rozszerzonej UE znajdującej się w zglobalizowanym, szybko zmieniającym się świecie potrzebny jest obszerniejszy, bardziej elastyczny zestaw narzędzi polityki transportowej [2]. Zakres możliwości rozwiązań obejmuje prawodawstwo europejskie i środki zapewniające jego jednolite stosowanie, instrumenty ekonomiczne, wpływające na opinię społeczną, integrację technologiczną, a także podejście zróżnicowane geograficznie. W celu opracowania aktualizacji Białej Księgi z 2001 roku podjęto działania zmierzające do określenia długoterminowej wizji rozwoju transportu i mobilności.

W roku 2010 powstał dokument „Europa 2020” strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Komisja w tym dokumencie zaproponowała pięć wymiernych celów UE na rok 2020, które mają za zadanie nadać kierunek całemu procesowi zmian i mają zostać przełożone na cele krajowe. Do tych celów należą zatrudnienie, badania i innowacje, zmiany klimatu i energia, edukację oraz walkę z ubóstwem. Ważne jest zwrócenie uwagi na ten dokument Komisji, ponieważ łączy on wszystkie dziedziny gospodarki UE w tym transport.

Strategia Europa 2020 obejmuje trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:[3]

- rozwój inteligentny: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;
- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną.

Ze względu na to, że UE zamierza osiągnąć określoną pozycję rozwoju w roku 2020. W tym celu Komisja proponuje wytyczenie kilku nadrzędnych, wymiernych celów UE: [4]

- wskaźnik zatrudnienia osób w wieku 20-64 lat powinien wynosić 75%;
- na inwestycje w badania i rozwój należy przeznaczać 3% PKB Unii;
- należy osiągnąć cele „20/20/20” w zakresie klimatu i energii (w tym ograniczenie emisji dwutlenku węgla nawet o 30%, jeśli pozwolą na to warunki);
- liczbę osób przedwcześnie kończących naukę szkolną należy ograniczyć do 10%, a co najmniej 40% osób z młodego pokolenia powinno zdobywać wyższe wykształcenie;
- liczbę osób zagrożonych ubóstwem należy zmniejszyć o 20 mln.

Komisja zaproponowała przełożenie powyżej wymienionych celów unijnych na krajowe cele i metody działania, tak by każde państwo członkowskie mogło dopasować strategię 2020 do swojej sytuacji. Komisja przedstawia również siedem projektów przewodnich, które umożliwią postęp w ramach każdego z priorytetów tematycznych. Do artykułu wybrano trzy spośród 7 projektów, tj.: „Unia innowacji” – projekt na rzecz poprawy warunków ramowych i dostępu do finansowania badań i innowacji, tak by innowacyjne pomysły przeradzały się w nowe produkty i usługi, które z kolei przyczynią się do wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych miejsc pracy; „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” – projekt na rzecz uniezależnienia wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów, przejścia na gospodarkę niskoemisyjną, większego wykorzystania odnawialnych źródeł energii, modernizacji transportu oraz propagowania efektywności energetycznej, „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” – projekt na rzecz poprawy otoczenia biznesu, szczególnie w odniesieniu do MŚP, oraz wspierania rozwoju silnej i zrównoważonej bazy przemysłowej, przygotowanej do konkurencyjności na rynkach światowych. Zarówno wybrane projekty, jak i pozostałe w mniejszym lub większym stopniu wpisują się w unijną politykę transportową na najbliższe lata.

1.1. Projekt “Unia innowacji”

„Unia innowacji”, to projekt na rzecz poprawy warunków ramowych i dostępu do finansowania badań i innowacji, tak by innowacyjne pomysły przeradzały się w nowe produkty i usługi, które z kolei przyczynią się do wzrostu gospodarczego i tworzenia nowych

miejsce pracy. Inteligentny rozwój oznacza zwiększenie roli wiedzy i innowacji jako sił napędowych naszego przyszłego rozwoju. Wymaga to podniesienia jakości edukacji, poprawy wyników działalności badawczej, wspierania transferu innowacji i wiedzy w Unii, pełnego wykorzystania technologii informacyjno-komunikacyjnych, a także zadbania o to, by innowacyjne pomysły przeradzały się w nowe produkty i usługi, które przyczyniałyby się do zwiększenia wzrostu, tworzenia nowych miejsc pracy i rozwiązywania problemów społecznych w Europie i na świecie. Jednak aby projekt ten się powiódł, konieczne są również takie elementy jak przedsiębiorczość, środki finansowe oraz uwzględnienie potrzeb użytkowników i możliwości oferowanych przez rynek. Konieczne w tym przypadku działania jakie państwa członkowskie UE muszą podjąć, to: innowacje, kształcenie i szkolenie się przez całe życie, społeczeństwo cyfrowe.

Wydatki na działalność badawczo-rozwojową w tym badania na rzecz rozwoju transportu (nowych technologii) w UE wynoszą poniżej 2%, podczas gdy w USA jest to 2,6%, a w Japonii 3,4%; różnica bierze się głównie z niższego poziomu inwestycji sektora prywatnego. Liczy się nie tylko wysokość kwot przeznaczanych na działalność B+R – Europa musi zastanowić się nad wpływem i strukturą wydatków na badania oraz poprawić warunki prywatnej działalności badawczo-rozwojowej w UE. Połowa różnicy w stosunku do USA wynika z mniejszej liczby europejskich firm w branży zaawansowanych technologii.

Zadaniem działań podjętych w ramach tego priorytetu jest m.in. uwolnienie europejskiego potencjału innowacyjnego.

Podsumowując, zgodnie z dokumentem „Europa 2020”, celem projektu jest wykorzystanie działalności badawczo-rozwojowej i innowacyjnej do rozwiązywania takich problemów jak zmiany klimatu, efektywność energetyczna i pod względem zasobów, zdrowie oraz zmiany demograficzne. Konieczne jest wzmocnienie każdego elementu procesu innowacji, począwszy od wstępnych projektów badawczych aż po komercyjne wykorzystanie ich wyników.

Na poziomie UE Komisja podejmuje się: [5]

- ukończyć tworzenie europejskiej przestrzeni badawczej, opracować strategiczny program działalności badawczej skoncentrowany wokół takich kwestii jak bezpieczeństwo energetyczne, transport, zmiany klimatu, efektywne korzystanie z zasobów, zdrowie i starzenie się społeczeństw, przyjazne środowisku metody produkcji i gospodarowanie gruntami, a także wzmocnić rolę wspólnego planowania z państwami członkowskimi i regionami;
- poprawić warunki ramowe prowadzenia działalności innowacyjnej przez przedsiębiorstwa (tj. utworzyć jednolity patent UE i specjalny sąd patentowy, poprawić prawodawstwo w obszarze praw autorskich i znaków towarowych, poprawić dostęp MŚP do ochrony praw własności intelektualnej, przyspieszyć opracowywanie standardów interoperacyjnych, poprawić dostęp do kapitału i w pełni wykorzystywać strategie tworzenia popytu, np. poprzez zamówienia publiczne i inteligentne regulacje;
- utworzyć europejskie partnerstwa innowacyjne między podmiotami działającymi na poziomie UE i w państwach członkowskich w celu szybszego opracowywania i wykorzystywania technologii potrzebnych do rozwiązania określonych problemów. Pierwsze takie partnerstwa obejmą następujące kwestie: „zbudowanie biogospodarki do roku 2020”, „najważniejsze technologie wspomagające, kształtujące przyszłość europejskiego przemysłu” oraz „technologie umożliwiające osobom starszym samodzielne życie i aktywne funkcjonowanie w społeczeństwie”;
- nieustająco wzmocniać rolę instrumentów UE mających wspierać innowacje (np. funduszy strukturalnych, funduszy rozwoju obszarów wiejskich, badawczo-rozwojowych programów ramowych, programu ramowego na rzecz konkurencyjności i innowacji (CIP), planu EPSTE) między innymi poprzez ściślejszą współpracę z EBI i sprawniejsze

procedury administracyjne w celu ułatwienia dostępu do funduszy, szczególnie MŚP, oraz wprowadzenia innowacyjnych mechanizmów zachęcających do inwestowania związanych z rynkiem uprawnień do emisji dwutlenku węgla, szczególnie dla podmiotów szybko rozwijających się;

- wspierać partnerstwa w obszarze wiedzy i umacniać powiązania między światem nauki, biznesu, badań i innowacji, między innymi z wykorzystaniem Europejskiego Instytutu Innowacji i Technologii, oraz wspierać przedsiębiorczość, pomagając młodym innowacyjnym przedsiębiorstwom.

Na poziomie krajowym państwa członkowskie będą musiały: [6]

- zreformować krajowe (i regionalne) systemy prowadzenia działalności badawczo-rozwojowej i innowacyjnej, aby sprzyjały one rozwijaniu doskonałości i inteligentnej specjalizacji, zacieśnić współpracę między uczelniami, społecznością badawczą i biznesem, realizować wspólne planowanie, a także poprawić współpracę w obszarach, gdzie UE może zaoferować wartość dodaną, i odpowiednio dostosować krajowe procedury finansowania, tak aby zapewnić rozprzestrzenianie się technologii na całe terytorium UE;
- zapewnić odpowiednią liczbę absolwentów nauk ścisłych, wydziałów matematycznych i inżynierskich oraz wprowadzić do programów szkolnych elementy kreatywności, innowacji i przedsiębiorczości;
- promować wydatki na wiedzę, między innymi stosując ulgi podatkowe i inne instrumenty finansowe umożliwiające wzrost prywatnych inwestycji w badania i rozwój.

1.2. Projekt “Europa efektywnie korzystająca z zasobów”

Dzięki podejściu Komisji, że zrównoważony rozwój oznacza budowanie zrównoważonej i konkurencyjnej gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów, wykorzystując do tego pierwszoplanową pozycję Europy w wyścigu do nowych procesów i technologii, w tym technologii przyjaznych środowisku, przyspieszając wprowadzanie inteligentnych sieci opartych na technologiach ICT, wykorzystując możliwości sieci obejmujących całą UE, a także wzmacniając przewagę konkurencyjną europejskiego biznesu, szczególnie sektora produkcji i MŚP, oraz pomagając klientom docenić wartość efektywnego korzystania z zasobów Europa będzie mogła prosperować w niskoemisyjnym świecie ograniczonych zasobów, jednocześnie zapobiegając degradacji środowiska, utracie bioróżnorodności i nierównoważonemu wykorzystywaniu zasobów.

Budowa zrównoważonego rozwoju w ten sposób pozwoli państwom europejskim na zwiększenie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

Konieczne do podjęcia działania mieszczą się w poniżej wymienionych obszarach:[6]

- Konkurencyjność: UE prosperuje dzięki handlowi – eksportuje na cały świat i importuje zarówno surowce, jak i wyroby gotowe. W obliczu ogromnej presji konkurencyjnej na rynkach eksportowych w odniesieniu do coraz większej liczby surowców musimy stać się bardziej konkurencyjni względem naszych głównych partnerów handlowych poprzez zwiększenie wydajności. Będziemy musieli zająć się kwestią względnej konkurencyjności w strefie euro i w całej UE. Unia zwykle przodowała pod względem rozwiązań ekologicznych, teraz jednak jej pozycji zagrażają istotni konkurenci, jak Chiny i Ameryka Północna. UE powinna utrzymać prowadzenie na rynku technologii przyjaznych środowisku, co zapewni efektywne korzystanie z zasobów w całej gospodarce, a jednocześnie powinna usuwać przeszkody w działaniu najważniejszych infrastruktur sieciowych, zwiększając w ten sposób konkurencyjność naszego przemysłu;
- Przeciwdziałanie zmianom klimatu: aby osiągnąć cele w obszarze klimatu, musimy w najbliższym dziesięcioleciu ograniczać emisję gazów cieplarnianych znacznie szybciej niż w poprzednim, a także w pełni wykorzystywać możliwości nowych technologii, takich jak wychwytywanie dwutlenku węgla i sekwestracja. Bardziej efektywne korzystanie z zasobów w dużym stopniu przyczyniłoby się do ograniczenia emisji, oszczędności i

popędzenia wzrostu gospodarczego. Dotyczy to wszystkich sektorów gospodarki, nie tylko tych wysokoemisyjnych. Musimy również wzmocnić odporność naszych systemów gospodarczych na zagrożenia związane z klimatem oraz zwiększyć możliwości zapobiegania klęskom żywiołowym i reagowania na nie;

- Czysta i efektywna energia: osiągnięcie celów w zakresie energii pozwoliłoby nam zaoszczędzić do 2020 r. 60 mld EUR na imporcie ropy naftowej i gazu. Nie są to tylko oszczędności finansowe: chodzi też o nasze bezpieczeństwo energetyczne. Dalsza integracja europejskiego rynku energii może przynieść dodatkowe 0,6% do 0,8% PKB. Dzięki osiągnięciu celu UE mówiącego o 20% energii ze źródeł odnawialnych moglibyśmy stworzyć w UE ponad 600 000 miejsc pracy. Jeśli dodamy do tego cel dotyczący 20% efektywności energetycznej, można mówić już o milionie nowych miejsc pracy.

Osiągnięcie powyższych rezultatów będzie wymagało od państw członkowskich UE takiej realizacji zobowiązań w zakresie ograniczenia emisji, aby maksymalnie wykorzystać zalety tego procesu i utrzymać jego koszty na jak najniższym poziomie, między innymi poprzez szerzenie innowacyjnych rozwiązań technologicznych. UE powinna także dążyć do uniezależnienia wzrostu od wykorzystania energii i budować gospodarkę, która bardziej efektywnie korzysta z zasobów, co nie tylko zapewni przewagę konkurencyjną, ale również zmniejszy jej zależność od zewnętrznych źródeł zaopatrzenia w surowce i towary podstawowe.

Celem projektu „Europa efektywnie korzystająca z zasobów” jest wsparcie zmiany w kierunku niskoemisyjnego i efektywniej korzystającego z zasobów społeczeństwa, które racjonalnie korzysta ze wszystkich swoich zasobów. Będziemy dążyć do uniezależnienia naszego wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów i energii, do ograniczenia emisji CO₂, zwiększenia konkurencyjności oraz działać na rzecz większego bezpieczeństwa energetycznego.

Na poziomie UE Komisja podejmuje się: [7]

- wykorzystać instrumenty finansowe UE (np. rozwój obszarów wiejskich, fundusze strukturalne, program ramowy dotyczący działalności badawczo-rozwojowej, sieci TEN, EBI) jako elementy konsekwentnej strategii finansowania, łączącej publiczne i prywatne środki UE i państw członkowskich;
- poprawić ramy prawne stosowania instrumentów rynkowych (np. handel emisjami, przegląd zasad opodatkowania energii, pomoc państwa, sprzyjanie szerszemu wykorzystaniu ekologicznych zamówień publicznych);
- przedstawić wnioski legislacyjne dotyczące modernizacji sektora transportu i zmniejszenia jego udziału w emisji związków węgla, co przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności. Można to osiągnąć poprzez szereg działań, takich jak działania w zakresie infrastruktury (np. wczesne tworzenie infrastruktury sieci mobilności elektrycznej), inteligentne zarządzanie ruchem, lepsza logistyka, dalsze ograniczanie emisji CO₂ pojazdów drogowych oraz w sektorze lotniczym i morskim, w tym opracowanie europejskiej inicjatywy ekologicznych samochodów mającej na celu promowanie nowych technologii obejmujących samochody z napędem elektrycznym i hybrydowym, łącząc w tym celu działalność badawczą, opracowanie wspólnych standardów i rozwój niezbędnej infrastruktury;
- przyspieszyć realizację strategicznych projektów z dużą wartością dodaną ze strony Europy, mających na celu rozładowanie największych przeciążeń, przede wszystkim na odcinkach transgranicznych i w węzłach intermodalnych (miasta, porty, platformy logistyczne);

- ukończyć tworzenie wewnętrznego rynku energii oraz zrealizować europejski strategiczny plan w dziedzinie technologii energetycznych (plan EPSTE); priorytetem byłoby także wspieranie odnawialnych źródeł energii na jednolitym rynku;
- przedstawić wniosek w sprawie unowocześnienia sieci europejskich, w tym transeuropejskich sieci energetycznych, i ich transformacji w kierunku europejskiej „super sieci”, sieci inteligentnych i połączeń międzysystemowych, szczególnie połączeń między siecią i odnawialnymi źródłami energii (przy wsparciu funduszy strukturalnych i EBI). Pociąga to za sobą konieczność wspierania projektów inwestycyjnych o dużym strategicznym znaczeniu dla UE w regionie Morza Bałtyckiego, na Bałkanach, w basenie Morza Śródziemnego i w Eurazji;
- przyjąć i zrealizować zmieniony Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii i propagować podstawowy program na rzecz efektywnego korzystania z zasobów (wspierając zarówno MŚP, jak i gospodarstwa domowe) z wykorzystaniem funduszy strukturalnych i innych, aby pozyskać nowe środki w oparciu o już działające i bardzo skuteczne innowacyjne modele programów inwestycyjnych. Powinno to przyczynić się do zmiany wzorców produkcji i konsumpcji;
- opracować wizję zmian strukturalnych i technologicznych, jakie będą musiały zajść do roku 2050, abyśmy mogli przejść na gospodarkę niskoemisyjną, efektywnie korzystającą z zasobów i odporną na zmiany klimatu, dzięki czemu UE będzie mogła osiągnąć cele w zakresie ograniczenia emisji i bioróżnorodności. Działania te obejmują zapobieganie klęskom żywiołowym i reagowanie na nie, wykorzystanie do przeciwdziałania zmianom klimatu polityki spójności, rolnictwa, rozwoju obszarów wiejskich i polityki morskiej, szczególnie poprzez środki dostosowawcze oparte na bardziej efektywnym korzystaniu z zasobów, co przyczyni się również do zwiększenia światowego bezpieczeństwa żywnościowego.

Na poziomie krajowym państwa członkowskie będą musiały: [8]

- stopniowo wycofywać dotacje szkodliwe dla środowiska, stosując wyjątki jedynie w przypadku osób w trudnej sytuacji społecznej;
- stosować instrumenty rynkowe, takie jak zachęty fiskalne i zamówienia publiczne, w celu zmiany metod produkcji i konsumpcji;
- stworzyć inteligentne, zmodernizowane i w pełni wzajemnie połączone infrastruktury transportowe i energetyczne oraz korzystać z pełni potencjału technologii ICT;
- zapewnić skoordynowaną realizację projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej UE, które będą miały ogromne znaczenie dla efektywności całego systemu transportowego UE;
- skierować uwagę na transport w miastach, które są źródłem dużego zagęszczenia ruchu i emisji.
- wykorzystywać przepisy, normy w zakresie efektywności energetycznej budynków i instrumenty rynkowe takie jak podatki, dotacje i zamówienia publiczne w celu ograniczenia zużycia energii i zasobów, a także stosować fundusze strukturalne na potrzeby inwestycji w efektywność energetyczną w budynkach użyteczności publicznej i bardziej skuteczny recykling;
- propagować instrumenty służące oszczędzaniu energii, które mogłyby podnieść efektywność energochłonnych, jak np. instrumenty oparte na technologiach informacyjno-komunikacyjnych.

1.3. Projekt “Polityka przemysłowa w erze globalizacji”

Przemysł unijnych przedsiębiorstw odczuł bardzo mocno kryzys gospodarczy, a w szczególności MŚP. Wszystkie sektory stoją teraz w obliczu problemów związanych z globalizacją i przystosowaniem procesów produkcji i produktów do wymogów niskoemisyjnej gospodarki. Skutki tych problemów będą różne dla różnych sektorów;

niektóre będą być może musiały określić się na nowo, jednak przed innymi mogą otworzyć się nowe możliwości. Komisja będzie ściśle współpracować z zainteresowanymi podmiotami z różnych sektorów (środowiskami biznesu, związkami zawodowymi, środowiskiem akademickim, organizacjami pozarządowymi, stowarzyszeniami konsumentkami) i opracuje ramy prawne nowoczesnej polityki przemysłowej mające na celu wsparcie przedsiębiorczości, oferujące wskazówki i pomoc w sprostaniu nowym wyzwaniom, wsparcie konkurencyjności europejskiego przemysłu podstawowego, sektora wytwórczego i sektora usług oraz pomoc w wykorzystaniu możliwości, jakie niesie ze sobą globalizacja i gospodarka przyjazna środowisku. Przepisy te będą obejmowały wszystkie elementy coraz bardziej międzynarodowego łańcucha wartości, od surowców aż po usługi posprzedażne.

Celem projektu „Polityka przemysłowa w erze globalizacji” jest poprawa otoczenia biznesu, szczególnie w odniesieniu do MŚP, oraz wspierania rozwoju silnej i zrównoważonej bazy przemysłowej, przygotowanej do konkurowania na rynkach światowych.

Na poziomie UE Komisja podejmuje się: [9]

- opracować politykę przemysłową umożliwiającą stworzenie środowiska służącego utrzymaniu i rozwijaniu silnej, konkurencyjnej i zróżnicowanej bazy przemysłowej w Europie oraz wspierającą przejście sektorów wytwórczych na efektywniejsze korzystanie z energii i zasobów;
- opracować horyzontalne podejście do polityki przemysłowej z wykorzystaniem różnych instrumentów (takich jak tzw. inteligentne regulacje, dostosowane do nowych warunków zamówienia publiczne i reguły konkurencji oraz ustanawianie norm);
- poprawić otoczenie biznesu, szczególnie w odniesieniu do MŚP, między innymi poprzez ograniczenie kosztów prowadzenia działalności gospodarczej w Europie, wspieranie klastrów i ułatwienie niedrogo dostępu do finansowania;
- wspierać restrukturyzację sektorów znajdujących się w trudnej sytuacji w kierunku rodzajów działalności dobrze rokujących na przyszłość, między innymi poprzez szybkie przesunięcia kwalifikacji do nowych, szybko rozwijających się sektorów i rynków, z wykorzystaniem unijnego systemu pomocy państwa lub Europejskiego Funduszu Dostosowania do Globalizacji;
- wspierać takie technologie i metody produkcji, które pozwalają ograniczyć wykorzystanie zasobów naturalnych, oraz zwiększyć inwestycje w istniejące unijne dobra naturalne;
- wspierać umiędzynarodowienie MŚP;
- zadbać o to, by sieci transportowe i logistyczne umożliwiały sektorowi przemysłu w Unii skuteczny dostęp do jednolitego rynku i rynków międzynarodowych;
- opracować skuteczną politykę kosmiczną, co pozwoli nam zająć się niektórymi z najważniejszych problemów globalnych i przede wszystkim zrealizować projekty Galileo oraz globalnego monitoringu środowiska i bezpieczeństwa;
- zwiększyć konkurencyjność europejskiej turystyki;
- dokonać przeglądu przepisów, aby pomóc sektorowi usług i wytwórczemu bardziej efektywnie korzystać z zasobów, między innymi z wykorzystaniem bardziej efektywnych metod recyklingu; poprawić proces ustanawiania norm europejskich i międzynarodowych, aby przyczyniłyby się one do zwiększenia długotrwałej konkurencyjności europejskiego przemysłu. Działania te będą obejmowały komercyjne wykorzystanie i przejmowanie najważniejszych technologii wspomagających;
- wznowić strategię UE propagującą społeczną odpowiedzialność biznesu, która stanowi ważny element zapewnienia sobie długotrwałego zaufania pracowników i konsumentów.

Na poziomie krajowym państwa członkowskie będą musiały: [10]

- poprawić otoczenie biznesu, szczególnie w odniesieniu do innowacyjnych MŚP, między innymi z wykorzystaniem zamówień publicznych mających na celu wspieranie inwestycji;
- poprawić warunki wykonywania praw własności intelektualnej;

- zmniejszyć obciążenie administracyjne przedsiębiorstw i poprawić jakość przepisów w zakresie działalności gospodarczej;
- ściśle współpracować z zainteresowanymi podmiotami z różnych sektorów (środowiskiem biznesu, związkami zawodowymi, środowiskiem akademickim, organizacjami pozarządowymi, stowarzyszeniami konsumenckimi), aby rozpoznać problemy i wspólnie zastanowić się, jak utrzymać silną bazę przemysłową i bazę wiedzy oraz uczynić UE światowym liderem zrównoważonego rozwoju.

2. JEDNOLITY EUROPEJSKI OBSZAR TRANSPORTU

Nowa polityka transportowa UE w ramach planu tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu sprowadza się do: [11]

- Misji – jednolitym europejskim obszarze transportu, opartym na konkurencyjnym i zasobooszczędnym systemie transportowym;
- Wizji - wzrost sektora Transportu, wspieranie mobilności, obniżenie emisji gazów cieplarnianych;
- Strategii- rozwój i wprowadzanie nowych paliw oraz systemów napędowych, optymalizacja multimodalnych łańcuchów transportowych, wzrost efektywności korzystania z Transportu i infrastruktury.

Jednolity europejski obszar transportu jest elementem Strategii 2020. Komisja przygotowując ten dokument brała pod uwagę cele Strategii 2020, ale również problemy występujące z realizacją poprzedniej Białej Księgi z 2001 roku oraz problemy obecnie występujące w transporcie.

Główne narzędzia do realizacji strategii UE sprowadzają się właściwie do trzech grup: przepisów prawnych, tak by były one skuteczne, nowych technologii i rozwiązań systemowych oraz nowoczesnej i wydajnej ilościowo i jakościowo infrastruktury transportu.

2.1. Cele strategiczne jednolitego europejskiego obszaru transportu

Przedstawione poniżej cele jako poziomy odniesienia dla osiągnięcia zasadniczego celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60%, przedstawione zostały w trzech grupach, tj.: [13]

Rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju. Występują tu dwa cele szczegółowe:

1. Zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym¹ w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.;
2. Osiągnięcie poziomu 40 % wykorzystania paliwa niskoemisyjnego w lotnictwie do 2050 r., zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju; ograniczenie emisji z morskich paliw płynnych o 40 % (a w miarę możliwości o 50 %) również do 2050 r.

Optymalizacja działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. poprzez większe wykorzystanie bardziej energooszczędnych środków transportu. W tej grupie występują cztery cele szczegółowe:

3. Do 2030 r. 30 % drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50 % tego typu transportu. Ułatwi to rozwój efektywnych ekologicznych korytarzy transportowych. Aby osiągnąć ten cel, musimy rozbudować stosowną infrastrukturę;
4. Ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r. Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich

¹ Termin „o napędzie konwencjonalnym” dotyczy pojazdów stosujących niehybrydowe silniki spalinowe

państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją;

5. Stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 r. osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych;
6. Do 2050 r. połączenie wszystkich lotnisk należących do sieci bazowej z siecią kolejową, najlepiej z szybkimi kolejami; zapewnienie, aby wszystkie najważniejsze porty morskie miały dobre połączenie z kolejowym transportem towarów oraz, w miarę możliwości, systemem wodnego transportu śródlądowego;

Wzrost efektywności korzystania z transportu i infrastruktury dzięki systemom **informacji i zachętom rynkowym**. To ostatnia trzecia grupa problemowa, w której tak jak poprzedniej występują również cztery cele szczegółowe:

7. Wprowadzenie w Europie do 2020 r. zmodernizowanej infrastruktury zarządzania ruchem lotniczym (SESAR²) oraz zakończenie prac nad Wspólnym Europejskim Obszarem Lotniczym. Wprowadzenie równoważnych systemów zarządzania transportem lądowym i wodnym (ERTMS³, ITS⁴, SSN i LRIT⁵, RIS⁶). Wprowadzenie do użytku europejskiego systemu nawigacji satelitarnej (Galileo).
8. Do 2020 r. ustanowienie ram europejskiego systemu informacji, zarządzania i płatności w zakresie transportu multimodalnego.
9. Do 2050 r. osiągnięcie prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym. Zgodnie z powyższym UE dąży do zmniejszenia o połowę ofiar wypadków drogowych do 2020 r. Zagwarantowanie, aby UE była światowym liderem w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu.
10. Przejście na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” oraz zaangażowanie sektora prywatnego w celu eliminacji zakłóceń, w tym szkodliwych dotacji, wytworzenia przychodów i zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu.

2.2. Działania innowacyjne

Założenia polityki dotyczącej badań i innowacji w dziedzinie transportu wskazują, że w coraz większym stopniu powinno się wspierać rozwój i wprowadzenie najważniejszych technologii niezbędnych do przekształcenia unijnego systemu transportu w system nowoczesny, wydajny i przyjazny dla użytkownika. Podejście systemowe obejmujące objęcie wymogi w zakresie infrastruktury i przepisów, koordynację różnych podmiotów oraz duże projekty demonstracyjne zachęcające do wprowadzenia na rynek technologii powinno stać się bardziej skuteczne.

Strategia innowacji opracowana została przez Komisję w ścisłym powiązaniu z europejskim strategicznym planem w dziedzinie technologii energetycznych (planem EPSTE), określając stosowne instrumenty zarządzania i finansowania w celu zapewnienia jak najszybszego zastosowania wyników badań. Ma to również dotyczyć wprowadzenia inteligentnych systemów mobilności opracowanych w ramach badań finansowanych przez UE, takich jak przyszły system zarządzania ruchem lotniczym (SESAR), europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz systemy informacji kolejowej, systemy

² Zgodnie z europejskim centralnym planem ATM:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

³ Zgodnie z europejskim planem wdrożenia ERTMS: zob. decyzja Komisji C(2009) 561

⁴ Zgodnie z planem wdrożenia EasyWay 2: zob. decyzja Komisji C(2010) 9675.

⁵ Dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz.U. L 208 z 5.8.2002), zmieniona dyrektywą 2009/17/WE (Dz.U. L 131 z 28.5.2009)

⁶ ¹⁶ Dyrektywa 2005/44/WE

nadzoru morskiego (SafeSeaNet), usługi informacji rzecznej (RIS), inteligentne systemy transportowe (ITS) oraz interoperacyjne połączone rozwiązania dla systemów zarządzania i informacji w odniesieniu do transportu multimodalnego następnej generacji (obejmujące systemy pobierania opłat). 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 (inicjatywa na rzecz ekologicznych samochodów, „Czyste niebo”).

Niezbędnym jest określenie regulacji prawnych przy wprowadzaniu innowacji. Równoległe z szerszym zastosowaniem narzędzi informatycznych należy zwiększyć ochronę prywatności i danych osobowych. Wymogi w zakresie standardyzacji i interoperacyjności, również na szczeblu międzynarodowym, pozwolą na uniknięcie rozdrobnienia technologii i umożliwią przedsiębiorstwom europejskim pełne skorzystanie z całego europejskiego rynku transportowego oraz stworzą możliwości na rynku światowym.

Innowacje technologiczne mają 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 UE zintensyfikowała wysiłki w zakresie szybszego opracowania i wprowadzenia do użytku bardziej ekologicznych pojazdów.

Innowacje dotyczą również rozwiązań odnoszących się do mobilności, w zakresie której Komisja zwraca uwagę na lepsze planowanie, aby promować zachowanie zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju. Niezbędne do tego celu są szeroko dostępne informacje na temat wszystkich środków transportu dotyczące zarówno podróży, jak i transportu towarów, oraz możliwości łączenia różnych środków transportu i ich wpływu na środowisk. Kolejnym zagadnieniem jest wprowadzenie inteligentnego systemu biletów intermodalnych zgodnego ze wspólnymi unijnymi normami, w poszanowaniu zasad konkurencji UE. Dotyczy zarówno transportu pasażerskiego, jak i transportu towarów, w przypadku którego niezbędne są lepsze metody elektronicznego planowania tras z wykorzystaniem różnych środków transportu, dostosowanie otoczenia prawnego (dokumentacja, ubezpieczenie i odpowiedzialność cywilna w odniesieniu do transportu intermodalnego) 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 przypadku aglomeracji miejskich, czy miast wprowadzenie rozwiązań innowacyjnych ma za zadanie ograniczyć zatory i emisję. Konieczne jest opracowanie strategii łączącej i obejmującej planowanie przestrzenne, systemy cen, wydajne usługi transportu publicznego, infrastrukturę dla niezmotoryzowanych środków transportu oraz ładowania ekologicznych pojazdów/uzupełniania paliwa. Miasta powinno opracowywać plany 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.

PODSUMOWANIE

Unia Europejska stoi przed poważnymi zmianami nie tylko w transporcie, ale również w całym otoczeniu transportu. Zarówno ostatni kryzys, jak i pilna potrzeba zmian, wynikających z dostosowania się systemu transportowego do nowych uwarunkowań dotyczących budowy jednolitego europejskiego obszaru transportu wymagają dużego zaangażowania się wszystkich państw Unii Europejskiej oraz władz na poziomie krajowym, regionalnym, czy też lokalnym. Przedstawione cele strategiczne służące budowie jednolitego europejskiego obszaru transportu wymagają znacznych nakładów finansowych w tym także pochodzących ze źródeł prywatnych. Wprowadzanie innowacji do transportu nie jest tanie, dlatego trzeba szczególną uwagę poświęcać na wyborze takich innowacyjnych rozwiązań, które przynoszą dużą wartość dodaną. Ze względu na to, że największe problemy związane z transportem występują w aglomeracjach miejskich i dużych miastach (zatory drogowe, hałas, zanieczyszczenie spalinami) należałoby się zastanowić nad przenoszeniem rozwiązań innowacyjnych już sprawdzonych w jednych miastach UE do innych miast. Praktyka taka, pozwoliła by często uniknąć wydawania znacznych środków finansowych na badania.

Budowa jednolitego europejskiego obszaru transportu jest konieczna i w przyszłości pozwoli na uniknięcie wielu problemów wynikających z coraz większej mobilności ludzi i coraz większemu rozwojowi transportu (ilościowemu i jakościowemu) w UE.

Artykuł ten powstał na bazie realizowanej pracy badawczej w Instytucie Transportu Samochodowego pt.: „Analiza rozwiązań usprawniających komunikację miejską w wybranych miastach Unii Europejskiej”.

BIBLIOGRAFIA

1. Biała Księga. Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów. Bruksela 2001 [1]
2. Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Bruksela 2011 [13]
3. Dyrektywa 2002/59/WE ustanawiająca wspólnotowy system monitorowania i informacji o ruchu statków (Dz.U. L 208 z 5.8.2002), zmieniona dyrektywą 2009/17/WE (Dz.U. L 131 z 28.5.2009) [12]
4. Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Bruksela 2010 [3 do 10]
5. Komunikat Komisji „Plan działania prowadzący do przejścia na konkurencyjną gospodarkę niskoemisyjną do 2050 r.”, COM(2011) 112 [12]
6. Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 roku. Bruksela 2006 [2]
7. Załoga E.: Cele Białej Księgi Transportu. Referat na Conference on relaunching the TEN-T: towards the sustainable EU transport Policy. Warszawa, 20.07.2011 r. [11]

CONSTRUCTION OF THE SINGLE EUROPEAN TRANSPORT AREA

Abstract

The article presents transport policy objectives of the European Union based on Roadmap to a single European area – towards a competitive and resource efficient transport system and Europe 2020 – a strategy for smart, sustainable and inclusive growth.

Autorzy:

dr hab. Jacek Brdulak – Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, e-mail:
jbrdul@sgh.waw.pl

mgr Cezary Krysiuk - Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, e-mail:
cezary.krysiuk@its.waw.pl;

mgr Piotr Pawlak – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, e-mail:
piotr.pawlak@its.waw.pl