

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Europa w ruchu – Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna«”**

(COM(2018) 293 final)

(2019/C 62/39)

Sprawozdawca: **Giulia BARBUCCI**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 18.6.2018
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	4.10.2018
Data przyjęcia na sesji plenarnej	17.10.2018
Sesja plenarna nr	538
Wynik głosowania	201/3/7
(za/przeciw/wstrzymało się)	

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) z zadowoleniem przyjmuje **trzeci pakiet dotyczący mobilności**, uznając go za kolejny krok w kierunku zrównoważonej mobilności dla Europy. Komitet zauważa jednak, że propozycja Komisji ogranicza się nieomal wyłącznie do transportu drogowego. Aby rozwinąć mobilność, która będzie rzeczywiście zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju i bezpieczna, należy opracować ambitniejszy projekt, obejmujący wszystkie dostępne formy transportu, ze szczególnym uwzględnieniem intermodalności transportu towarów i pasażerów.

1.2. EKES uważa, że propozycje Komisji nastawione na cel bezpiecznej, połączonej i ekologicznej mobilności będą wymagać ogromnego wysiłku finansowego, przede wszystkim ze strony państw członkowskich, w związku z koniecznością modernizacji infrastruktury materialnej i cyfrowej (5G). Dlatego ważne jest, aby wspierać te inicjatywy długoterminowo przy wykorzystaniu odpowiednich funduszy, wyznaczając realistyczne i osiągalne cele.

1.3. EKES z zadowoleniem przyjmuje „Strategiczny plan działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego” oraz popiera cel „wizji zero” – projektu mającego wyeliminować do 2050 r. ofiary śmiertelne i poważnie ranne w wypadkach drogowych. Podejście „bezpieczny system”, promowane przez Światową Organizację Zdrowia (WHO), może z pewnością przyczynić się do realizacji tego celu, zmniejszając liczbę wypadków oraz minimalizując obrażenia pasażerów i pieszych. Ponadto priorytetową kwestią jest zharmonizowanie przepisów krajowych dotyczących kodeksu drogowego i określonych w nim sankcji, a jednocześnie rozszerzenie obowiązku stosowania urządzeń bezpieczeństwa w pojazdach samochodowych na wszystkie pojazdy drogowo, do transportu towarów i pasażerów, publiczne i prywatne. Wreszcie zaleca się, aby nowe, bezpieczne pojazdy były dostępne finansowo dla konsumentów i firm.

1.4. Cyfryzacja, budowanie sieci i automatyzacja to podstawowe narzędzia, poprzez które należy rozwijać podejście „bezpieczny system” i przybliżyć się do celu „wizji zero”. EKES wspiera projekt budowy zautomatyzowanego, opartego na sieci i bezpiecznego systemu dróg. Komitet zaleca Komisji, aby miała na uwadze różny stan infrastruktury drogowej i autostradowej w poszczególnych państwach członkowskich i przede wszystkim rozszerzyła projekt na ośrodki miejskie, gdzie dochodzi do większości poważnych wypadków bez ofiar śmiertelnych.

1.5. Propozycja Komisji kładzie nacisk na znaczenie rozwoju autonomicznych pojazdów i ich roli w wdrożeniu bezpieczeństwa. Nie określa jednak szczegółowej strategii dojścia do ruchu automatycznego, co jest prawdopodobnie korzystne dla postępu w tej dziedzinie, ale może stanowić problem dla państw członkowskich w dostosowaniu polityk transportowych do nowych technologii i ich wykorzystania. Ponadto EKES wskazuje na problemy dotyczące wykonalności technologicznej dla zapewnienia warunków najwyższego bezpieczeństwa w systemie tzw. ruchu mieszanego (pojazdy kierowane przez człowieka, pojazdy wspomagające kierowcę i zautomatyzowane).

1.6. Pełna automatyzacja pojazdów budzi liczne wątpliwości natury etycznej, ekonomicznej, związanej z zatrudnieniem, akceptacją społeczną i odpowiedzialnością prawną. EKES powołuje się na zasadę, zgodnie z którą tylko istota ludzka jako taka może dokonywać wyborów etycznych, a maszyny, niezależnie od ich poziomu doskonałości, powinny wspierać, a nie zastępować człowieka. Ważne jest pełne zaangażowanie zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego w zarządzanie tym procesem oraz uruchomienie procesów dialogu społecznego i negocjacji zbiorowych, aby uniknąć potencjalnych negatywnych skutków dla zatrudnienia i pracowników.

1.7. EKES wspiera propozycje na rzecz bardziej zrównoważonego charakteru transportu, a także „Strategiczny plan działania na rzecz baterii”, którego celem jest zmniejszenie europejskiej luki energetycznej i stworzenie łańcucha wartości baterii. Komitet podkreśla jednak, że wiele czynników utrudnia pełną realizację planu działania: uzależnienie od dostaw surowców z państw trzecich, brak alternatywnych paliw, opóźnienia w zarządzaniu, przetwarzaniu i usuwaniu zużytych baterii i brak wykwalifikowanej siły roboczej.

1.8. Dlatego niezbędne są ogromne inwestycje w badania i innowacje, aby opracować nowe, całkowicie odnawialne i neutralne środowiskowo paliwa alternatywne. Równie ważne będzie inwestowanie w edukację i szkolenia z udziałem uniwersytetów i ośrodków badań naukowych, aby zapewnić wykwalifikowaną siłę roboczą.

1.9. Przystawienie się na pojazdy elektryczne będzie wymagać odnowienia znacznej części europejskiego parku samochodowego w ciągu nieznacznie więcej niż jednego dziesięciolecia. Bardziej czyste i bezpieczne pojazdy powinny być przystępne cenowo dla wszystkich, dla obywateli i przedsiębiorstw, a państwa powinny ułatwiać transformację za pomocą odpowiednich zachęt podatkowych.

1.10. Odnowienie parku samochodowego spowoduje również problem związany z usuwaniem i recyklingiem dużej części istniejącego parku samochodowego. Temat ten powinien mieć kluczowe znaczenie w strategiach Komisji realizowanych w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym. Zorganizowane społeczeństwo obywatelskie powinno uczestniczyć we wszystkich etapach procesu transformacji i ma za zadanie informować i uświadamiać obywateli z punktu widzenia zrównoważonej mobilności.

## 2. Wprowadzenie

2.1. Przez długi czas sektor transportu przechodził wiele ewolucji i zmian, stając się jednym z kluczowych czynników rozwoju. Innowacja, technologia, cyfryzacja i sieć połączeń stanowią nową rewolucję transportu, ukierunkowaną na większe bezpieczeństwo, dostępność, zrównoważony rozwój, konkurencyjność i zatrudnienie.

2.2. W następstwie strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej<sup>(1)</sup> Unia Europejska opracowała program *ad hoc* dotyczący tego sektora, podzielony na trzy pakiety mobilności<sup>(2)</sup>, opublikowane odpowiednio w maju 2017 r., listopadzie 2017 r. i maju 2018 r. Niniejsza opinia odnosi się do ostatniego pakietu, zatytułowanego „Europa w ruchu”.

2.3. Komunikat Komisji i wnioski zawarte w pakiecie odnoszą się głównie do sektora transportu drogowego, w szczególności do transportu samochodowego, a nie uwzględniają wszystkich pozostałych form transportu.

## 3. Streszczenie wniosku

3.1. Komunikat Komisji **COM(2018) 293 final „Europa w ruchu. Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna”** stanowi kluczowy dokument trzeciego pakietu mobilności, ponieważ określa jego ramy odniesienia. Dzieli się na trzy rozdziały: bezpieczna mobilność; mobilność pojazdów połączonych i zautomatyzowanych; ekologiczna mobilność. Ponadto w dwóch załącznikach do komunikatu określone są kluczowe inicjatywy dotyczące **Strategicznego planu działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego** oraz – **Strategicznego planu działania na rzecz baterii**.

### 3.2. Bezpieczna mobilność

3.2.1. Mimo postępu osiągniętego w ostatnich latach liczba poważnych lub śmiertelnych wypadków drogowych wciąż jest zbyt wysoka. W 2017 r. odnotowano 25 300 ofiar śmiertelnych i 135 000 poważnych obrażeń w wyniku wypadków, będących przyczyną bardzo wysokich kosztów finansowych i społecznych. Ponieważ 90 % wypadków jest spowodowanych błędem ludzkim, Komisja uważa, że automatyzacja, łączność i nowe standardy projektowania mogą znacznie przyczynić się do ograniczenia tego dramatycznego zjawiska<sup>(3)</sup>. Stąd dążenie do celu, jakim jest zerowa liczba ofiar śmiertelnych i poważnych wypadków drogowych do 2050 r. („wizja zero”). Strategia ta przewiduje pośredni cel zmniejszenia liczby ofiar i poważnie rannych o 50 % do 2030 r.

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

<sup>(2)</sup> COM(2017) 283 final; COM(2017) 675 final; COM(2018) 675 final.

<sup>(3)</sup> COM(2016) 686 final.

3.2.2. Aby osiągnąć te cele, UE zamierza wdrożyć nowe narzędzia technologiczne i regulacyjne w oparciu o podejście WHO „bezpieczny system”. Opiera się ono na zasadzie, że chociaż nie można całkowicie wyeliminować wypadków, można podejmować działania mające na celu zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnie rannych.

3.2.3. Unia Europejska zamierza wyeliminować przyczyny wypadków w sposób zintegrowany, tworząc warstwy ochrony, które zapewnią, że jeśli jeden element zawiedzie, inny to zrównoważy. Proces ten wymaga wprowadzenia odpowiedniego wyposażenia technologicznego do pojazdów i infrastruktury drogowej oraz coraz większej wymiany informacji między nimi. Każdy środek jest przedmiotem inicjatywy ustawodawczej *ad hoc*:

- a) **Strategiczny plan działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego** <sup>(4)</sup>. Plan działania wyznacza cel zerowej liczby ofiar, jak również kryteria wzmocnienia europejskiego zarządzania, określa zwiększenie finansowania innowacyjności sieci drogowej poprzez instrument „Łącząc Europę” (200 mln EUR), stosowanie podejścia „bezpiecznego systemu”, nowe przepisy na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa pojazdów, cele w zakresie łączności i automatyzacji między pojazdami oraz między infrastrukturą drogową a pojazdami, a także propozycję eksportowania europejskich standardów bezpieczeństwa do państw trzecich (z priorytetowym uwzględnieniem Bałkanów Zachodnich).
- b) **Rozporządzenie w sprawie ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego** <sup>(5)</sup>. Przewiduje się między innymi wprowadzenie zaawansowanych urządzeń hamowania awaryjnego, układów unikania niezamierzonej zmiany pasa ruchu, innej konstrukcji kabiny kierowcy ciężkich pojazdów w celu zapewnienia lepszej widoczności rowerzystów lub pieszych oraz czujników wykrywania rowerzystów i pieszych.
- c) **Dyrektywa w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej** <sup>(6)</sup>. Ma na celu opracowanie mapy zagrożeń dla całej sieci europejskiej, uwzględniającej nie tylko autostrady należące do sieci TEN-T, lecz także wszystkie inne autostrady i główne drogi. Drogi miejskie nie będą uwzględnione. Dyrektywa ustanawia również lepsze standardy jakości dla infrastruktury drogowej (wyraźne oznaczenia drogi i znaki drogowe oraz wprowadzenie nowych technologii, takich jak układy unikania niezamierzonej zmiany pasa ruchu).

### 3.3. Mobilność pojazdów połączonych i zautomatyzowanych

3.3.1. Strategia Komisji dotycząca **mobilności pojazdów połączonych i zautomatyzowanych** <sup>(7)</sup> opiera się na inicjatywie, która została już podjęta na szczycie UE, a w szczególności na komunikacie w sprawie **sztucznej inteligencji dla Europy** <sup>(8)</sup> i na **deklaracji amsterdamskiej**, w której państwa członkowskie zwróciły się do Komisji o opracowanie europejskiej strategii w sprawie jazdy pojazdami zautomatyzowanymi i połączonymi, dostosowania ram regulacyjnych, wspierania procesów badawczych i innowacyjnych oraz rozpowszechniania interoperacyjnych współpracujących inteligentnych systemów transportowych.

3.3.2. Komisja zawarła w jednym dokumencie cele długoterminowe (ograniczenie emisji, ruchu i wypadków): zaoferowanie konkretnego wsparcia branży motoryzacyjnej w połączeniu z badaniami i innowacjami; szybkie wyjaśnianie, przed wprowadzeniem na rynek w pełni zautomatyzowanych pojazdów, wątpliwości o charakterze etycznym i społecznym, takich jak nowe relacje między człowiekiem a maszyną, cyberbezpieczeństwo i wpływ tych technologii na zatrudnienie.

3.3.3. Jedną z głównych zalet automatyzacji jest dostęp do mobilności dla wszystkich tych osób (głównie niepełnosprawnych i w podeszłym wieku), które obecnie są z niej wykluczone. Mając na uwadze, że w najbliższych latach może powstać system mieszany, w którym pojazdy oparte na różnych technologiach (kierowane przez człowieka, ze wspomaganiami i zautomatyzowane) będą wchodzić we wzajemne relacje, dla zmaksymalizowania możliwości oferowanych przez automatykę istotne jest, aby pojazdy i infrastruktura drogowa stale wymieniały się informacjami. Aby uzupełnić te ramy i rozwijać intermodalność, ustanawia się również wymagania *ad hoc* dotyczące systemu europejskich morskich pojedynczych punktów kontaktowych <sup>(9)</sup> i elektronicznych informacji dotyczących transportu towarowego <sup>(10)</sup>.

<sup>(4)</sup> COM(2018) 293 final, załącznik 1.

<sup>(5)</sup> COM(2018) 286 final.

<sup>(6)</sup> COM(2018) 274 final.

<sup>(7)</sup> COM(2018) 283 final.

<sup>(8)</sup> COM(2018) 237 final.

<sup>(9)</sup> COM(2018) 278 final.

<sup>(10)</sup> COM(2018) 279 final.

### 3.4. Ekologiczna mobilność

3.4.1. Obniżenie emisyjności transportu i przejście na ekologiczną energię są jednym z kluczowych aspektów trzeciego pakietu mobilności. Inicjatywa ta jest częścią szerszego planu działania dotyczącego gospodarki o obiegu zamkniętym. Aby osiągnąć wyższy poziom zrównoważonego rozwoju i konkurencyjności, UE podejmuje szereg inicjatyw:

- a) **Strategiczny plan działania na rzecz baterii** <sup>(11)</sup> wynika z potrzeby zwiększenia europejskiej samowystarczalności energetycznej w ramach ustanawiania łańcuchów wartości mobilności elektrycznej w Europie (EU Battery Alliance), w które zaangażowane są podmioty przemysłowe, państwa członkowskie i EBI. Plan ma na celu zrównoważoną produkcję baterii w całym łańcuchu wartości, który obejmuje wydobycie i przetwarzanie (pierwotnych i wtórnych) surowców, etap projektowania i produkcji ogniw baterii i zestawów baterii, ich wykorzystanie, powtórne wykorzystanie, recykling i utylizację w kontekście gospodarki o obiegu zamkniętym.
- b) **Rozporządzenie w sprawie ustanowienia norm emisji CO<sub>2</sub> dla nowych pojazdów ciężkich** <sup>(12)</sup>, mające na celu zdefiniowanie szeregu parametrów dotyczących emisji CO<sub>2</sub> dla samochodów ciężarowych i autobusów poprzez integrację i uzupełnienie obowiązujących przepisów. Inicjatywa określa również środki zachęcające firmy do zakupu bardziej energooszczędnych i mniej zanieczyszczających pojazdów. Środek ten łączy się z propozycją szybkiego wejścia w życie nowych standardów projektowych dotyczących aerodynamiki i ciężaru pojazdów ciężkich, co ma na celu zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> <sup>(13)</sup>.
- c) **Rozporządzenie mające na celu ułatwienie porównywania różnych paliw** poprzez przyjęcie wspólnej jednostki miary w celu zachęcania do zakupu nowych pojazdów o niewielkim wpływie na środowisko <sup>(14)</sup>.
- d) **Rozporządzenie w sprawie etykietowania opon** <sup>(15)</sup> w celu określenia ich standardów bezpieczeństwa, efektywności energetycznej i hałasu.
- e) **Zmiana ram opodatkowania energii** w celu promowania elektromobilności.
- f) **Rozporządzenie w sprawie usprawnienia środków na rzecz poczynienia postępów w realizacji trans-europejskiej sieci transportowej (TEN-T)** <sup>(16)</sup> w celu uproszczenia procedur wydawania zezwoleń na projekty.

3.5. Na ten zestaw inicjatyw przeznaczona jest inwestycja o łącznej wartości 450 mln EUR w ramach **instrumentu „Łącząc Europę”**, przeznaczona na finansowanie projektów, które przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, cyfryzacji i multimodalności. W ramach tego samego programu dodatkowe 4 mln EUR zostaną wyasygnowane na cyberbezpieczeństwo oraz na mobilność pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych.

## 4. Uwagi ogólne

4.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje trzeci pakiet mobilności jako kolejny krok w kierunku bezpieczniejszej, bardziej dostępnej i zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju mobilności. Komitet zauważa jednak, że propozycja Komisji ogranicza się niemal wyłącznie do części sektora transportu drogowego. Aby rozwijać zrównoważoną i bezpieczną mobilność, należy uwzględnić wszystkie dostępne formy transportu, planując coraz ściślejsze, efektywniejsze i sprawniejsze wzajemne połączenie transportu publicznego i prywatnego, skracając czas podróży i natężenie ruchu.

4.2. Pakiet składa się z serii powiązanych inicjatyw ustawodawczych, które zdaniem EKES-u zasługują na szczegółową analizę w odrębnych opiniach. W związku z tym niniejsza opinia skupia się na analizie komunikatu referencyjnego i należy ją czytać i rozumieć w sposób ciągły z wcześniejszymi opiniami EKES-u w sprawie pierwszego i drugiego pakietu mobilności, a także z opiniami opracowanymi w sposób skoordynowany z niniejszą opinią, które analizują jej określone aspekty <sup>(17)</sup>.

<sup>(11)</sup> COM(2018) 293 final, załącznik 2.

<sup>(12)</sup> COM(2018) 284 final.

<sup>(13)</sup> COM(2018) 275 final.

<sup>(14)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/732 (Dz.U. L 123 z 18.5.2018, s. 85).

<sup>(15)</sup> COM(2018) 296 final.

<sup>(16)</sup> COM(2018) 277 final.

<sup>(17)</sup> TEN/668, „Morskie pojedyncze punkty kontaktowe + elektroniczne informacje dotyczące transportu towarowego” (zob s. 265 niniejszego Dziennika Urzędowego); TEN/669, „Wdrażanie projektów sieci TEN-T”, (zob s. 269 niniejszego Dziennika Urzędowego); TEN/675, „Normy emisji CO<sub>2</sub> dla pojazdów ciężkich oraz masa i wymiary pojazdów drogowych” (zob s. 286 niniejszego Dziennika Urzędowego); TEN/672, „Instrument „Łącząc Europę”” (Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 191); TEN/673, „Mobilność pojazdów połączonych i zautomatyzowanych” (zob s. 274 niniejszego Dziennika Urzędowego); TEN/674, „Etykietowanie opon” (zob s. 280 niniejszego Dziennika Urzędowego); TEN/667, „Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej” (zob s. 261 niniejszego Dziennika Urzędowego); INT/863, „Bezpieczeństwo pojazdów/ochrona niechronionych użytkowników drogi” (Dz.U. C 440 z 6.12.2018, s. 90).

4.3. EKES uważa, że komunikat Komisji i związane z nim propozycje są zgodne z jego wcześniejszymi opiniami w tej sprawie i że mogą się przyczynić do poprawy standardów bezpieczeństwa, a także konkurencyjności całego europejskiego sektora motoryzacyjnego.

4.4. EKES podkreśla, że komunikat Komisji nie jest poparty odpowiednią oceną wpływu proponowanych w nim środków. W szczególności nie jest jasny wpływ na własność i użytkowanie pojazdów, a w konsekwencji na zmianę natężenia ruchu. W związku z promocją transportu natężenie może rosnąć zamiast maleć, powodując wydłużenie czasu przemieszczania się obywateli, a tym samym zwiększając ryzyko wypadków. Istotne jest, aby Komisja promowała kompleksową i ambitną wizję transportu, w której intermodalność transportu publicznego i prywatnego jest uważana za czynnik zapewniający efektywność, jakość życia i bezpieczeństwo. EKES podkreśla znaczenie sporządzenia odpowiednich ocen skutków w odniesieniu do wszystkich propozycji zawierających konkretne środki. Przygotowując się do nowych środków transportu nie należy spowalniać szerokiego wdrażania inteligentnych rozwiązań technologicznych (np. świetlnych), które podnoszą efektywność transportu, zwłaszcza publicznego i obniżają prawdopodobieństwo wypadków.

4.5. Komitet popiera cel „wizja zero”, który należy osiągnąć za pomocą metody „bezpiecznego systemu”. Będzie to wymagało zaangażowania wszystkich sektorów i wszystkich uczestników ruchu drogowego w ramach wzmocnionej struktury zarządzania. Ważne jest, aby wskaźniki wyznaczone do osiągnięcia celów były jasne, realistyczne i możliwe do monitorowania. W szczególności EKES oczekuje aktywnego zaangażowania zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego we wszystkich fazach opracowywania, wdrażania, monitorowania i oceny strategii.

4.6. EKES z zadowoleniem przyjmuje decyzję o przeznaczeniu 450 mln EUR (w latach 2018–2020) na cyfryzację i bezpieczeństwo ruchu drogowego za pośrednictwem instrumentu Łącząc Europę. Komitet podkreśla jednak konieczność, aby w następnych wieloletnich ramach finansowych na lata 2021–2027 znacznie zwiększono dostępne środki finansowe w celu zapewnienia długoterminowej ciągłości, tak aby umożliwić osiągnięcie ambitnych celów wyznaczonych przez UE.

4.7. Komitet uważa, że opracowanie mapy zagrożeń dla całej europejskiej sieci TEN-T oraz wszystkich autostrad i głównych dróg jest podstawowym krokiem w planowaniu zakresu i rodzaju działań infrastrukturalnych w obszarze europejskiej sieci drogowej. Ważne jest, aby rozwój infrastruktury fizycznej i cyfrowej przebiegał równolegle. Równie ważne jest, aby jak najszybciej zapewnić pełny dostęp do sieci 5G na wszystkich autostradach i głównych europejskich sieciach drogowych, umożliwiając rzeczywistą łączność między drogami i pojazdami oraz między pojazdami. EKES zauważa jednak, że sieci dróg i autostrad w poszczególnych krajach europejskich są w bardzo różnym stanie. Dlatego trzeba wspierać poszczególne państwa członkowskie w tym podstawowym procesie modernizacji poprzez odpowiednie finansowanie oraz ustanawianie realistycznych i osiągalnych celów.

4.8. EKES z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji w sprawie wprowadzenia obowiązku zapewnienia kilku istotnych cech bezpieczeństwa pojazdów, zarówno o charakterze technologicznym (inteligentne dostosowanie prędkości, autonomiczne hamowanie awaryjne itd.), jak i projektowym (poprawienie bezpośredniej widoczności w samochodach ciężarowych). Komitet oczekuje jednak, że wymóg zastosowania wszystkich nowych urządzeń bezpieczeństwa zostanie rozszerzony na wszystkie formy transportu drogowego, aby ramy regulacyjne były kompletne, jasne i jednolite.

4.9. Propozycja nowego systemu etykietowania opon, zawierającego specyfikacje dotyczące standardów bezpieczeństwa (a także standardów w zakresie środowiska i hałasu), może być kluczowym czynnikiem w zmniejszaniu liczby wypadków, a zarazem promocji proaktywnego i świadomego wyboru konsumentów. Ważne jest, aby informacje umieszczone na etykietach były jasne i zrozumiałe dla konsumentów.

4.10. Dla większego bezpieczeństwa na drogach UE powinna też rozpocząć proces stopniowego ujednoczenia przepisów obowiązujących na szczeblu krajowym i określonych w nich sankcji (znaki drogowe, prędkość, używanie pasów i kasków, zakaz prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających itp.). Środkom tym musi towarzyszyć rozwój odpowiednich technologii w celu wykrywania wszelkich sytuacji zagrożenia lub niebezpieczeństwa (blokada alkoholowa alcolock, wykrywanie senności kierowcy itp.). Jednocześnie żadna forma technologii nie może prowadzić do nadmiernego wzrostu kosztów pojazdów. Bezpieczniejsze pojazdy powinny być dostępne dla wszystkich<sup>(18)</sup>.

4.11. Cel „wizja zero” zakłada rozwój połączonej i zautomatyzowanej mobilności. EKES uważa, że automatyzacja może odgrywać kluczową rolę w zmniejszaniu liczby wypadków, twierdzi jednak, że konieczne jest zwrócenie uwagi na pewne obawy i wątpliwości dotyczące ścieżki rozwoju przewidywanej przez Komisję. Dlatego też istotne jest udoskonalenie już stosowanych technologii wraz z równoczesnym rozpoczęciem procesu kontroli istniejących i nowych technologii, które

<sup>(18)</sup> Dz.U. C 157 z 28.6.2005, s. 34.

gwarantują osiągnięcie skutecznego poziomu bezpieczeństwa. Brak szczegółowej strategii dojścia w kierunku ruchu automatycznego jest zapewne korzystny dla postępu w tej dziedzinie, może stanowić jednak problem dla państw członkowskich w dostosowaniu polityk transportowych do nowych technologii i ich wykorzystania.

4.11.1. Strategię tę należy dopracować, maksymalizując rolę automatyzacji i wzajemnych połączeń wspierających człowieka. W szczególności Komitet jest zaniepokojony twierdzeniem Komisji, że poziomy wspomaganie kierowania i pełnej automatyzacji (gdzie człowiek jest tylko pasażerem) są sobie bliskie. Z pełną automatyzacją wiąże się zarówno problem akceptacji społeczno-ekonomicznej, jak i problem wykonalności technologicznej i infrastrukturalnej wynikający z konieczności zapewnienia warunków maksymalnego bezpieczeństwa w systemie mieszanym (pojazdy bez wspomaganie kierowcy, pojazdy wspomagające kierowcę i pojazdy w pełni zautomatyzowane). Przed wprowadzeniem na rynek w pełni zautomatyzowanych pojazdów konieczne jest przejście przez fazę eksperymentów, która gwarantuje poziomy wydajności i bezpieczeństwa podobne do tych w samolotach lub pociągach.

4.11.2. EKES przyjmuje z zadowoleniem propozycje mające na celu wymianę informacji cyfrowych w transporcie morskim (pojedynczy punkt kontaktowy w transporcie morskim oraz uznanie dokumentów przewozowych towarów), lecz uważa, że propozycje te mogą być dalej rozwijane.

4.12. EKES z zadowoleniem przyjmuje strategiczny plan działania na rzecz baterii, który tworzenie łańcuchów wartości mobilności elektrycznej w Europie (EU Battery Alliance) stawia w samym sercu tego procesu, uwidaczniając problem poważnej zależności energetycznej UE od państw trzecich.

4.12.1. Decyzja o stworzeniu łańcucha wartości baterii, zgodnie z modelem gospodarki o obiegu zamkniętym, jest z pewnością godna poparcia. Komitet zwraca jednak uwagę, że jak dotąd wiele czynników uniemożliwia pełny rozwój planu: uzależnienie dostaw surowców (np. litu) od państw trzecich, niezaawansowany stan badań nad alternatywnymi surowcami na potrzeby gospodarki o obiegu zamkniętym, niemożność pełnego zarządzania przetwarzaniem zużytych baterii (surowców wtórnych) i ich usuwaniem oraz brak wykwalifikowanej siły roboczej.

4.12.2. W szczególności EKES uważa, że dla przezwyciężenia tych krytycznych problemów niezbędne są ogromne inwestycje w badania i innowacje. Fundusze przyznane na lata 2018–2020 są z pewnością znaczące, ale konieczne jest zachowanie ich ciągłości w następnych wieloletnich ramach finansowych na lata 2021–2027. Szczególnie ważne jest wspieranie badań w zakresie alternatywnych, całkowicie odnawialnych źródeł energii, czystych i neutralnych środowiskowo, aby przezwyciężyć pewne oczywiste ograniczenia dotyczące dostępności surowców i wpływu na środowisko, które już dzisiaj charakteryzują akumulatory silników elektrycznych. Ponadto niezbędne jest zapewnienie wykwalifikowanej siły roboczej przy wykorzystaniu środków pochodzących z programu Erasmus + oraz przy udziale uniwersytetów i ośrodków badań naukowych.

4.12.3. Komitet podkreśla, że inicjatywa Komisji doprowadzi do prawie całkowitego odnowienia całej europejskiej floty samochodowej na przestrzeni dziesięciu lat, tworząc nowy problem związany z usuwaniem i recyklingiem milionów pojazdów. Temat ten powinien mieć kluczowe znaczenie w strategiach Komisji realizowanych w ramach gospodarki o obiegu zamkniętym. Zorganizowane społeczeństwo obywatelskie powinno uczestniczyć we wszystkich etapach procesu transformacji i ma za zadanie informować i uświadaczać z punktu widzenia zrównoważonej mobilności.

4.13. EKES popiera inicjatywę ustalenia limitów emisji CO<sub>2</sub> również dla ciężkich pojazdów, tak jak ma to już miejsce w przypadku innych kategorii pojazdów. Ponieważ MŚP z sektora transportu mogą mieć trudności z odnową swojej floty pojazdów, zaleca się, aby państwa członkowskie wspierały przechodzenie na gospodarkę o niskiej emisji CO<sub>2</sub> poprzez odpowiednie zachęty podatkowe.

4.14. EKES uważa, że by propozycja uproszczenia z myślą o budowie sieci TEN-T była w pełni skuteczna, powinna należycie uwzględnić postępowania sądowe<sup>(19)</sup>.

## 5. Uwagi szczegółowe

5.1. Klasyfikacja ryzyka przeprowadzona na europejskich autostradach i drogach krajowych nie uwzględnia rozwoju adekwatnej i skoordynowanej technologii w miastach, gdzie dochodzi do większości poważnych wypadków bez ofiar śmiertelnych. Ponadto ważne byłoby zainicjowanie tego samego procesu w sześciu państwach Bałkanów Zachodnich, które rozpoczęły już negocjacje w sprawie przystąpienia do UE.

<sup>(19)</sup> TEN/669, „Wdrażanie projektów sieci TEN-T” (zob. s. 269 niniejszego Dziennika Urzędowego).

5.2. System eCall w samochodach osobowych, w razie wypadku automatycznie wzywający służby odpowiedzialne za transport drogowy i służby ratunkowe, jest z pewnością kolejnym elementem mogącym zmniejszyć skutki wypadków drogowych. EKES ma nadzieję, że urządzenie to będzie obowiązkowe we wszystkich pojazdach, które są najbardziej rozpowszechnione i narażone na wypadki (pojazdy ciężkie, autobusy i motocykle) oraz że UE będzie wspierać większą integrację usług pierwszej pomocy drogowej i medycznej.

5.3. Aspekty etyczne stanowią kluczowy aspekt rozwoju automatyzacji. Szczególnie kontrowersyjne są sytuacje, w których maszyny mogłyby być wykorzystywane do dokonywania wyborów etycznych. Komitet powołuje się na zasadę, zgodnie z którą tylko istoty ludzkie jako takie mogą dokonywać takich wyborów, natomiast maszyny, niezależnie od ich poziomu doskonałości, powinny wspierać, a nie zastępować człowieka.

5.4. Jeśli chodzi o opracowywanie i wprowadzanie na rynek całkowicie zautomatyzowanych pojazdów, EKES wzywa Komisję do zwrócenia większej uwagi na związane z tym skutki dla zatrudnienia i aspekty społeczne. W szczególności Komitet obawia się, że w stosunkowo krótkim czasie całe sektory zawodowe (np. przewoźnicy) mogą zniknąć, a utracone miejsca pracy nie będą rekompensowane przez nowe zatrudnienie. Ponadto w obliczu takiego scenariusza UE musiałaby poradzić sobie z ogromną liczbą bezrobotnych, których umiejętności i wiedza byłyby trudne do wykorzystania w nowym, zautomatyzowanym systemie transportu. W związku z tym drogą dialogu społecznego i negocjacji zbiorowych należy określić zarządzanie procesami zmian i uruchomienie ścieżek szkoleniowych, aby wszystkim pracownikom tego sektora móc zapewnić zdobycie niezbędnych kompetencji.

5.5. Komitet uważa, że firmy ubezpieczeniowe powinny zachęcać do kupowania bezpieczniejszych pojazdów poprzez obniżanie składek. Zasadniczo EKES uważa, że dogłębnie rozważyć aspekty prawne związane z wprowadzeniem w pełni zautomatyzowanych pojazdów, przede wszystkim aby wyjaśnić, kto ponosi cywilną lub karną odpowiedzialność za wypadek drogowy.

5.6. Komitet wyraża wątpliwości co do systemu przyjętego przez Komisję w celu porównania różnych paliw<sup>(20)</sup>. System ten, oparty na koszcie przejazdu przez samochód odległości 100 km, nie uwzględnia wielu parametrów niezbędnych do kwantyfikacji rzeczywistych kosztów paliwa, ryzykując wywołanie zamieszania wśród konsumentów. Ponadto mechanizm konsultacji konsumenckich Komisji faktycznie zmarginalizował rolę EKES-u oraz stowarzyszeń konsumenckich działających w tym sektorze i skupił się na statystycznie nieistotnej próbie (3 000 respondentów w trzech państwach UE), proponując zbyt podobne alternatywy.

Bruksela, dnia 17 października 2018 r.

Luca JAHIER  
Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---

<sup>(20)</sup> Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 2018/732