

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej

(2018/C 387/11)

Sprawozdawca:	Michiel SCHEFFER (NL/ALDE), członek zarządu prowincji Geldria
Dokumenty źródłowe:	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników”
	COM(2017) 675 final
	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla pewnych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi
	COM(2017) 648 final and final/2
	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych
	COM(2017) 647 final
	Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego
	COM(2017) 653 final
	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „W kierunku jak najpowszechniejszego wykorzystania paliw alternatywnych – plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych przyjęty na podstawie art. 10 ust. 6 dyrektywy 2014/94/UE, uwzględniający ocenę krajowych ram polityki na podstawie art. 10 ust. 2 dyrektywy 2014/94/UE
	COM(2017) 652 final and final/2

I. ZALECANE POPRAWKI

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych

COM(2017) 647 – final

Poprawka 1

Motyw 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
W każdym państwie członkowskim powinien zostać wyznaczony niezależny i bezstronny organ regulacyjny, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku transportu drogowego osób. Organ ten może być również odpowiedzialny za inne regulowane sektory (np. kolej, energetykę czy telekomunikację).	W każdym państwie członkowskim powinien zostać wyznaczony właściwy organ odpowiedzialny za transport albo niezależny i bezstronny organ regulacyjny, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie rynku transportu drogowego osób. Organ ten może być również odpowiedzialny za inne regulowane sektory (np. kolej, energetykę czy telekomunikację).

Uzasadnienie

Na mocy Traktatu UE transport pasażerski jest usługą świadczoną w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG). Jeżeli rynek jest zorganizowany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, wprowadzenie niezależnego organu regulacyjnego może być nieproporcjonalne.

Poprawka 2

Motyw 4

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Zarobkowe usługi regularne przewozu nie powinny zagrażać równowadze ekonomicznej obowiązujących umów o usługi publiczne. Z tego względu organ regulacyjny powinien być w stanie dokonać obiektywnej analizy ekonomicznej w celu uniknięcia takiego zagrożenia.</p>	<p>Zarobkowe usługi regularne przewozu nie powinny zagrażać równowadze obowiązujących umów o usługi publiczne. Z tego względu organ regulacyjny powinien być w stanie dokonać obiektywnej analizy w celu uniknięcia takiego zagrożenia. Analiza ta powinna uwzględniać zarówno istotne cechy struktury i geografii rynku, jak i sieci, na które ma to wpływ (wielkość, cechy popytu, złożoność sieci, izolacja geograficzna i techniczna oraz usługi objęte umową), a także fakt, czy w porównaniu z wcześniej udzielonym zamówieniem publicznym na usługi nowa usługa służy poprawie jakości usług lub opłacalności bądź obu tym kwestiom.</p>

Uzasadnienie

Usługi publiczne takie jak transport nie powinny być oceniane wyłącznie w kategoriach ekonomicznych, lecz w szerszym ujęciu obejmującym nie tylko kryteria, które można oszacować pod względem ekonomicznym, lecz również kwestie jakości, bezpieczeństwa oraz spójności terytorialnej i społecznej. Komitet Regionów powinien wykorzystać to sprawozdanie, by dostarczyć wytycznych na temat niektórych aspektów, które wymagają oceny.

Poprawka 3

Motyw 6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Aby zapewnić uczciwą konkurencję na rynku, przewoźnicy wykonujący usługi regularne powinni otrzymać prawa dostępu do terminali w Unii na uczciwych, sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach. Odwołania od decyzji o odmowie przyznania dostępu lub jego ograniczeniu powinny być wnoszone do organu regulacyjnego.</p>	<p>Aby zapewnić uczciwą konkurencję na rynku, przewoźnicy wykonujący usługi regularne powinni otrzymać prawa dostępu do publicznych terminali w Unii na uczciwych, sprawiedliwych, niedyskryminacyjnych i przejrzystych warunkach. Niemniej nie można narażać na szwank równowagi terytorialnej i spójności społecznej, zatem operatorzy świadczący usługi publiczne powinni mieć pierwszeństwo w dostępie, by zagwarantować wywiązanie się ze zobowiązań określonych w zamówieniu publicznym na usługi z właściwym organem. Odwołania od decyzji o odmowie przyznania dostępu lub jego ograniczeniu powinny być wnoszone do organu regulacyjnego.</p>

Uzasadnienie

Pierwszeństwo w dostępie do terminali powinni mieć operatorzy usług publicznych, którzy muszą spełniać obowiązki (częstotliwość, rozkład, połączenia, usługi) określone w zamówieniu publicznym na usługi z właściwym organem.

Poprawka 4

Motyw 8

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Procedurą wydawania zezwoleń powinny zostać objęte zezwolenia na zarówno krajowe, jak i międzynarodowe usługi regularne. Należy udzielić zezwolenia, chyba że istnieją szczególne powody odmowy jego wydania leżące po stronie wnioskodawcy lub usługa zagraża równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne. Należy wprowadzić próg odległości w celu zapewnienia, aby zarobkowe usługi regularne przewozu nie zagrażały równowadze ekonomicznej obowiązujących umów o usługi publiczne. W przypadku tras już obsługiwanych w ramach więcej niż jednej umowy o usługi publiczne powinna istnieć możliwość podniesienia tego progu.</p>	<p>Procedurą wydawania zezwoleń powinny zostać objęte zezwolenia na zarówno krajowe, jak i międzynarodowe usługi regularne. Należy udzielić zezwolenia, chyba że istnieją szczególne powody odmowy jego wydania leżące po stronie wnioskodawcy lub usługa zagraża równowadze umowy o usługi publiczne. Równowaga umowy o usługi publiczne powinna uwzględniać jej efektywność ekonomiczną, a także usługi oferowane obywatelom w zakresie połączeń, intermodalnego planowania podróży, jakości, wydajności, dostosowania do popytu oraz bezpieczeństwa i ochrony. Ponadto podczas świadczenia usług konieczne jest przestrzeganie norm środowiskowych i socjalnych.</p>

Uzasadnienie

Usługi publiczne takie jak transport nie powinny być oceniane wyłącznie w kategoriach ekonomicznych, lecz w szerszym ujęciu obejmującym nie tylko kryteria, które można oszacować pod względem ekonomicznym, lecz również kwestie jakości, bezpieczeństwa oraz spójności terytorialnej i społecznej. Równowaga umowy o usługi publiczne powinna uwzględniać jej efektywność ekonomiczną, lecz również jakość usług oferowanych obywatelom. Przestrzeganie jednakowych norm środowiskowych i socjalnych jest warunkiem wstępnym dla uczciwej konkurencji.

Poprawka 5

Motyw 13

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p><i>W zakresie, w jakim niniejsze rozporządzenie dokonuje harmonizacji zasad wykonywania autokarowych i autobusowych usług regularnych oraz dostępu do terminali na rynkach krajowych, jego cele, a mianowicie promowanie mobilności międzymiastowej i zwiększenie udziału zrównoważonych rodzajów transportu w transporcie ogółem, nie mogą zostać osiągnięte w sposób wystarczający przez państwa członkowskie. W związku z powyższym Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną we wspomnianym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tych celów.</i></p>	

Uzasadnienie

Kwestie dostępu do lokalnych terminali i regionalnych rynków transportu publicznego są ściśle powiązane z pomocniczością.

Poprawka 6

Artykuł 1 ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:	w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
(...)	(...)
c) dodaje się pkt 9–11 w brzmieniu:	c) dodaje się pkt 9–11 w brzmieniu:
„9. „terminal” oznacza dowolny obiekt o powierzchni co najmniej 600 m² , który zapewnia miejsca postoju wykorzystywane przez autokary i autobusy do zabierania lub dowożenia pasażerów;	„9. Zgodnie z definicjami i wymogami określonymi w prawodawstwie krajowym , „terminal” oznacza dowolny obiekt stanowiący własność publiczną , który zapewnia miejsca postoju wykorzystywane przez autokary i autobusy do zabierania lub dowożenia pasażerów;
(...)	(...)

Uzasadnienie

Państwa członkowskie powinny mieć pewien margines swobody. Należy usunąć odniesienie do minimalnej powierzchni 600 m², aby nie dyskryminować mniejszych terminali w małych miastach i na obszarach wiejskich, których funkcja jest niezbędna do połączenia tych ośrodków z głównymi miastami.

Poprawka 7

Artykuł 1 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
przed rozdziałem II dodaje się art. 3a w brzmieniu:	przed rozdziałem II dodaje się art. 3a w brzmieniu:
„Artykuł 3a	„Artykuł 3a
Organ regulacyjny	Organ regulacyjny
1. Każde państwo członkowskie wyznacza jeden krajowy organ regulacyjny dla sektora transportu drogowego osób. Organ ten działa bezstronnie oraz jest odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od wszelkich innych organów publicznych lub prywatnych. Organ ten jest niezależny od wszelkich właściwych organów, które uczestniczą w zawieraniu umów o usługi publiczne.	1. Zgodnie ze swoją wewnętrzną organizacją rynku usług każde państwo członkowskie wyznacza jeden krajowy organ regulacyjny dla sektora transportu drogowego osób. Organ ten jest właściwym organem odpowiedzialnym za transport lub organem bezstronnym, który jest odrębny prawnie i niezależny pod względem organizacyjnym, funkcjonalnym, hierarchicznym i decyzyjnym od wszelkich innych organów publicznych lub prywatnych. W drugim przypadku organ ten jest niezależny od wszelkich właściwych organów, które uczestniczą w zawieraniu umów o usługi publiczne.
Organ regulacyjny może być odpowiedzialny za inne sektory podlegające regulacji.	Organ regulacyjny może być odpowiedzialny za inne sektory podlegające regulacji.

Uzasadnienie

Nowe usługi komercyjne nie powinny utrudniać wypełniania misji świadczenia usług w ogólnym interesie gospodarczym oraz obowiązku użyteczności publicznej. Państwa członkowskie powinny mieć możliwość wyboru między niezależnym organem regulacyjnym lub właściwym organem odpowiedzialnym za transport, który zna społeczno-gospodarcze potrzeby użytkowników.

Poprawka 8

Artykuł 1 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
przed rozdziałem II dodaje się art. 3a w brzmieniu:	przed rozdziałem II dodaje się art. 3a w brzmieniu:
„Artykuł 3a Organ regulacyjny (...) 3. Organ regulacyjny wykonuje następujące zadania:	„Artykuł 3a Organ regulacyjny (...) 3. Organ regulacyjny wykonuje następujące zadania:
a) przeprowadza analizy ekonomiczne w celu ustalenia, czy proponowana nowa usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne;	a) przeprowadza analizy w celu ustalenia, czy proponowana nowa usługa zagrażałaby równowadze umowy o usługi publiczne i wpłynęłaby negatywnie na jakość usług świadczonych obywatelom, uwzględniając przy tym m.in. kwestie dostępnych połączeń, częstotliwości, taryf, intermodalnego planowania podróży czy też bezpieczeństwa oraz przestrzegania norm środowiskowych i socjalnych podczas świadczenia usług;
b) gromadzi i przekazuje informacje na temat dostępu do terminali;	b) gromadzi i przekazuje informacje na temat dostępu do terminali;
c) podejmuje decyzje w sprawie odwołań od decyzji operatorów terminali.	c) podejmuje decyzje w sprawie odwołań od decyzji operatorów terminali.

Uzasadnienie

Przestrzeżenie jednakowych norm środowiskowych i socjalnych jest warunkiem wstępnym dla uczciwej konkurencji.

Poprawka 9

Artykuł 1 ust. 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
przed rozdziałem II dodaje się art. 3a w brzmieniu:	przed rozdziałem II dodaje się art. 3a w brzmieniu:
„Artykuł 3a Organ regulacyjny (...) 3. Organ regulacyjny wykonuje następujące zadania:	„Artykuł 3a Organ regulacyjny (...) 3. Organ regulacyjny wykonuje następujące zadania:

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>[...]</p> <p>b) gromadzi i przekazuje informacje na temat dostępu do terminali; oraz</p> <p>c) podejmuje decyzje w sprawie odwołań od decyzji operatorów terminali.</p>	<p>[...]</p> <p>b) gromadzi i przekazuje informacje na temat dostępu do terminali, by zagwarantować, że podmioty świadczące usługi będą miały dostęp do odpowiednich terminali na uczciwych, sprawiedliwych, niedyskryminujących i przejrzystych warunkach; oraz</p> <p>c) podejmuje decyzje w sprawie odwołań od decyzji operatorów terminali.</p>

Uzasadnienie

Autobusy i autokary są jednym z najbardziej dostępnych i najistotniejszych środków transportu w UE. Ważne jest zatem, by pasażerowie otrzymali możliwie najlepszą usługę. Najlepszym sposobem osiągnięcia tego celu jest uczciwa i zdrowa konkurencja.

Poprawka 10

Artykuł 1 ust. 6

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>dodaje się art. 5a w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 5a</p> <p>Dostęp do terminali</p> <p>(...)</p> <p>2. Operatorzy terminali dokładają starań, aby uwzględnić wszystkie wnioski o przyznanie dostępu w celu zapewnienia optymalnego wykorzystania terminali.</p> <p>Wnioski o przyznanie dostępu można rozpatrzyć odmownie wyłącznie ze względu na brak dostępnych miejsc.</p> <p>W przypadku gdy operator terminalu rozpatruje odmowne wnioski o przyznanie dostępu, musi wskazać realne rozwiązania alternatywne.</p>	<p>dodaje się art. 5a w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 5a</p> <p>Dostęp do terminali</p> <p>(...)</p> <p>2. Operatorzy terminali dokładają starań, aby uwzględnić wszystkie wnioski o przyznanie dostępu w celu zapewnienia optymalnego wykorzystania terminali i wywiązania się ze zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych.</p> <p>Wnioski o przyznanie dostępu można rozpatrzyć odmownie ze względu na brak dostępnych miejsc lub w przypadku, gdy przyjęcie wniosku pogorszyłoby jakość usług dla obywateli pod względem dostępu do połączeń, ograniczenia połączeń, zagrożeń dla bezpieczeństwa i ochrony lub ogólnej jakości oferowanych usług. Jeżeli operator terminalu podejmuje taką decyzję, informuje o niej również organ regulacyjny.</p>

Uzasadnienie

Zadaniem operatora terminalu nie jest prowadzenie badań naukowych nad realnymi alternatywami. Ponadto dostęp do terminali powinien się wiązać z kwestią jakości usług dla konsumentów oraz ich bezpieczeństwa i ochrony. Ponadto prawo dostępu do terminali nie powinno utrudniać osiągania celów interesu publicznego ani wypełniania misji i obowiązku świadczenia usługi publicznej w kontekście usług świadczonych w ogólnym w ogólnym interesie gospodarczym (UOIG).

Zwłaszcza w miastach zanieczyszczonych cząstkami stałymi konieczne mogą być ograniczenia zgodnie z normami środowiskowymi.

Poprawka 11

Artykuł 1 ust. 9

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>art. 8 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 8</p> <p>Procedura wydawania zezwoleń na międzynarodowy przewóz osób na odległość poniżej 100 km w linii prostej</p> <p>1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z właściwymi organami wszystkich państw członkowskich, z których terytorium pasażerowie są zabierani bądź na których terytorium są dowożeni, a odległość przewozu wynosi mniej niż 100 km w linii prostej. W terminie dwóch tygodni od daty otrzymania wniosku organ wydający przesyła go, wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów, do takich właściwych organów, wnosząc o wydanie przez nie zgody. W tym samym czasie organ wydający przekazuje wspomniane dokumenty właściwym organom pozostałych państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa przewozu, w celach informacyjnych.</p> <p>(...)</p>	<p>art. 8 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 8</p> <p>Procedura wydawania zezwoleń na międzynarodowy przewóz osób</p> <p>1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z właściwymi organami wszystkich państw członkowskich, z których terytorium pasażerowie są zabierani bądź na których terytorium są dowożeni. W terminie dwóch tygodni od daty otrzymania wniosku organ wydający przesyła go, wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów, do takich właściwych organów, wnosząc o wydanie przez nie zgody. W tym samym czasie organ wydający przekazuje wspomniane dokumenty właściwym organom pozostałych państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa przewozu, w celach informacyjnych.</p> <p>(...)</p>

Uzasadnienie

Decyzja o tym, czy przyjąć bądź nie usługi transportowe, nie powinna zależeć od odległości (100 km w linii prostej), lecz raczej od wpływu, jaki dodatkowa usługa miałaby na istniejące usługi oferowane obywatelom (czy to usługi świadczone w ogólnym interesie publicznym, czy to usługi komercyjne). Ponadto różnic regionalnych (np. pod względem odległości między miastami a ośrodkami gospodarczymi) nie można mierzyć ogólnie w odniesieniu do całej UE.

Poprawka 12

Artykuł 1 ust. 10

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>dodaje się art. 8a–8d w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 8a</p> <p>Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie międzynarodowego przewozu osób na odległość co najmniej 100 km w linii prostej</p> <p>1. Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.</p>	<p>dodaje się art. 8a–8b w brzmieniu:</p> <p>„Artykuł 8a</p> <p>Decyzje organów wydających</p> <p>1. Po przeprowadzeniu postępowania określonego w art. 8 organ wydający udziela zezwolenia, udziela zezwolenia z ograniczeniami lub rozpatruje odmownie wniosek. Organ wydający informuje o swojej decyzji wszystkie właściwe organy, o których mowa w art. 8 ust. 1.</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>2. <i>Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z powodów wymienionych w art. 8c ust. 2 lit. a)–c).</i></p> <p>3. <i>Organ wydający przekazuje właściwym organom wszystkich państw członkowskich, z których terytorium pasażerowie są zabierani bądź na których terytorium są dowożeni, a także właściwym organom państw członkowskich, przez których terytoria przebiega trasa przewozu, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie, kopię wniosku, wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów i ich oceną, w celach informacyjnych.</i></p>	<p>2. Decyzje o odmownym rozpatrzeniu wniosku lub udzieleniu zezwolenia z ograniczeniami zawierają uzasadnienie.</p> <p>Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z następujących powodów:</p> <p>(a) (...)</p> <p>(...)</p> <p>(d) organ regulacyjny stwierdzi na podstawie obiektywnej analizy, że usługa zagrażałaby równowadze umowy o usługi publiczne.</p> <p>Organ wydający nie może rozpatrzyć odmownie wniosku wyłącznie ze względu na fakt, że przewoźnik oferuje ceny niższe niż inni przewoźnicy drogowi, albo na fakt, że dane połączenie jest już obsługiwane przez innych przewoźników drogowych, jeżeli pod względem technicznym wykazano, że niższe ceny gwarantują świadczenie usługi przez cały czas ważności umowy.</p> <p>[...]</p>
<p>Artykuł 8b</p> <p>Procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie krajowych usług regularnych</p> <p>1. <i>Organ wydający wydaje decyzję w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika. Termin ten może zostać przedłużony do czterech miesięcy w przypadku, gdy wymagana jest analiza zgodnie z art. 8c ust. 2 lit. d).</i></p> <p>2. <i>Zezwolenia na wykonywanie krajowych usług regularnych udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z powodów wymienionych w art. 8c ust. 2 lit. a)–c) oraz – w przypadku gdy odległość przewozu pasażerów wynosi mniej niż 100 km w linii prostej – w art. 8c ust. 2 lit. d).</i></p>	<p>Artykuł 8b</p> <p>Ograniczenie prawa dostępu</p> <p>1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu do międzynarodowego i krajowego rynku usług regularnych, jeżeli usługa ta zagrażałaby równowadze umowy o usługi publiczne czy też w wypadku usługodawców, którzy zostali ukarani przez właściwe organy za udział w praktykach sprzecznych z gwarancjami usługi.</p> <p>2. Właściwe organy, które zawarły umowy o usługi publiczne, lub podmioty świadczące usługi publiczne realizujące umowę o usługi publiczne mogą wystąpić do organu regulacyjnego o przeprowadzenie analizy tego, czy równowaga umowy o usługi publiczne byłaby zagrożona.</p> <p>Organ regulacyjny rozpatruje wniosek i podejmuje decyzję, czy należy przeprowadzić analizę. Informuje on o swojej decyzji zainteresowane strony.</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>3. Odległość, o której mowa w ust. 2, może zostać zwiększona do 120 kilometrów, jeżeli wprowadzana usługa regularna będzie obsługiwać miejsce rozpoczęcia podróży oraz miejsce docelowe, obsługiwane już w ramach więcej niż jednej umowy o usługi publiczne.</p> <p>Artykuł 8c</p> <p>Decyzje organów wydających</p> <p>1. Po przeprowadzeniu postępowania określonego w art. 8, 8a lub 8b organ wydający udziela zezwolenia, udziela zezwolenia z ograniczeniami lub rozpatruje odmownie wnioski. Organ wydający informuje o swojej decyzji wszystkie właściwe organy, o których mowa w art. 8 ust. 1.</p> <p>2. Decyzje o odmownym rozpatrzeniu wniosku lub udzieleniu zezwolenia z ograniczeniami zawierają uzasadnienie.</p> <p>Zezwolenia udziela się, chyba że odmowa może być uzasadniona jednym lub kilkoma z następujących powodów:</p> <p>(a) (...)</p> <p>(...)</p> <p>(d) organ regulacyjny stwierdzi na podstawie obiektywnej analizy ekonomicznej, że usługa zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne.</p> <p>Organ wydający nie może rozpatrzyć odmownie wniosku wyłącznie ze względu na fakt, że przewoźnik oferuje ceny niższe niż inni przewoźnicy drogowi, albo na fakt, że dane połączenie jest już obsługiwane przez innych przewoźników drogowych.</p> <p>(...)</p> <p>Artykuł 8d</p> <p>Ograniczenie prawa dostępu</p> <p>1. Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu do międzynarodowego i krajowego rynku usług regularnych, jeżeli proponowana usługa regularna służy przewozowi osób na odległość poniżej 100 kilometrów w linii prostej oraz jeżeli usługa ta zagrażałaby równowadze ekonomicznej umowy o usługi publiczne.</p>	<p>3. W przypadku gdy organ regulacyjny przeprowadza analizę, informuje wszystkie zainteresowane strony o wynikach tej analizy i swoich konkluzjach w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Organ regulacyjny może uznać, że należy udzielić zezwolenia, udzielić zezwolenia pod pewnymi warunkami bądź odmówić jego udzielenia.</p> <p>Konkluzje organu regulacyjnego są wiążące dla organów wydających.</p> <p>(...)</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>2. Właściwe organy, które zawarły umowy o usługi publiczne, lub podmioty świadczące usługi publiczne realizujące umowę o usługi publiczne mogą wystąpić do organu regulacyjnego o przeprowadzenie analizy tego, czy równowaga ekonomiczna umowy o usługi publiczne byłaby zagrożona. Organ regulacyjny rozpatruje wniosek i podejmuje decyzję, czy należy przeprowadzić analizę ekonomiczną. Informuje on o swojej decyzji zainteresowane strony.</p> <p>3. W przypadku gdy organ regulacyjny przeprowadza analizę ekonomiczną, informuje wszystkie zainteresowane strony o wynikach tej analizy i swoich konkluzjach w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Organ regulacyjny może uznać, że należy udzielić zezwolenia, udzielić zezwolenia pod pewnymi warunkami bądź odmówić jego udzielenia.</p> <p>Konkluzje organu regulacyjnego są wiążące dla organów wydających.</p> <p>(...)</p>	

Uzasadnienie

Decyzja o tym, czy przyjąć bądź nie usługi transportowe, nie powinna zależeć od odległości (100 km w linii prostej), lecz raczej od wpływu, jaki dodatkowa usługa miałaby na istniejące usługi oferowane obywatelom (czy to usługi świadczone w ogólnym interesie publicznym, czy to usługi komercyjne). Ponadto różnic regionalnych (np. pod względem odległości między miastami a ośrodkami gospodarczymi) nie można mierzyć ogólnie w odniesieniu do całej UE.

Art. 8a: nie należy eliminować bezpośrednio ofert ze względu na niższe ceny, jeżeli zapewniono również rentowność usługi przez cały okres ważności umowy. Art. 8b: zamieszczenie przepisu zawężającego zakres w odniesieniu do usługodawców, którzy zostali ukarani.

Poprawka 13

Art. 1 ust. 14

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>skreśla się art. 13;</p>	

Uzasadnienie

Konieczne jest ponowne zamieszczenie odpowiedniego artykułu, by zapewnić uznanie wycieczek lokalnych za jedną międzynarodową usługę transportową, a nie za przewóz kabotażowy.

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 92/106/EWG w sprawie ustanowienia wspólnych przepisów dla pewnych typów kombinowanego transportu towarów między państwami członkowskimi

COM(2017) 648 final

Poprawka 14

Motyw 13

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>(13) (...) Co najmniej jeden odpowiedni terminal przeładunkowy na potrzeby transportu kombinowanego powinien znajdować się nie dalej niż 150 km od dowolnego miejsca wysyłki w Unii.</p>	<p>(13) (...) Co najmniej jeden odpowiedni terminal przeładunkowy na potrzeby transportu kombinowanego powinien znajdować się nie dalej niż 150 km od dowolnego miejsca wysyłki w Unii z wyjątkiem regionów peryferyjnych lub najbardziej oddalonych, w których ograniczenia geograficzne albo to uniemożliwiają, albo sprawiają, że koszt inwestycji w infrastrukturę byłby nadmierny w stosunku do zapisanego w dyrektywie celu promowania przestawienia się z transportu drogowego na bardziej przyjazne dla środowiska środki transportu podczas przewozu towarów.</p>

Uzasadnienie

Wymóg ten mógłby być problematyczny dla regionów peryferyjnych (obszarów o niskiej gęstości zaludnienia i znikomej sieci połączeń kolejowych i portowych) i prowadzić do budowy terminali tam, gdzie nie są one potrzebne z gospodarczego punktu widzenia.

Poprawka 15

Artykuł 1 pkt 5)

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>(5) w art. 6 dodaje się ust. 4, 5, 6, 7 i 8 w brzmieniu:</p> <p>„4. Jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia celu, o którym mowa w ust. 8, państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu wspierania inwestycji w terminale przeładunkowe, dotyczące:</p> <p>a) budowy i, w razie potrzeby, rozbudowy takich terminali przeładunkowych transportu kombinowanego;</p> <p>b) zwiększenia skuteczności operacyjnej istniejących terminali.</p>	<p>5) w art. 6 dodaje się ust. 4, 5, 6, 7 i 8 w brzmieniu:</p> <p>„4. Jeżeli jest to konieczne do osiągnięcia celu, o którym mowa w ust. 8, państwa członkowskie przyjmują niezbędne środki w celu wspierania inwestycji w terminale przeładunkowe, dotyczące:</p> <p>a) budowy i, w razie potrzeby, rozbudowy takich terminali przeładunkowych transportu kombinowanego;</p> <p>b) zwiększenia skuteczności operacyjnej istniejących terminali.</p>

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Państwa członkowskie prowadzą koordynację z sąsiednimi państwami członkowskimi i z Komisją oraz dopilnowują przy wdrażaniu takich środków, by priorytetem było zapewnienie zrównoważonego i wystarczającego geograficznego rozmieszczenia odpowiednich obiektów w Unii, zwłaszcza w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, tak aby żadna lokalizacja w Unii nie znajdowała się dalej niż 150 km od terminalu.</p>	<p>Państwa członkowskie prowadzą koordynację z sąsiednimi państwami członkowskimi i z Komisją oraz dopilnowują przy wdrażaniu takich środków, by priorytetem było zapewnienie zrównoważonego i wystarczającego geograficznego rozmieszczenia odpowiednich obiektów w Unii, zwłaszcza w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T, tak aby żadna lokalizacja w Unii nie znajdowała się dalej niż 150 km od terminalu z wyjątkiem regionów peryferyjnych lub najbardziej oddalonych, w których ograniczenia geograficzne albo to uniemożliwiają, albo sprawiają, że koszt inwestycji w infrastrukturę byłby nadmierny w stosunku do zapisanego w dyrektywie celu promowania przestawienia się z transportu drogowego na bardziej przyjazne dla środowiska środki transportu podczas przewozu towarów.</p>

Uzasadnienie

Zob. uzasadnienie do poprawki 12.

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego

COM(2017) 653 final

Poprawka 16

Dodać nowy motyw po motywie 16

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p>Możliwości ograniczenia emisji wyłącznie za pomocą zamówień publicznych są ograniczone, a transport publiczny jedynie w niewielkim stopniu przyczynia się do emisji pochodzących z sektora transportu. Należy zatem zachęcać państwa członkowskie do regulowania zakupu ekologicznie czystych pojazdów przez innych właścicieli floty, takich jak przedsiębiorstwa taksówkarskie, wypożyczalnie samochodów i przedsiębiorstwa umożliwiające wspólny przejazd samochodem.</p>

Uzasadnienie

Tylko niewielka część emisji z transportu (8 %) pochodzi z transportu publicznego, jednak wniosek dotyczący dyrektywy dotyczy przede wszystkim pojazdów transportu publicznego. Aby to zrównoważyć i osiągnąć cel zmniejszenia emisji, należałoby włączyć w zakres tej dyrektywy inne duże floty.

Poprawka 17

Dodać nowy motyw po motywie 19

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
	<p>Należy wzmocnić spójność z poprzednimi przepisami Unii dotyczącymi pojazdów, energii ze źródeł odnawialnych i paliw alternatywnych, w szczególności z rozporządzeniem (WE) nr 595/2009, dyrektywą 2009/28/WE i dyrektywą 2014/94/UE.</p>

Uzasadnienie

Prawodawstwo UE musi być konsekwentne, spójne i podążać w tym samym kierunku.

Poprawka 18

Artykuł 1 ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Zastąpić art. 3 następującym tekstem:</p> <p>„Artykuł 3</p> <p>Zakres stosowania</p> <p>Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień dotyczących zakupu, wynajmu, dzierżawy lub leasingu pojazdów transportu drogowego:</p>	<p>art. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 3</p> <p>Zakres stosowania</p> <p>Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania z mocą wsteczną do udzielonych już zamówień, ale wyłącznie do nowych zamówień dotyczących zakupu, wynajmu, dzierżawy lub leasingu pojazdów transportu drogowego:</p>

Uzasadnienie

Należy chronić udzielone już zamówienia, które nie mogą podlegać zmianom ze względu na nowe przepisy.

Poprawka 19

Artykuł 1 ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>art. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 3</p> <p>Zakres stosowania</p> <p>Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień dotyczących zakupu, wynajmu, dzierżawy lub leasingu pojazdów transportu drogowego:</p> <p>(...)</p>	<p>art. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„Artykuł 3</p> <p>Zakres stosowania</p> <p>Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do zamówień dotyczących zakupu, wynajmu, dzierżawy lub leasingu pojazdów transportu drogowego:</p> <p>(...)</p> <p><i>d) innych właścicieli floty, takich jak przedsiębiorstwa taksówkarskie, przedsiębiorstwa wspólnego użytkownika samochodów i przedsiębiorstwa umożliwiające wspólny przejazd, w przypadku gdy państwo członkowskie zdecyduje o ustanowieniu mechanizmów regulujących zakup floty ekologicznie czystych pojazdów dla takich właścicieli.”</i></p>

Uzasadnienie

Tylko niewielka część emisji z transportu (8 %) pochodzi z transportu publicznego, jednak wniosek dotyczący dyrektywy dotyczy przede wszystkim pojazdów transportu publicznego. Aby to zrównoważyć i osiągnąć cel zmniejszenia emisji, należałoby włączyć w zakres tej dyrektywy inne duże floty.

Poprawka 20

Załącznik

Tekst zaproponowany przez Komisję					Poprawka KR-u																																
Tabela 5: Minimalny poziom docelowy udziału pojazdów ciężkich w całości zamówień publicznych na pojazdy ciężkie na szczeblu państw członkowskich, zgodnie z tabelą 3*					Tabela 5: Minimalny poziom docelowy udziału pojazdów ciężkich w całości zamówień publicznych na pojazdy ciężkie na szczeblu państw członkowskich, zgodnie z tabelą 3*																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Państwo członkowskie</th> <th colspan="2">Samochody ciężarowe</th> <th colspan="2">Autobusy</th> </tr> <tr> <th>2025</th> <th>2030</th> <th>2025</th> <th>2030</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy		2025	2030	2025	2030						<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Państwo członkowskie</th> <th colspan="2">Samochody ciężarowe</th> <th colspan="2">Autobusy</th> </tr> <tr> <th>(XXXX- (**)- 2025)</th> <th>(2026 – 2030)</th> <th>(XXXX- (**)- 2025)</th> <th>(2026 – 2030)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="5">(**) 24 miesiące od daty wejścia w życie zgodnie z art. 2.</td> </tr> </tbody> </table>					Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy		(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(**) 24 miesiące od daty wejścia w życie zgodnie z art. 2.				
Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy																																		
	2025	2030	2025	2030																																	
Państwo członkowskie	Samochody ciężarowe		Autobusy																																		
	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)	(XXXX- (**)- 2025)	(2026 – 2030)																																	
(**) 24 miesiące od daty wejścia w życie zgodnie z art. 2.																																					

Uzasadnienie

Cel ten powinien być średnią dla nowych zamówień w okresie kilkuletnim, tak by pozostawić elastyczność w odniesieniu do różnych przedmiotów zamówień z roku na rok (miejski, wiejski ruch drogowy itp.). (XXXX) powinna być datą na 24 miesiące od daty wejścia w życie zgodnie z art. 2.

II. ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

Główne punkty

1. Popiera cel Komisji, jakim jest wzmocnienie zdolności Europy do stawiania czoła wyzwaniom związanym ze zmianą klimatu oraz poprawy jakości życia obywateli, a jednocześnie utrzymania i zwiększenia przewagi konkurencyjnej naszego przemysłu, w celu tworzenia miejsc pracy, zapewnienia zrównoważonego wzrostu gospodarczego i wspierania innowacji w zakresie technologii energii odnawialnej. Popiera cel Komisji, jakim jest stanie się światowym liderem w dziedzinie innowacji, cyfryzacji i dekarbonizacji i postrzega przejście na gospodarkę niskoemisyjną zarówno jako szansę, jak i wyzwanie dla unijnego przemysłu.
2. Podkreśla znaczenie wydajnych, skutecznych i zrównoważonych systemów transportu dla konkurencyjności gospodarczej miast i regionów, a także dla spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej Unii Europejskiej.
3. Wskazuje, że mobilność i transport często należą do kompetencji władz lokalnych i regionalnych, które są odpowiedzialne za projektowanie i wdrażanie polityki mobilności oraz zapewnienie transportu publicznego na swoim obszarze, chociaż decyzje na szczeblu lokalnym często podejmowane są w odniesieniu do ram określonych w polityce krajowej i unijnej.
4. Przyznaje, że transport odpowiada za prawie jedną piątą emisji wszystkich gazów cieplarnianych w Europie. Jest to jedyny sektor, w którym poziom emisji gazów cieplarnianych nie zmniejszył się w porównaniu z poziomem z 1990 r. Pilnie potrzebne są działania w celu dekarbonizacji sektora transportu, choć trzeba także podkreślić, iż tylko niewielka część emisji przypada na lokalny transport publiczny.
5. Wskazuje, że przejście na mobilność niskoemisyjną i bezemisyjną – w przypadku cząstek stałych i tlenków azotu – korzystnie wpływa na życie obywateli europejskich, zwłaszcza w miastach, w których ruch miejski o dużym natężeniu powodujący silne zanieczyszczenie pogarsza życie i zdrowie ludzi.
6. Zwraca uwagę, że już teraz lokalny transport publiczny jest ważnym krokiem na drodze do dekarbonizacji oraz promowania elektromobilności w miastach. W wielu miastach funkcjonują już dobrze rozwinięte zelektryfikowane sieci transportu szynowego w postaci metra i tramwajów, a także trolejbusy. W kalkulacjach w kontekście zamówień publicznych na ekologicznie czyste pojazdy trzeba uwzględnić także te środki oraz całość floty transportu publicznego danego miasta lub regionu. Nie wystarczy skupić się tylko na autobusach.

7. Podkreśla fakt, że wszelkie zmiany w systemie transportu dotyczące stosowanych paliw muszą uwzględniać regionalne różnice w natężeniu ruchu i odległości między miastami a innymi ośrodkami o znaczeniu gospodarczym. Dyskryminacja w postaci wyższych kosztów za dostęp do sieci europejskiej na odległych i peryferyjnych obszarach lub w regionach najbardziej oddalonych będzie miała dalszy niekorzystny wpływ na spójność terytorialną i społeczną.

8. Uważa, że równoległe do ekologizacji korzystania z pojazdów silnikowych należy promować jazdę (przewożenie ładunków) na rowerze na krótkich trasach (zgodnie z „Planem działania UE na rzecz transportu rowerowego” (2017/C 088/10), a także kolej i ekologiczną żeglugę. Wymaga to sieci węzłów intermodalnych, dla których powinno być dostępne odpowiednie finansowanie, na przykład za pośrednictwem EFIS. Szybkie rowery elektryczne (szybkie rowery ze wspomaganie elektrycznym) są dobrą alternatywą dla samochodu i szczególnie na obszarach miejskich mogą prowadzić do zmniejszenia emisji. Jednocześnie związana z nimi aktywność fizyczna jest korzystna dla zdrowia publicznego. Do korzystania z rowerów elektrycznych można zachęcać przez budowę odpowiednio szybkich ścieżek rowerowych i punktów ładowania, a także przez rozmaite środki.

9. Planowanie przestrzenne i urbanistyka mogą sprzyjać korzystaniu z ekologicznych form mobilności. Z perspektywy lokalnej celem mobilności bez zanieczyszczeń jest zmniejszenie emisji tlenków azotu i cząstek stałych, podczas gdy w wymiarze globalnym trzeba ograniczyć emisje CO₂. W planowaniu przestrzeni miejskiej należy wspierać mobilność pieszych, rowerzystów oraz transport publiczny. Z kolei starannie wyważyć należy zapewnienie dostępu dla ruchu samochodowego. Zbiorowy transport elektrycznymi pojazdami i autobusami może przyczynić się do zmniejszenia emisji tlenków azotu i cząstek stałych i tym samym poprawić jakość powietrza w miastach. Można to osiągnąć przez zniechęcanie do korzystania z transportu powodującego zanieczyszczenie, zamykając pewne obszary – na przykład ustanawiając strefy ekologiczne – i jednocześnie skracając czas podróży dla ekologicznie czystych form mobilności w stosunku do form powodujących zanieczyszczenie.

10. Uznaje, że potrzebne jest interoperacyjne rozwiązanie dotyczące zapewniania paliw alternatywnych. Podczas gdy KR przyznaje, że przepisy prawne i regulacje dotyczące mobilności niskoemisyjnej powinny być otwarte na wszelkie technologie, wszystkie władze lokalne i regionalne powinny dążyć do uzyskania korzyści skali, o ile to możliwe przez współpracę z regionami sąsiadującymi i transgranicznymi.

11. Z zadowoleniem przyjmuje zamiar uproszczenia procedury zamówień publicznych na czyste ekologicznie pojazdy. Nie rozumie jednak, w jaki sposób zostanie wdrożony prawnie i wyegzekwowany wniosek Komisji, w którym wytyczono dla każdego z państw członkowskich procentowe cele udziału czystych ekologicznie pojazdów wśród wszystkich zamawianych publicznie pojazdów. W wielu państwach członkowskich to władze lokalne i regionalne zarządzają większością transportu publicznego. Krajowy poziom sprawowania władzy nie jest uprawniony do decydowania o tym, jakie pojazdy zostaną przez władze lokalne i regionalne zakupione, leasingowane, wypożyczone lub objęte umowami.

Władze lokalne i regionalne, które jako jedne z pierwszych wprowadzają ekologicznie czystą technologię w transporcie, są kluczowym czynnikiem sprzyjającym jej wdrażaniu. Jednocześnie trzeba podkreślić, że infrastruktura dla lokalnego transportu publicznego z reguły nie nadaje się do użytkowania przez samochody prywatne, a zatem nie należy się spodziewać bezpośredniego efektu przeniesienia na transport prywatny. Trzeba też zapewnić finansowanie przechodzenia na czysty ekologicznie transport. Udostępnione przez UE środki wsparcia nie są wystarczające, by sfinansować ambitne plany dotyczące zawężenia deficytowego sektora lokalnego transportu publicznego. Zwraca się zatem do Komisji o zaproponowanie form finansowania innych niż korzystanie z instrumentów finansowych, gdyż te wskutek raczej niekorzystnych perspektyw zwrotu z inwestycji z reguły nie są rozwiązaniem.

12. Zwraca uwagę na „Platformę na rzecz wprowadzania ekologicznych autobusów”, którą Komisja Europejska zainaugurowała podczas sesji plenarnej KR-u w lipcu 2017 r. i która otrzymała znaczne wsparcie ze strony władz lokalnych i regionalnych. W związku z tym regiony, miasta, organy ds. transportu i producenci podpisali się pod wspólnymi zasadami dotyczącymi zamówień publicznych na ekologiczne autobusy napędzane paliwami alternatywnymi w celu przyspieszenia ich wprowadzania.

13. Jest zdania, że unijne środki na rzecz ograniczenia oddziaływania transportu na klimat powinny koncentrować się na korzyściach dla klimatu i na aspekcie zrównoważonego rozwoju, zgodnie z myśleniem w kategoriach cyklu życia, oraz być neutralne technologicznie.

14. Uważa, że inwestycje w niskoemisyjny transport publiczny i floty samochodów publicznych powinny być prowadzone w sposób zachęcający właścicieli samochodów prywatnych i firmowych do pójścia w ich ślady. Efekt ten można osiągnąć dzięki synergii infrastruktury ładowania i infrastruktury wodorowej. W tym celu można udostępnić fundusze unijne.

15. Uważa, że plany dotyczące mobilności niskoemisyjnej nie powinny ograniczać się do rozwiązań końcowych, ale być dostosowane do rozwoju produkcji i dystrybucji ekologicznej energii elektrycznej oraz paliw odnawialnych.

16. Odnotowuje, że opracowanie i produkcja baterii odgrywa strategiczną rolę w trwającym przejściu na czyste systemy mobilności i energii. Jednocześnie w Europie nie ma znaczącego gracza w dziedzinie produkcji ogniw baterii. Dlatego przyjmuje z zadowoleniem europejski sojusz na rzecz baterii, który pomaga europejskim sektorom w większym uniezależnieniu i zwiększeniu udziału w obrębie całego łańcucha wartości produkcji pojazdów elektrycznych. Popiera przeznaczenie przez Komisję 200 mln EUR bezpośrednio na badania naukowe i innowacje w dziedzinie baterii w ramach programu „Horyzont 2020” oprócz już przyznanych 150 milionów EUR.

17. Zwraca uwagę, że wprowadzenie na szeroką skalę pojazdów elektrycznych znacznie zwiększy obciążenie sieci elektroenergetycznych. Należy zachować równowagę pomiędzy potrzebą mobilności i ładowaniem poprzez opracowanie inteligentnych cykli ładowania w porach, gdy sieci nie są nadmiernie obciążone i wytwarzana jest wystarczająca ilość energii elektrycznej. Niezbędne jest zintegrowanie dekarbonizacji transportu z dostawami energii, inteligentnymi sieciami i innowacyjnymi rozwiązaniami w zakresie magazynowania energii. W tym celu konieczne jest aktywne włączenie lokalnych operatorów systemów dystrybucyjnych (OSD), którzy odpowiadają za rozbudowę sieci elektroenergetycznych lub zarządzanie nimi.

18. Zauważa, że infrastruktura ładowania i tankowania paliwa powinna być rozbudowywana zgodnie z lokalnymi uwarunkowaniami i w synergii z władzami lokalnymi i regionalnymi, pojazdami publicznymi i miejskimi usługami przewozu ładunków. Rozbudowa musi być dostosowana do rozwoju inteligentnych sieci i budynków wyposażonych w baterie. Infrastruktura powinna być dostępna dla samochodów prywatnych i rowerów. Tankowanie paliwa powinno być łatwe i interoperacyjne ponad granicami państw. Wymaga to działania na szczeblu europejskim w celu stworzenia jednolitego rynku.

19. Uważa, że uproszczenie i normalizacja wniosków i ofert przetargowych sprawia, że nie jest konieczne zapewnianie dostosowania finansowego i łatwiejsze jest uzyskanie finansowania z funduszy europejskich i środków prywatnych – na przykład z wykorzystaniem nowych metod finansowania, takich jak łączenie dotacji z pożyczkami.

Osiągnięcie mobilności niskoemisyjnej – Unia Europejska, która chroni naszą planetę, wzmacnia pozycję konsumentów oraz broni swojego przemysłu i pracowników – COM(2017) 675.

20. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że Komisja zwiększa wsparcie finansowe w celu przyciągnięcia publicznych i prywatnych inwestycji w rozwój infrastruktury paliw alternatywnych – na ten cel przeznaczono do 800 mln EUR. Wyraża ubolewanie w związku z tym, że finansowanie i środki finansowe nie są często dostępne w wystarczającym stopniu dla niektórych władz lokalnych i regionalnych i innych ważnych stron. Należy wspierać łączenie funduszy – takie jak, na przykład, dostęp do pożyczek z wykorzystaniem EFIS. Dostęp do finansowania powinien być znormalizowany i umożliwiony przez emisję obligacji.

21. Zauważa, że obszary szczególnie narażone na zanieczyszczenia muszą mieć możliwość nakładania podatków na transport powodujący zanieczyszczenia. Dochód z tych opłat można wykorzystać na przyjęcie środków na potrzeby zrównoważonego rozwoju. W miastach opłaty za wjazd lub opłaty parkingowe mogą być wykorzystywane do opłacania kosztów zrównoważonej mobilności – na przykład poprzez inwestowanie w transport publiczny lub rozwiązania typu „parkuj i jedź”.

22. Przypomina, że regiony najbardziej oddalone borykają się z natężeniem ruchu drogowego w miastach i strefach przybrzeżnych, a także z trudnościami w dostępie do obszarów wiejskich. Jednak w celu zwiększenia zrównoważoności i czystości transportu opracowuje się w tych regionach projekty, które mogą służyć za przykład dobrych praktyk dla innych regionów UE i krajów sąsiadujących.

W kierunku jak najpowszechniejszego wykorzystania paliw alternatywnych – plan działania dotyczący infrastruktury paliw alternatywnych – dokument o charakterze nieustawodawczym – COM(2017) 652

23. Z zadowoleniem przyjmuje plan działania dotyczący paliw alternatywnych jako ważny krok w kierunku dekarbonizacji systemu transportu drogowego; ubolewa jednak, że krajowe ramy polityki przedłożone Komisji nie były w większości wystarczająco ambitne, aby osiągnąć odpowiedni cel w celu przejścia na czyste ekologicznie i alternatywne paliwa.

24. Wskazuje, że wiele europejskich miast i regionów jest liderami w przechodzeniu na mobilność niskoemisyjną i bezemisyjną. To również w miastach paliwa alternatywne będą miały największy wpływ, jeśli chodzi o ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i zmniejszenie hałasu. Niestety ten ostatni aspekt nie został w ogóle uwzględniony w planie działania. Znaczna część zamówień publicznych pochodzi od organów gminnych i samorządu terytorialnego. Jest zatem oczywiste, że upowszechnienie pojazdów zasilanych paliwem alternatywnym zależy w dużej mierze od władz lokalnych i regionalnych, głównie w miastach i regionach miejskich. Miasta i regiony, w których występują problemy związane z zatorami komunikacyjnymi, jakością powietrza i hałasem, powinny priorytetowo traktować przejście na mobilność bez emisji cząstek stałych i tlenków azotu – podobnie jak obszary dziedzictwa naturalnego lub kulturowego. W przypadku, gdy są to obszary i korytarze transgraniczne, należy zachęcać do planowania na tym właśnie poziomie.

25. Zauważa, że najważniejszym aspektem będzie najlepsza możliwa integracja z poszczególnymi planami zrównoważonej mobilności miejskiej. Głównym wyzwaniem stojącym przed miastami jest ograniczona przestrzeń, co oznacza, że infrastrukturę paliw alternatywnych należy dostosować do istniejącej infrastruktury innych rodzajów transportu. W procesie planowania mobilności w miastach, kluczem do zapewnienia szybkiego rozpowszechnienia alternatywnych paliw w miastach będzie ścisła współpraca z różnymi podmiotami publicznymi i prywatnymi.

26. Podkreśla fakt, że decyzje podejmowane przez miasta, najlepiej we współpracy z podmiotami gospodarczymi i innymi zainteresowanymi stronami, nie będą miały pozytywnego wpływu, jeżeli konsumenci nie będą odpowiednio zaangażowani. Jeśli rozwój infrastruktury paliw alternatywnych nie jest zgodny z oczekiwaniami i życzeniami konsumentów, istnieje ryzyko niskiego upowszechnienia. W związku z tym to także władze lokalne i regionalne powinny wpływać na zachowanie użytkowników, aby zachęcać do jak najszerzego upowszechnienia paliw alternatywnych. Niezwykle ważne jest, aby usługi wykorzystujące paliwa alternatywne, takie jak transport publiczny i inne usługi, były stale dostępne i niezawodne.

27. Wskazuje, że istnieją różnice regionalne, które wpływają na upowszechnienie paliw alternatywnych. W przypadku regionów peryferyjnych obecny system elektromobilności może nie być wariantem preferowanym, tak jak ma to miejsce w regionach miejskich. Szybkie rozpoczęcie wdrażania w europejskich regionach, które dysponują znacznymi zasobami i borykają się z bardziej palącymi problemami w kwestiach jakości powietrza i hałasu, może oznaczać, że – dzięki swojej skali, masie krytycznej i niższym cenom – regiony peryferyjne po 2025 roku mogą skorzystać ze sprawdzonych technologii i niższych kosztów.

28. Zwraca uwagę, że w miastach, w których elektromobilność może być postrzegana jako wariant preferowany, musi być dostosowana do sieci dystrybucji energii i popytu na energię w określonych godzinach szczytowego zapotrzebowania. Ważne jest, aby dysponować odpowiednim buforem i przechowywać energię elektryczną na dużą skalę, na przykład w dużych bateriach i z wykorzystaniem wodoru (ogniwa paliwowe).

29. W tym kontekście wskazuje na to, że na obszarach wiejskich elektromobilność zasadniczo nie jest bynajmniej dobrą opcją, by zapewnić powszechnie dostępny lokalny transport publiczny. Obecnie wciąż długi jeszcze czas ładowania oraz niewystarczający zasięg w przypadku autobusów sprawiają, że dopóki nie pojawi się odpowiednia technologia, dopóty należy pozostawić możliwość korzystania z pojazdów o napędzie niskoemisyjnym (m.in. pojazdów hybrydowych typu plug-in). Jednocześnie na obszarach wiejskich trzeba w najbliższej przyszłości szukać rozwiązań, dla których wsparcie mogłyby stanowić projekty pilotażowe.

30. W odniesieniu do sprawozdania „Brakujące połączenia transportowe w regionach przygranicznych” (2017/C 207/05) zwraca uwagę, że istnieje ogromny potencjał, jeśli chodzi o synergię ze strony współpracy transgranicznej w zakresie kosztów rozwoju infrastruktury. W regionach transgranicznych należy zapewnić, by preferowane technologie obu państw członkowskich były interoperacyjne i tak opracowane, aby zaspokoić potrzeby transgraniczne, a nie tylko krajowe.

31. Podkreśla znaczenie, jakie ma możliwość kierowania przez miasta wykorzystywaniem pojazdów o niskim poziomie emisji cząstek stałych i tlenków azotu poprzez przepisy dotyczące dostępu pojazdów do miast. Tworzenie stref niskiej emisji musi opierać się na analizach lokalnych, a decyzje w tej sprawie powinny być podejmowane na szczeblu lokalnym. Zadanie Unii Europejskiej polega na tym, by za pomocą wspólnych uregulowań ramowych stworzyć właściwe warunki dla wprowadzania takich stref i zwrócić na uwagę na tego rodzaju działania jako sposób poprawy jakości powietrza. Jednakże władze lokalne i regionalne powinny same móc decydować, czy – a jeśli tak, to w jakim zakresie – takie strefy można utworzyć.

32. Podkreśla fakt, że same władze lokalne i regionalne nie są w stanie podjąć finansowania, i zauważa, że Komisja Europejska proponuje szeroki wachlarz instrumentów finansowych, ale jest raczej zachowawcza, jeśli chodzi o koszt rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i może być zbyt optymistyczna, jeśli chodzi o upowszechnienie finansowania za pośrednictwem funduszy prywatnych w pierwszej fazie.

33. Jest zdania, że koncesje, których celem jest osiągnięcie zerowej emisji, powinny być wsparte przyznaniem dłuższego okresu obowiązywania lub przedłużeniem w przypadku, gdy zostaną osiągnięte cele pośrednie i ostateczne. Ważne jest również, aby rozszerzyć możliwości dobrych programów przejść. Gwarantuje to, że strony mogą szybciej odzyskać poniesione przez nie koszty inwestycji.

34. Uważa, że na koncesje na transport publiczny potrzebne są europejskie fundusze, aby przyspieszyć dalsze zwiększanie skali w dążeniu do osiągnięcia zerowej emisji. Do pobudzania innowacji i pokrywania kosztów inwestycji muszą być wykorzystywane fundusze europejskie, tak aby większa część floty mogła być eksploatowana od początku koncesji z zerową emisją.

35. Zwraca uwagę, że przy projektowaniu i budowie nowych budynków w przyszłości przewidziane będzie zapewnienie możliwych punktów ładowania i okablowania wstępnego.

36. Apeluje o większe ambicje w odniesieniu do udziału stacji ładowania dostępnych publicznie. W planie działania każde państwo członkowskie powinno zapewnić założenie minimalnej liczby punktów ładowania pojazdów elektrycznych do końca 2020 r., z których co najmniej 10 % musi być publicznie dostępnych. Rozwój stacji ładowania dostępnych publicznie musi odzwierciedlać warunki lokalne i regionalne, a także popyt lokalny i regionalny. Szacuje się, że w 2025 r. w Europie potrzebne będą 2 mln stacji ładowania dostępnych publicznie dla pojazdów elektrycznych, w tym 70 % z nich na obszarach miejskich. Należy dać pierwszeństwo korytarzom sieci bazowej TEN-T, zapewniając do 2025 r. pełny szkielet infrastruktury paliw alternatywnych. Oczekuje się, że wyposażenie przynajmniej węzłów miejskich sieci bazowej i kompleksowej TEN-T w wystarczającą liczbę (szybkich) dostępnych publicznie punktów ładowania i tankowania zwiększy zaufanie inwestorów i konsumentów. Należy stworzyć równe warunki działania na szczeblu międzynarodowym za pomocą otwartych protokołów i interoperacyjności, tak by kierowcy pojazdów elektrycznych mogli bez blokad korzystać z infrastruktury ładowania na poziomie międzynarodowym. Do ruchu towarowego i przewozu towarów potrzebna jest też wystarczająca liczba stacji uzupełniania LNG. Komitet domaga się, by stosownie do potrzeb lokalnych i regionalnych realizowano w Europie ambitny cel budowy 2 000 punktów uzupełnienia LNG.

37. Zwraca uwagę, że w celu zapewnienia, by przy wyborze lokalizacji stacji ładowania dostępnych publicznie zostały uwzględnione odpowiednie plany i względy dotyczące rozwoju miast należy zaangażować gminy, tak aby ładowarki zostały umieszczone w odpowiednich miejscach i nie było zbytniego zagęszczenia ładowarek, w tym w miejscach, które są nieopłacalne.

38. Apeluje o większe ambicje w odniesieniu do punktów tankowania wodoru. Jeden punkt tankowania na 300 km to zdecydowanie za mało na obszarach gęsto zaludnionych. Ich liczba powinna być uzależniona od liczby mieszkańców, z jednym punktem tankowania na 300 000 mieszkańców.

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego – COM(2017) 653

39. Z zadowoleniem przyjmuje dostosowanie przepisów, które zachęcają władze lokalne i regionalne do zakupu ekologicznie czystych pojazdów w drodze zamówień publicznych. Komitet przyjmuje również z zadowoleniem skreślenie obliczania „monetyzacji” oraz włączenie innych form zamówień. Zwraca uwagę na bardzo wąską definicję czystych ekologicznie pojazdów i uważa, że należy ją poddać dalszemu przeglądowi, tak by władze lokalne i regionalne mogły korzystać ze swobody uznania i miały dostęp do rzeczywistych, oszczędnych i czystych alternatywnych rozwiązań na etapie zakupu pojazdów w drodze zamówień publicznych w różnych regionach oraz w celu spełnienia różnych potrzeb transportowych.

40. Podkreśla fakt, że nawet jeśli udział pojazdów zakupionych w drodze zamówień publicznych jest niski w porównaniu z ogólną liczbą pojazdów w mieście, pozytywny przykład ustanowiony przez władze lokalne i regionalne może wywrzeć wpływ na popyt rynkowy i pozytywnie wpłynie na producentów samochodów, którzy mogliby ze swej strony również pobudzać popyt prywatny. Dyrektywa powinna mieć zastosowanie tylko wtedy, gdy oczekuje się, że wynik przetargu będzie wystarczająco korzystny.

41. Ubolewa nad znacznym obciążeniem finansowym dla operatorów transportu publicznego, a tym samym i dla władz lokalnych i regionalnych, które mają wypełnić bardzo wysokie wymogi dotyczące udziału autobusów napędzanych paliwami alternatywnymi w całości floty. W wielu miastach i regionach funkcjonują już w dużym stopniu zelektryfikowane sieci transportu w postaci tramwajów, metra i trolejbusów, lecz nie zostało to wzięte pod uwagę. Dlatego przy udzielaniu zamówień na ekologicznie czyste pojazdy należy uwzględnić całość floty transportowej, a nie koncentrować się tylko na autobusach.

42. Apeluje o opracowanie definicji czystych ekologicznie pojazdów na podstawie obiektywnie mierzalnych emisji w rzeczywistych warunkach jazdy. Tylko w ten sposób można zapewnić publicznym instytucjom zamawiającym długoterminową pewność planowania. By osiągnąć cel dotyczący pojazdów bezemisyjnych, należy podjąć kroki ułatwiające transformację. Bezemisyjność nie jest jeszcze możliwa w wypadku wszystkich środków transportu takich jak ruch towarowy i przewóz towarów. Biogaz i biopaliwa są niezbędne jako paliwo przejściowe. Istniejące systemy można utrzymać dopóty, dopóki stosowane surowce są pochodzenia lokalnego i nie są importowane. Biogaz powinien być stosowany w systemach wymagających dużego ładunku cieplnego.

43. Z zadowoleniem przyjmuje chęć wprowadzenia dokładnej definicji ekologicznie czystych pojazdów. Ważne jest zapewnienie wspólnych norm i jasnych definicji, aby władze mogły właściwie oceniać, porównywać i sprawdzać oferty stron. Jednakże jest zdania, że definicja ta powinna obejmować neutralność technologiczną i że trzeba również ocenić wpływ zmiany klimatu z punktu widzenia cyklu życia. Ponadto paliwa przejściowe takie jak biogaz lub inne biopaliwa są niezbędne, szczególnie w ruchu towarowym i przywozie towarów, i muszą zostać wzięte pod uwagę.

44. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, w odniesieniu do pojazdów ciężkich, ogólne podejście neutralne pod względem technologicznym, jakie przyjęto we wniosku, ale jednocześnie podkreśla fakt, że lista „czystych technologii” sama w sobie jest ograniczeniem neutralności technologicznej i wyklucza takie technologie, jak biopaliwa syntetyczne lub biogaz. Biogaz jest ważnym paliwem przejściowym dla pojazdów ciężkich. W niektórych regionach, zwłaszcza w krajach skandynawskich, inwestycje w technologie przyjazne dla klimatu, ale niekoniecznie oparte na zerowych emisjach z rury wydechowej, mogłyby zostać zagrożone przez nieuwzględnienie ich na liście dozwolonych technologii. Może to być również problem dotyczący zasady pomocniczości. Inne technologie napędowe, w tym paliwa płynne i gazowe całkowicie wolne od paliw kopalnych, takie jak HVO100 i biometan, również oferują duży potencjał w zakresie czystej mobilności.

45. Stwierdza, że obecnie istnieją różne opinie na temat harmonogramu stosowania obowiązujących przepisów. Wzywa w związku z tym, by kalkulacje w pierwszym lub drugim terminie rozpocząć od 2025 r. lub od 2030 r. oraz by te same cele obowiązywały wszystkie państwa członkowskie.

46. Domaga się długofalowego bezpieczeństwa planowania oraz wystarczających okresów przejściowych dla instytucji zamawiających. W związku z niezbędnymi dostosowaniami w infrastrukturze pod kątem nowo nabywanych pojazdów konieczne jest doprecyzowanie, że przepisy dotyczące zamówień publicznych mają zastosowanie tylko do nowych umów.

Wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego przepisy w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych – (COM(2017) 647)

47. Podkreśla w tym miejscu fakt, że autobusy są jeszcze mniej przyjazne dla środowiska niż kolej i że ten środek transportu wykorzystywany jest na głównych drogach między miastami i regionami. Autobusy dalekobieżne mogą być uzupełnieniem dla kolei i mogą być atrakcyjne w porównaniu z samochodami prywatnymi.

48. Domaga się długofalowego bezpieczeństwa planowania oraz wystarczających okresów przejściowych dla instytucji zamawiających i operatorów transportu publicznego.

49. Uważa, że ważne jest, aby, otwierając rynek dla międzynarodowych autokarów, zapewnić utrzymanie zasad rynku wewnętrznego i usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym w celu zagwarantowania powszechnego dostępu oraz swobodnego przemieszczania się.

50. Zauważa, że wniosek daje organowi regulacyjnemu możliwość odrzucenia wniosku, jeżeli obiektywna analiza ekonomiczna wskazuje, że równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona. KR uważa jednak, że wszystkie usługi autobusowe, zarówno publiczne, jak i prywatne, podlegają takim samym wymogom w zakresie niskiej emisji.

Regularne komercyjne usługi przewozu nie powinny podważać obowiązków świadczenia usługi publicznej w ogólnym interesie gospodarczym, którego analiza nie powinna być ograniczona do względów gospodarczych, lecz obejmować szersze znaczenie. Aby zapobiec zakłóceniom konkurencji, prywatne usługi autobusowe muszą również spełniać wymogi dotyczące niskiej emisji.

Wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego towarów – (COM(2017) 648)

51. Z zadowoleniem przyjmuje wpływ tego wniosku na zmianę w systemie transportu w kierunku systemu bardziej przyjaznego dla środowiska. Zwraca uwagę, że istnieją obszary, które można odciążyć jedynie przez przejście z transportu drogowego na transport kolejowy, drogi wodne lub ciężarówki elektryczne. Istotnym warunkiem wstępnym są terminale intermodalne. Władze lokalne i regionalne mogą wprowadzać punkty ładowania i tankowania, które wspierają zarówno transport publiczny, jak i towarowy. Zasadnicze znaczenie ma dalsze promowanie środków wsparcia gospodarczego w celu rozwinięcia transportu kombinowanego. Dotyczy to zarówno pomocy w inwestowaniu w nowe terminale za pomocą oceny kosztów i korzyści odzwierciedlającej efekty zewnętrzne transportu, jak i pomocy w eksploatacji, przynajmniej w pierwszych latach, w tym w amortyzacji niezbędnych zasobów materialnych.

Bruksela, dnia 5 lipca 2018 r.

Karl-Heinz LAMBERTZ

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów