

## Śródkresowy przegląd białej księgi w sprawie transportu

W przyjętej w 2011 r. białej księdze w sprawie transportu Komisja Europejska ustanowiła plan działania na rzecz konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu w UE. W strategii tej opisano inicjatywy i działania, jakie mają zostać podjęte w dziedzinie polityki transportowej w latach 2011–2020. Podczas pierwszej wrześniowej sesji plenarnej Parlament ma debatować nad sprawozdaniem z własnej inicjatywy, które podsumowuje stan wdrożenia tej strategii w połowie okresu jej realizacji oraz określa, na czym powinna się koncentrować europejska polityka transportowa w kolejnych latach.

### Biała księga w sprawie transportu z 2011 r.

W [białej księdze](#) pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” przedstawiono długoterminową wizję unijnego sektora transportu, który mógłby nadal zaspokajać potrzeby gospodarki i obywateli, a jednocześnie byłby zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju. Wyznaczono także konkretne cele do osiągnięcia do 2050 r.: ograniczenie do 2050 r. emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z transportu o ok. 60% w porównaniu z poziomem z 1990 r., radykalne ograniczenie zależności od ropy naftowej, zahamowanie wzrostu zagęszczenia ruchu, zwiększenie efektywności i multimodalności oraz utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportu. Zamierzeniem Komisji jest udoskonalenie systemu transportowego za pomocą zmniejszenia liczby barier w dostępie do rynku, lepszej wzajemnej integracji poszczególnych środków transportu, spójnej koncepcji infrastruktury i szerokiego stosowania nowych technologii, dzięki 40 szczegółowym działaniom, które mają zostać zrealizowane do 2020 r.

### Przeгляд śródkresowy

W marcu 2015 r. Komisja rozpoczęła otwarte [konsultacje](#) z zainteresowanymi stronami z okazji śródkresowego przeglądu białej księgi w sprawie transportu. W swojej [analizie](#) odpowiedzi uzyskanych od zainteresowanych stron Komisja podsumowuje, że cele ustanowione w białej księdze z 2011 r. wydają się nadal aktualne, lecz według zainteresowanych stron w ślad za nimi nie poszły właściwe inicjatywy i działania, a postęp w realizacji tych celów wydaje się niewielki. Ogólnie uznaje się, że cele w białej księdze są bardzo ambitne, do tego stopnia, że niektóre z nich wydają się nierealne, a tempo ich realizacji, zwłaszcza przez państwa członkowskie, jest niezadowolające. Wnioski te zostaną wykorzystane do podsumowania stanu realizacji strategii transportowej, która zostanie również na nowo ukierunkowana w świetle zmian, jakie zaszły od 2011 r. (np. pojawienie się nowych możliwości technologicznych, aktualnie niskie ceny ropy naftowej, trwający kryzys gospodarczy i przyjęcie przez Radę Europejską ram polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030), oraz priorytetów politycznych Komisji pod przewodnictwem J.-C. Junckera.

### Parlament Europejski

W lipcu Komisja Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego przyjęła [sprawozdanie z własnej inicjatywy](#) w sprawie wdrożenia białej księgi z 2011 r. (sprawozdawca: Wim van de Camp, PPE, Holandia). W sprawozdaniu zwrócono się do Komisji o zaproponowanie konkretnych środków i inicjatyw na rzecz sprawniejszej realizacji tej strategii, a także wezwano do utrzymania ambitnych celów ustanowionych w 2011 r. Podkreślono również znaczenie transportu dla gospodarki i mobilności obywateli, a także konieczność inwestowania w infrastrukturę. Zdaniem Komisji Transportu i Turystyki ukończenie budowy

transeuropejskiej sieci transportowej jest warunkiem wstępnym utworzenia zrównoważonego i efektywnego systemu transportowego UE, który należy wspierać za pomocą [instrumentu „Łącząc Europę”](#) i [Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych](#). W sprawozdaniu podkreślono ponadto, że europejski sektor transportowy musi być konkurencyjny na szczeblu międzynarodowym, a transport pasażerski i towarowy powinien opierać się na zasadzie skutecznej i zrównoważonej współmodalności. Aby doprowadzić do osiągnięcia celów redukcji emisji, konieczne są ogólnie bardziej zdecydowane działania w celu dekarbonizacji transportu, a rozwiązania zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju są szczególnie potrzebne w sektorze transportu miejskiego. W sprawozdaniu stwierdzono, że ludzie powinni być głównym podmiotem polityki transportowej, dlatego powinna się ona skupiać na bezpieczeństwie drogowym i poprawie jakości usług transportowych. Ponadto zwrócono uwagę na społeczne aspekty transportu i konieczność poprawy warunków pracy i zatrudnienia w tym sektorze.