

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Transport drogowy w roku 2020: oczekiwania zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego”

(opinia rozpoznawcza)

(2009/C 277/05)

Sprawozdawca: **Jan SIMONS**

W piśmie z dnia 24 listopada 2008 r. prezydencja czeska Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opracowanie opinii rozpoznawczej w sprawie:

„Transport drogowy w roku 2020: oczekiwania zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego”.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 15 kwietnia 2009 r. Sprawozdawcą był Jan SIMONS.

Na 453. sesji plenarnej w dniach 13-14 maja 2009 r. (posiedzenie z 13 maja) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 89 do 33 – 17 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Komitet poczynił pewne ograniczenia, jeśli chodzi o zakres przedmiotowy niniejszej opinii. Omawia w niej jedynie drogowy transport towarowy zgodnie z dokładniejszymi wskazówkami przekazanymi przez prezydencję czeską. Profesjonalnemu drogowemu transportowi pasażerskiemu poświęcona zostanie oddzielna opinia.

1.2. Wszystkie przewidywania dotyczące drogowego transportu towarowego wskazują na to, że do roku 2020 zaobserwujemy znaczny, kilkudziesięcioprocentowy wzrost transportu. Obecny kryzys gospodarczy pozwala oczekiwać, że w najbliższych latach wzrost ten zostanie zahamowany, ale nie będzie to miało większego wpływu na sytuację w 2020 roku.

1.3. Jeśli w 2020 r. zarysuje się ostatecznie wzrost transportu, oznacza to między innymi, że w polityce transportowej, tak jak została ona określona w białej księdze w sprawie transportu, ze szczególną siłą należy dążyć do uwzględnienia idei współmodalności, po to aby dojść do zintegrowanej polityki transportowej opierającej się na zasadach gospodarczych, społecznych i ekologicznych, co Komitet podkreślił także w swej opinii z 15 marca 2007 r.

1.4. Przewidywanemu wzrostowi towarzyszy szereg problemów, z którymi władze ponadnarodowe, władze publiczne, grupy interesu i obywatele mają do czynienia już teraz, takich jak rosnąca emisja CO₂, uzależnienie sektora transportu od paliw kopalnych, brak wystarczającej bezpiecznej infrastruktury oraz zapewnienie kierowcom dobrego środowiska i dobrych warunków pracy.

1.5. Komitet uważa za niezwykle istotne, by w celu stawienia czoła tym problemom, wytworzyć wspólne poczucie pilnej potrzeby ich rozwiązania, co pomoże uzyskać niezbędne wsparcie.

1.6. Jeśli chodzi o konieczne działania w zakresie emisji CO₂, Komitet proponuje zwiększenie wysiłków na rzecz ograniczenia tej emisji u źródła m.in. dzięki szybszemu rozwojowi nowych generacji energooszczędnych silników.

1.7. Jeśli chodzi o uzależnienie sektora transportu profesjonalnego od paliw kopalnych, Komitet uznaje za konieczne stworzenie dobrze finansowanego programu badań i rozwoju, nastawionego na kwestie wykorzystania energii odnawialnej w sektorze transportu.

1.8. Także wspieranie produktów lub działań nakierowanych na alternatywne możliwości napędu i obniżenie emisji CO₂ za pośrednictwem rozwiązań podatkowych jest zdaniem Komitetu krokiem w dobrym kierunku. Jednym z takich działań mogłoby być szybsze wycofywanie starszych modeli pojazdów ciężarowych.

1.9. W celu sprostania przewidywanemu wzrostowi trzeba, obok innowacji technicznych i podobnych inwestycji, pilnie zająć się także rozbudową koniecznej infrastruktury, np. tworzeniem wystarczającej liczby bezpiecznych, strzeżonych miejsc parkingowych i miejsc odpoczynku. Muszą one być tak rozmieszczone i wyposażone, by kierowcy pojazdów ciężarowych mogli przestrzegać wymaganych prawem przerw i czasu odpoczynku i by rzeczywiście mogli wówczas odpocząć. Kierowcy muszą być w szczególności chronieni przed kradzieżami, napadami i innymi działaniami przestępczymi. Trzeba szybko opracować i wdrożyć powszechnie obowiązujące normy (dotyczące infrastruktury budowlanej, oferty usług, systemów informowania o najbliższych dostępnych miejscach parkingowych) dla parkingów i miejsc odpoczynku – nie tylko przy autostradach. Poprawa parkingów i miejsc odpoczynku może być finansowana z dochodów z pobierania opłat drogowych od samochodów ciężarowych. Dodatkową korzyścią płynącą z wprowadzenia takich rozwiązań jest fakt, że w obecnej sytuacji kryzysu gospodarczego mogą one stymulować działalność gospodarczą.

1.10. Trzeba utrzymać atrakcyjność zawodu kierowcy dzięki gwarantowaniu dobrych warunków i środowiska pracy, takich jak określony przepisami czas pracy, zharmonizowany czas jazdy i odpoczynku, które byłyby nie tylko zapisane w prawie, ale także rzeczywiście wprowadzane w życie. Zdaniem Komitetu trzeba także zharmonizować w UE kontrolę stosowania przepisów socjalnych w tym sektorze – dążąc do osiągnięcia jej wysokiego poziomu – i odpowiednio karać za nieprzestrzeganie tych przepisów. Komitet sądzi też, że prowadzenie dialogu społecznego między pracodawcami a pracownikami na szczeblu krajowym i unijnym jest warunkiem sprawnego funkcjonowania sektora.

1.11. Komitet z całą mocą podkreśla nie tylko to, że przedstawione w niniejszej opinii propozycje powinny wywołać poczucie pilności, lecz tym bardziej fakt, że należy pilnie i szybko wprowadzić środki w celu zrównoważonego dostosowania się do spodziewanego wzrostu.

2. Wstęp

2.1. 24 listopada 2008 r. czeski minister transportu Aleš Řebíček, mając na uwadze fakt, że Republika Czeska obejmie przewodnictwo w Unii Europejskiej w pierwszej połowie 2009 r., skierował pismo do sekretarza generalnego Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego Martina Westlake'a.

2.2. W piśmie tym czeski minister transportu stwierdził, że w jego odczuciu niezwykle ważne jest, by czeskie ministerstwo transportu nawiązało dobrą współpracę z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym, tak by prezydencja czeska mogła jak najlepiej zrealizować swój program.

2.3. W związku z tym czeska prezydencja poprosiła EKES o opracowanie opinii rozpoznawczej w sprawie: „Transport drogowy w roku 2020: oczekiwania zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego”. Tematyka ta jest bardzo ważna politycznie i silnie wiąże się zarówno z dalszym rozwojem kwestii eurowiniet, jak i z mającym się wkrótce ukazać programem dotyczącym transeuropejskich sieci transportowych.

2.4. Aby móc w krótkim czasie zebrać poglądy różnych zainteresowanych grup społecznych, Komitet uznał za niezbędne zorganizowanie wysłuchania, podczas którego przedstawiciele tych grup mogli przedstawić swój punkt widzenia.

2.5. Poglądy przedstawicieli różnych zainteresowanych grup społecznych, a zwłaszcza te wygłoszone na wysłuchaniu, zostały zebrane w załączniku do niniejszej opinii ⁽¹⁾.

(1) Załączniki do opinii nie są publikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej. Załącznik jest jednak dostępny na stronie internetowej EKES-u: www.eesc.europa.eu.

2.6. W niniejszej opinii rozpoznawczej pod pojęciem „transport drogowy” rozumie się drogowy transport towarowy, zgodnie z dokładniejszymi wskazówkami przekazanymi przez prezydencję czeską. Profesjonalnemu drogowemu transportowi pasażerskiemu powinna zostać poświęcona oddzielna opinia.

2.7. Ograniczenie to oznacza, że do wyciąganych wniosków, na przykład dotyczących infrastruktury, trzeba podchodzić z konieczną ostrożnością, ponieważ nie uwzględnia się w nich dalszego wymiaru, jakim jest prywatny transport osób, który ma kluczowe znaczenie w zakresie obciążenia infrastruktury.

2.8. Znaczenie wniosku prezydencji czeskiej o przedstawienie obrazu rynku transportu drogowego do 2020 r. staje się jasne, gdy zdamy sobie sprawę z tego, że w śródkresowym przeglądzie białej księgi Komisji Europejskiej z 2001 r. przewidziano dla UE 25 wzrost transportu towarowego o 50 % (w tonach na kilometr – tkm) do 2020 r. i że stwierdza się, iż w 2006 r. w 27 państwach członkowskich UE w transporcie wewnętrznym około trzech czwartych (73 %) ogólnej liczby tonokilometrów przypadało na drogowy transport towarowy.

2.9. Na kolejowy transport towarowy przypadało 17 % liczby tonokilometrów, natomiast na wodny transport śródlądowy i transport rurociągowy – 5 %. Trzeba zatem dążyć do zwiększenia udziału tych rodzajów transportu oraz żeglugi morskiej bliższego zasięgu.

2.10. Jeśli sprawdzą się przewidywania dotyczące wzrostu transportu do 2020 r. – zgodnie z którymi międzynarodowy transport drogowy podwoi się dwa razy szybciej niż transport krajowy – przyniesie to znaczne konsekwencje w szeregu dziedzin. Można tu przytoczyć jako przykład niewystarczającą infrastrukturę i wynikające z tego nadmierne zagęszczenie ruchu. Jeśli nie zostaną podjęte drastyczne środki, nastąpi znaczne zwiększenie emisji CO₂, zanieczyszczenia hałasem i zużycia energii. Przy braku zmiany podejścia pogorszą się warunki i środowisko pracy, a zawód kierowcy stanie się mniej atrakcyjny.

2.11. Oczywiście jest, że kwestie te trzeba uznać za sprawy kluczowe, które będą musiały być przedmiotem fundamentalnych decyzji i które mają podstawowe znaczenie dla sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego w sektorze transportu.

2.12. Sytuację komplikuje fragmentaryzacja struktury rynku transportu drogowego. W UE liczy on 900 000 firm, z czego ponad połowę można zaliczyć do małych przedsiębiorstw. Liczba przedsiębiorstw przestaje rosnąć, ale rośnie ich zasięg. Ponadto rynek transportu drogowego charakteryzuje się niskim poziomem spójności. Istnieje wiele małych, niezależnie działających przedsiębiorstw, które mają małą wolę współpracy. W związku z tym procesy logistyczne nie przebiegają optymalnie, a w sektorze istnieje jeszcze znaczny potencjał poprawy jakości.

3. Uwagi ogólne

3.1. Z danych Eurostatu wynika, że w 2006 r. w 25 spośród 27 państw członkowskich UE udział transportu drogowego (wyróżniony w tonokilometrach) w porównaniu do innych wewnętrznych rodzajów transportu (transportu kolejowego, wodnego transportu śródlądowego i transportu rurociągowego) wynosił ponad 50 %. W Estonii i na Łotwie transport kolejowy odpowiadał ponad 60 % całości transportu. Zgodnie z tym badaniem również w Szwajcarii udział transportu kolejowego wynosił ponad 60 %.

3.2. Ponadto 85 % ton towarów przewożonych po drogach pokonuje odległości mniejsze niż 150 km. Zatem 15 % ton przewożonych towarów pokonuje odległości większe niż 150 km.

3.3. Stwierdzenie to pokazuje także mocną stronę drogowego transportu towarowego, jaką jest elastyczność tego rodzaju transportu, zważywszy na to, że na krótkich odcinkach prawie nie ma alternatywy dla transportu drogowego.

3.4. Jeśli chodzi o różne rodzaje transportu lądowego i śródlądowego, transport kolejowy i wodny transport śródlądowy mogą, zwłaszcza na dłuższych odcinkach i zależnie od rodzaju transportowanych towarów, stanowić alternatywę dla drogowego transportu towarów, jeśli jakość usług jest przynajmniej podobna, a koszty (nieuniknionego) przeładunku są do przyjęcia. W tym kontekście pewną rolę może odgrywać internalizacja kosztów zewnętrznych.

3.5. W odniesieniu do połączeń transportowych położonych w pobliżu morza alternatywę może stanowić żegluga morska bliskiego zasięgu, o ile zostaną pokonane utrudnienia celne i administracyjne dla tego rodzaju transportu i uda się także tu ograniczyć koszty przeładunku.

3.6. Gdy przyrzeć się oczekiwaniom dotyczącym rozwoju sytuacji do 2020 r., można stwierdzić, na podstawie analiz przeprowadzonych w tej dziedzinie przez Komisję Europejską w raporcie „Energia i transport w Europie” oraz przez ośrodek badawczy NEA, że znacznie wzrośnie produkt narodowy brutto, a tym samym także transport, o ile nie zostaną podjęte kroki na rzecz przecięcia współzależności między tymi dwoma czynnikami, jak zauważono już w śródkresowym przeglądzie białej księgi w sprawie transportu.

3.7. Z przewidywań dotyczących międzynarodowych przepływów towarów do 2020 r. w porównaniu do 2005 r. wynika, że:

- transport wewnętrzny w Europie Zachodniej wzrośnie o 33 %,
- transport wewnętrzny w Europie Wschodniej wzrośnie o 77 %,
- transport z Europy Zachodniej do Wschodniej wzrośnie o 68 %,
- transport z Europy Wschodniej do Zachodniej wzrośnie o 55 %.

Z uwagi na uzależnienie tego sektora od paliw kopalnych oczekiwany wzrost drogowego transportu towarowego w 2020 r. będzie miał znaczny wpływ na zasoby energetyczne.

3.8. Ogólnie oczekuje się zatem zwiększenia się przepływu towarów. Z powodu kryzysu kredytowego i związanej z nim recesji gospodarczej wzrost ten będzie w każdym razie w najbliższych latach niższy niż przewidywano, ale mimo to będzie wymagał podjęcia działań dostosowawczych. Do roku 2020 brakuje nam jeszcze dobrych dziesięciu lat i ryzyko, że wówczas nadal jeszcze odczuwane będą skutki recesji, uważa się za niewielkie.

3.9. Oczekiwany wzrost transportu wynika ze wzrostu gospodarczego w UE i nastąpi w ramach bardziej zintegrowanego rynku, na którym zakorzenione będą również zharmonizowane rozwiązania, takie jak konsekwentne podejście do kontroli i sankcji.

3.10. Podejście planowane przez Komisję Europejską – odejście od narzucania zmiany rodzaju transportu i kierowanie się ideą tzw. współmodalności⁽²⁾, która oznacza optymalizację każdego rodzaju transportu i pozwalanie na najlepszą możliwą współpracę między rodzajami transportu – jest zdaniem Komitetu, obok rozwoju alternatywnych możliwości i inwestycji, podejściem koniecznym, aby móc w długiej perspektywie oferować jednocześnie wysoki poziom mobilności i ochrony środowiska.

3.11. Na posiedzeniu w dniu 15 marca 2007 r.⁽³⁾ Komitet poparł cele określone w przeglądzie białej księgi, tzn. poprawę wszelkich rodzajów transportu oddzielnie i w powiązaniu z innymi oraz optymalne wykorzystanie specyficznych możliwości każdego rodzaju transportu, przy czym podkreślił, że należy zwiększyć konkurencyjność transportu morskiego, wodnego transportu śródlądowego i transportu kolejowego.

3.12. Aby móc dostosować się do przewidywanego wzrostu, konieczne jest poparcie i współpraca zainteresowanych podmiotów. Dlatego też użyteczne było zorganizowanie wysłuchania z udziałem głównych międzynarodowych organizacji społeczeństwa obywatelskiego, które pozwoliło zebrać ich stanowiska i uwzględnić je w niniejszej opinii rozpoznawczej.

3.13. Jednym z wniosków, jakie można wyciągnąć w odniesieniu do oczekiwanego wzrostu przepływów towarów do roku 2020, jest konieczność rozwoju infrastruktury dla wszystkich rodzajów transportu lądowego i śródlądowego. W odniesieniu do żeglugi morskiej bliskiego zasięgu trzeba przede wszystkim znieść utrudnienia celne i administracyjne.

⁽²⁾ Na stronie 4 przeglądu śródkresowego Białej księgi dotyczącej transportu z 2001 r. (COM(2006) 314 wersja ostateczna) Komisja definiuje współmodalność jako „efektywne wykorzystywanie różnych środków transportu samodzielnie i w połączeniu z innymi, co doprowadzi do optymalnego i zrównoważonego korzystania z zasobów”.

⁽³⁾ Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego „Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.” (COM(2006) 314 wersja ostateczna), Dz.U. C 161 z 13.7.2007.

3.14. Innym wnioskiem jest, że jeśli oczekiwany wzrost drogowego transportu towarowego faktycznie będzie miał miejsce, konieczne będzie znalezienie rozwiązań dla problemów, jakie przyniesie ze sobą ten wzrost, takich jak np. emisja CO₂, wypadki, zużycie energii, konsekwencje społeczne i brak wystarczającej liczby bezpiecznych, strzeżonych miejsc parkingowych i miejsc odpoczynku.

3.15. Należy ponadto osiągnąć postępy w odniesieniu do przejazdów „na pusto”, harmonizacji, kontroli i kar, rzeczywistej integracji rynku wewnętrznego, poprawy wydajności m.in. dzięki stosowaniu podejścia modułowego, tam gdzie to właściwe, szybszych kontroli granicznych, rozwiązań logistycznych w ramach samego transportu oraz analiz dotyczących utrzymywania stałej prędkości i ulepszeń dotyczących opon.

3.16. Komitet dostrzega jednocześnie, że w okresie po 2020 r. konieczne wydaje się podejście, które byłoby w większym stopniu wizjonerskie. Dlatego też wzywa Komisję, Radę, Parlament i sam sektor transportu do zwrócenia uwagi na ten aspekt w ramach zbliżającej się debaty nad przyszłością transportu, która zgodnie z zapowiedzią komisarza ds. transportu Antonia Tajaniego ma odbyć się przed rokiem 2010.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. Z zapowiadanego wzrostu międzynarodowego drogowego transportu towarowego oraz – niewielkiej – możliwości sprawienia, by ten dodatkowy transport realizowany był za pośrednictwem innych rodzajów transportu, wynika zdaniem Komitetu konieczność prowadzenia na szczeblu międzynarodowym i krajowym takiej polityki, która zapewni warunki pozwalające na urzeczywistnienie się tego wzrostu.

4.2. Trzeba poczynić wysiłki na rzecz tworzenia i modernizacji (usuwania wąskich gardeł) infrastruktury drogowej i transportowej zarówno na szczeblu europejskim, jak i krajowym. Trzeba przy tym zwrócić należytą uwagę na brak wystarczającej liczby bezpiecznych, strzeżonych miejsc parkingowych i miejsc odpoczynku (i konieczność ich tworzenia).

4.3. W tym kontekście Komitet zwraca uwagę na komunikat Komisji „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych” i swoją mającą się wkrótce ukazać opinię w tej sprawie (4).

4.4. Trzeba utrzymać atrakcyjność zawodu kierowcy dzięki gwarantowaniu dobrych warunków i środowiska pracy, takich jak określony przepisami czas pracy, zharmonizowany czas jazdy i odpoczynku, które byłyby nie tylko zapisane w prawie, ale także rzeczywiście wprowadzane w życie. Zdaniem Komitetu trzeba także zharmonizować w UE kontrolę stosowania przepisów socjalnych w tym sektorze. W odniesieniu do naruszania przepisów powinny zostać wprowadzone i wdrożone odstraszające, zwłaszcza pod względem ekonomicznym, kary. Komitet sądzi też, że prowadzenie dialogu społecznego między pracodawcami a pracownikami na szczeblu krajowym i unijnym jest warunkiem sprawnego funkcjonowania sektora.

4.5. W ostatnich latach powstawały spółki zależne zachodnioeuropejskich przedsiębiorstw transportowych w krajach takich jak Polska, Czechy czy Węgry. Takie – działające pod inną nazwą – przedsiębiorstwa wraz z istniejącymi od dawna krajowymi przedsiębiorstwami transportu drogowego realizują największą część międzynarodowego drogowego transportu towarowego między Europą Zachodnią a Wschodnią. Oczekuje się, że trend ten będzie się utrzymywał.

4.6. Mając na uwadze przewidywany wzrost, Komitet opowiada się za zniesieniem administracyjnych i fizycznych „wąskich gardeł”, które utrudniają stosowanie technik intermodalnych. Za konieczne uznaje zapewnienie, by można było jak najlepiej wykorzystywać wszystkie rodzaje transportu, zawsze mając na uwadze tworzenie dla wszystkich rodzajów transportu jednakowych warunków.

4.7. Zdaniem Komitetu ważne jest także, by przy dostosowywaniu się do oczekiwanego wzrostu transportu nasilić dążenia do realizacji celów w zakresie energii i klimatu. Tak jak już zauważył w swej opinii w sprawie śródk okresowego przeglądu białej księgi, priorytetem w tych staraniach powinno być zmniejszenie uzależnienia od paliw kopalnych oraz zmniejszenie emisji CO₂. W celu zmniejszenia emisji należy przede wszystkim podejmować działania u źródła, takie jak ulepszenie silników (normy euro V i VI, nowsze generacje energooszczędnych silników).

4.8. W odniesieniu do emisji CO₂ z badań wynika, że jeśli tempo wzrostu utrzyma się, to do 2020 r. emisje wzrosną jeszcze o 17-55 % w zależności od scenariusza wzrostu gospodarczego. Od 2040 r. ogólny poziom emisji CO₂ powinien zacząć maleć. Stwierdzenia te budzą zaniepokojenie Komitetu. Trzeba wykorzystać całą dostępną wiedzę i wszelkie rozwiązania – także te mniej oczywiste – aby zmniejszyć emisje CO₂ także w okresie do 2020 r. Jednym z takich działań mogłoby być szybsze wycofywanie starszych modeli pojazdów ciężarowych oraz odpowiednie przydzielanie funduszy uzyskanych dzięki internalizacji kosztów zewnętrznych.

4.9. Komitet jest zdania, że wprawdzie w krótkim okresie nie uda się zmniejszyć uzależnienia sektora drogowego transportu towarowego od paliw kopalnych, ale że należy poczynić większe wysiłki, by w dłuższej perspektywie zapewnić dla tych paliw alternatywę. We wspomnianej wyżej opinii Komitet podkreślił, że konieczne jest stworzenie dobrze finansowanego programu badań i rozwoju, który promowałby wykorzystanie energii odnawialnej.

4.10. W swym planie działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii (5) Komisja szacuje potencjalne oszczędności w zakresie zużycia energii w transporcie do roku 2020 na 26 %.

4.11. Pytaniem jest, jak zmniejszyć szkodliwe skutki drogowego transportu towarowego. Komitet jest zdania, że duże znaczenie ma lepsza organizacja procesów logistycznych, pozwalająca na poprawę wydajności tego transportu.

(4) COM(2008)435 wersja ostateczna z 8 lipca 2008 r. i TEN/357 „Internalizacja kosztów zewnętrznych”.

(5) Komunikat Komisji „Plan działania na rzecz racjonalizacji zużycia energii: sposoby wykorzystania potencjału” (COM(2006) 545).

4.12. Za klucz do sukcesu Komitet uznaje uzyskanie poparcia i podnoszenie świadomości w odniesieniu do tej problematyki. Należy przyjąć podejście oparte zarówno na nagrodach, jak i na karach. Działania powinny obejmować nagradzanie w formie zachęt finansowych czy dotacji do inwestycji w pojazdy ciężarowe i autobusy odpowiadające wymogom rozwoju zrównoważonego, zróżnicowanie opłat za przejazd i innych opłat, zachęty podatkowe promujące produkty nastawione na alternatywne możliwości napędu oraz ekologiczne pojazdy ciężarowe i autobusy, a także konsekwentne rozwiązania prawne.

4.13. Na koniec Komitet zaleca, by sektor transportu drogowego przeprowadził analizę porównawczą dotyczącą rozwoju

technologicznego i doskonalenia zarządzania, aby móc skorzystać z rozwiązań stosowanych w innych sektorach.

4.14. Komitet zdaje sobie sprawę z tego, że nie ma już czasu do stracenia. Z całą mocą podkreśla więc, że przedstawione w niniejszej opinii propozycje i inne ewentualne propozycje w tej dziedzinie powinny nie tylko wywoływać poczucie pilności, ale tym bardziej powinny zostać zdecydowanie wdrożone; należy zatem pilnie i szybko podjąć środki w celu zrównoważonego dostosowania się do spodziewanego wzrostu.

Bruksela, 13 maja 2009 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI
