

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Plan działania na rzecz mobilności w miastach”

COM(2009) 490 wersja ostateczna

(2011/C 21/10)

Sprawozdawca: **Raymond HENCKS**

Dnia 30 września 2009 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

„komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów »Plan działania na rzecz mobilności w miastach«”

COM(2009) 490 wersja ostateczna.

3 listopada 2009 r. Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło przygotowanie opinii w tej sprawie Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego.

Mając na względzie pilny charakter prac (art. 59 ust. 1 regulaminu wewnętrznego), na 463. sesji plenarnej w dniach 26–27 maja 2010 r. (posiedzenie z 27 maja) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Raymonda HENCKSA na sprawozdawcę generalnego oraz stosunkiem głosów 175 do 1 – 1 osoba wstrzymała się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 Obszary miejskie stanowią przestrzeń życia ponad 60 % populacji europejskiej. Praktycznie wszystkie te obszary napotykać na takie same problemy spowodowane ruchem drogowym: zatory komunikacyjne, szkodliwość dla środowiska, zanieczyszczenie powietrza i hałas, wypadki drogowe, problemy zdrowotne, wąskie gardła łańcucha dostaw, itd.

1.2 EKES w pełni popiera w związku z tym plan dotyczący mobilności w miastach, za pośrednictwem którego Komisja Europejska proponuje władzom lokalnym, regionalnym i krajowym ścieżki działań, które oferują jak najwyższą i jak najbardziej zrównoważoną jakość życia w obszarach miejskich.

1.3 EKES jest przekonany, że w niektórych dziedzinach mobilności w miastach wspólne działania wewnątrz Wspólnoty mogą wnieść oczywistą wartość dodaną i z tego powodu opowiada się za jaśniejszą definicją dziedzin kompetencji i odpowiedzialności Unii, zgodnie z zasadą pomocniczości i proporcjonalności.

1.4 Niemniej jednak należy stwierdzić, że propozycje Komisji zawarte w jej planie działania stanowią w dużej mierze krok wstecz w stosunku do zaleceń przedstawionych przez EKES w jego wcześniejszych opiniach dotyczących mobilności w miastach.

1.5 Tym sposobem większość środków zalecanych przez Komisję nie wykracza poza etap dobrych rad – składają godnych pochwały – ale nie mających żadnej mocy obowiązującej ani rewolucyjnego charakteru.

1.6 Co więcej fakt, że odnajdujemy w opiniowanym komunikacie dużą część tematów i propozycji, które figurowały już

w komunikacie „rozwój sieci obywatelskiej” z 1998 roku, sprawia wrażenie, że od tamtej pory sytuacja wcale się nie poprawiła. W tym kontekście EKES wyraża ubolewanie z powodu braku bilansu inicjatyw przewidzianych we wspomnianym komunikacie.

1.7 Tym razem opiniowanemu planowi działania powinny przynajmniej towarzyszyć cele ilościowe mierzalne na podstawie zestawu wskaźników, które miasta i regiony podmiejskie powinny starać się osiągnąć za sprawą wybranych przez nie planów dotyczących zrównoważonej mobilności.

1.8 EKES uważa, że opiniowany plan działania powinien zostać koniecznie uzupełniony innym planem omawiającym bardziej szczegółowo, między innymi, przestępczość w transporcie publicznym, mobilność niezmotoryzowaną oraz ruch motocyklowy.

1.9 EKES popiera zamiar hiszpańskiej prezydencji Rady, która pragnie stworzyć mechanizm lub program paneuropejski zmierzający do promowania dostępności miast i gmin Europy, szczególnie dla osób z ograniczeniami ruchowymi, i wyraża swoje pragnienie ścisłej współpracy przy takiej inicjatywie z racji korzyści, jakie przedstawia ona dla społeczeństwa obywatelskiego.

1.10 EKES zaleca wreszcie, aby lepiej ukierunkować przeznaczenie funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności Unii, zwłaszcza poprzez utworzenie specyficznego instrumentu finansowego w celu wspierania mobilności w miastach. Proponuje uzależnić przyznawanie funduszy od wdrożenia planów dotyczących mobilności w miastach i od przestrzegania kryteriów dostępności dla osób z ograniczeniami ruchowymi.

2. Źródło planu działania

2.1 Dnia 30 września 2009 r. Komisja Europejska przyjęła *plan działania na rzecz mobilności w miastach*, który, choć nie jest to wyraźnie określone w tytule, ma być zrównoważony.

2.2 Publikacja wspomnianego planu działania jest odpowiedzią Komisji Europejskiej na wnioski wielu podmiotów, przede wszystkim Parlamentu Europejskiego, ale również EKES-u, który w swojej opinii rozpoznawczej w sprawie *transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych* ⁽¹⁾, oraz w innych opiniach ⁽²⁾ opowiadał się za taką inicjatywą. Według EKES-u takiemu planowi powinny towarzyszyć ilościowe cele poprawy jakości życia, ochrony środowiska i efektywności energetycznej w miastach.

2.3 25 września 2007 r. Komisja rozpoczęła konsultacje społeczne w sprawie zielonej księgi „*W kierunku nowej kultury mobilności w mieście*”. Wspomniane konsultacje szeroko potwierdziły, że Unia Europejska ma do odegrania istotną rolę w wspieraniu zrównoważonej mobilności w miastach.

2.4 Natomiast opublikowanie planu działania (przewidziane w programie prac legislacyjnych Komisji Europejskiej na 2008 rok) zostało ogłoszone, następnie wielokrotnie przełożone, w obliczu sprzeciwu niektórych, uważających, że wszelka inicjatywa w tej dziedzinie ze strony Komisji będzie sprzeczna z zasadą pomocniczości i ze swobodą administrowania przysługującą samorządom lokalnym i regionalnym.

2.5 O ile Komisja nie zdołała, z wyżej wymienionych powodów, przedstawić swojego planu działania jak było to przewidziane przed końcem 2008 roku, Parlament Europejski, obawiając się całkowitego zaniechania inicjatywy, podjął ten temat i przegłosował rezolucję w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście ⁽³⁾ w celu wsparcia Komisji. Ponadto Parlament wezwał Komisję, by zamieściła pewną ilość wskazówek z zielonej księgi w przewodniku dla samorządów lokalnych.

3. Rola UE w dziedzinie mobilności w miastach

3.1 O ile nie brakuje deklaracji politycznej woli w kwestii zrównoważonego transportu miejskiego, to należy jeszcze zadbać o ich powiązanie z konkretnymi rozwiązaniami i instancjami najlepiej przygotowanymi do ich wdrożenia.

3.2 Systemy transportu miejskiego są częścią europejskiego systemu transportu oraz wspólnej polityki transportowej. Nieformalna Rada Ministrów Transportu UE z 16 lutego 2010 r. uznała potrzebę wprowadzenia planów dotyczących mobilności w miastach za pomocą prawodawstwa skoordynowanego pomiędzy władzami lokalnymi, regionalnymi, krajowymi i wspólnotowymi, by promować większą integrację infrastruktury i usług transportowych w strategiach terytorialnych, miejskich i wiejskich.

3.3 Liczne dyrektywy, rozporządzenia, komunikaty i europejskie programy działania mają już teraz bardzo duży wpływ na transport miejski czy to w kontekście zmiany klimatu, ochrony zdrowia, środowiska, zrównoważonej energii, bezpieczeństwa drogowego czy też inwestycji dotyczących transportu publicznego i świadczenia usług transportu publicznego.

3.4 Aby skrupulatnie przestrzegać zasady pomocniczości, Komisja zachęca jedynie miasta do wprowadzania środków zwalczania zmiany klimatu, tworzenia wydajnych i zrównoważonych systemów transportu, wszystko to w oparciu wyłącznie o dobrowolne zaangażowanie.

3.5 W tym kontekście EKES chciałby przypomnieć, że nawet jeśli miasta i regiony podmiejskie bardzo się różnią, stawiają one jednak czoła wspólnym problemom związanym z rozwojem zrównoważonym, które wykraczają poza granice miast i które mogą zostać rozwiązane jedynie dzięki spójnemu zestawowi działań na poziomie europejskim na wzór wspólnotowych przepisów dotyczących jakości powietrza czy zarządzania poziomem hałasu w środowisku ⁽⁴⁾.

3.6 Dochodzi do tego fakt, że w swoim komunikacie „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” ⁽⁵⁾ Komisja stwierdza, że w dziedzinie polityki transportowej, „osiągnięcia w zakresie realizacji celów polityki zrównoważonego rozwoju UE okazały się jednak skromniejsze: zgodnie ze sprawozdaniem z postępów z 2007 r. europejski system transportowy wciąż pod wieloma względami nie wkroczył na drogę zrównoważonego rozwoju”.

3.7 W niedawnej opinii rozpoznawczej dotyczącej założeń europejskiej polityki transportowej po 2010 roku ⁽⁶⁾ EKES stwierdził, że choć transport jest kluczem do dużej liczby swobód (swobody wykonywania pracy i mieszkania w różnych częściach świata, swobody do korzystania z różnych produktów i usług, wolności handlu i nawiązywania kontaktów osobistych), to nie zmienia to faktu, że głównym zadaniem polityki jest ustanowienie ram, a nawet granic, dla tych „swobód”, jeżeli naruszają one inne swobody lub potrzeby czy nawet im zagrażają. Dotyczy to na przykład zdrowia ludzkiego, naszego środowiska lub naszego klimatu, ale również potrzeb przyszłych pokoleń.

3.8 Nawet jeśli polityki transportu miejskiego opracowane przez kilka pionierskich miast w dziedzinie transportu zrównoważonego stanowią dowód, że możliwe jest odwrócenie niekorzystnych tendencji, o ile zaangażowani decydenci utorują ku temu drogę, nagląca potrzeba globalnego ograniczenia emisji CO₂ pokazuje absolutną konieczność wspólnego europejskiego zaangażowania.

⁽¹⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 77.

⁽²⁾ Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 39; Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 1.

⁽³⁾ (2008/2217(INI)) – sprawozdawca: Gilles SAVARY.

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy; Dyrektywa 2002/49/WE odnosząca się do zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

⁽⁵⁾ COM(2009) 279 wersja ostateczna.

⁽⁶⁾ Dz.U. C 255 z 27.9.2010, s. 110.

3.9 Ruch drogowy w miastach, a szczególnie poruszanie się zmotoryzowane są odpowiedzialne za 40 % emisji CO₂ i 70 % emisji innych zanieczyszczeń pochodzących z transportu drogowego. Unia będzie mogła zrealizować swoje własne cele w dziedzinie zmiany klimatu jedynie zmieniając swoje polityki transportu miejskiego. Wyzwaniom nie można sprostać w sposób zrównoważony poprzez odizolowane, wyłącznie punktowe działania na poziomie lokalnym lub regionalnym, jak chwalebne i nieodzowne by one nie były.

3.10 Należy zatem uruchomić wszystkie zasoby europejskie, by wspierać działania na poziomie lokalnym i regionalnym, w celu osiągnięcia celów ogólnej strategii Unii Europejskiej zmierzających do zwalczania zmiany klimatu, do zwiększenia efektywności energetycznej, do rozwoju energii ze źródeł odnawialnych oraz do wzmocnienia spójności społecznej.

4. Zawartość planu działania

4.1 Plan działania zaproponowany przez Komisję dotyczy zarówno transportu osób, jak i towarów w obszarach miejskich i podmiejskich i opiera się w dużej mierze na wynikach konsultacji społecznych rozpoczętych 25 września 2007 r.

4.2 Jego celem jest pomoc władzom lokalnym, regionalnym i krajowym w promowaniu kultury zrównoważonej mobilności w miastach, szczególnie poprzez zmniejszenie ruchu drogowego i zatorów komunikacyjnych w miastach, a dzięki temu ograniczenie liczby wypadków drogowych, zanieczyszczenia powietrza i zużycia energii, nie narzucając im jednak gotowych rozwiązań.

4.3 Plan działania Komisji nie zastępuje zatem w żaden sposób władz lokalnych, regionalnych i krajowych w wyborze rozwiązań zalecanych przez Komisję przy podejmowaniu problemów, które rodzi mobilność w miastach. Plan ma pobudzać do działania i proponuje zebranie i udokumentowanie doświadczeń oraz podzielenie się nimi w celu promowania dobrych praktyk, pomoc w wykorzystaniu możliwości finansowania lub współfinansowania ze strony Unii, popieranie projektów badawczych i przygotowanie materiałów zawierających wskazówki, szczególnie w dziedzinie transportu towarów lub inteligentnych systemów transportu.

4.4 Ogólny plan działania wymienia 20 konkretnych działań poklasyfikowanych w sześć głównych tematów, streszczonych poniżej, które zostaną wdrożone według określonego harmonogramu do 2012 roku.

4.4.1 Wspieranie zintegrowanej polityki

Chodzi o rozwinięcie zintegrowanego podejścia uwzględniającego wzajemną zależność różnych rodzajów transportu, ograniczenia wynikające z przestrzeni miejskiej oraz rolę systemów miejskich, aby promować wzajemne powiązanie wszystkich środków transportu, szczególnie w ramach planów dotyczących mobilności w miastach.

4.4.2 Uwzględnienie dobra obywateli

Należy zwrócić uwagę na:

— środki zachęcające (opłaty, jakość, dostępność dla osób z ograniczeniami ruchowymi, informację, prawa pasażerów,

zielone strefy, itd.), by nakłonić obywateli do regularnego korzystania z transportu zbiorowego lub z zmotoryzowanych środków transportu;

— kampanie edukacyjne, informacyjne i uświadamiające na rzecz zachowań sprzyjających mobilności zrównoważonej;

— energooszczędne prowadzenie pojazdów przez kierowców indywidualnych i zawodowych.

4.4.3 Bardziej ekologiczny transport miejski

Plan działania przewiduje wspieranie badań i rozwoju w dziedzinie pojazdów nisko- lub bezemisyjnych oraz nieszkodliwych środków transportu. Komisja przygotuje internetowy przewodnik zawierający informacje dotyczące czystych pojazdów, oraz ułatwi wymianę informacji o miejskich systemach opłat. Ma również zbadać skuteczność opłat wjazdowych i internalizację kosztów zewnętrznych.

4.4.4 Wzmocnienie finansowania

Komisja pragnie działać na rzecz racjonalizacji istniejących europejskich źródeł finansowania i przeanalizować przyszłe potrzeby. Opublikuje materiał zawierający wskazówki dotyczące zrównoważonej mobilności w miastach oraz polityki w dziedzinie spójności społecznej i zbada różne systemy ustalania opłat w transporcie miejskim. Celem jest upowszechnienie wiedzy o obecnych możliwościach finansowania ze strony Unii oraz zoptymalizowanie tych, które istnieją poprzez poprawę funkcjonowania całości instrumentów, takich jak fundusze strukturalne i fundusze na badania, zbadanie innowacyjnych mechanizmów partnerstwa publiczno-prywatnego oraz przeanalizowanie potrzeb samofinansowania zrównoważonej mobilności w miastach.

4.4.5 Dzielenie się doświadczeniem i wiedzą

Zainteresowane strony powinny móc skorzystać z dotychczasowych doświadczeń zdobytych przez innych. W tym celu Komisja stworzy bazę danych z informacjami o wielu przetestowanych i już stosowanych rozwiązaniach. Ta baza danych będzie również dawała ogólny przegląd prawodawstwa europejskiego i przydatnych instrumentów finansowych, szczególnie za pośrednictwem centrum monitorowania mobilności w miastach w postaci wirtualnej platformy.

4.4.6 Optymalizacja mobilności w miastach

Aby ułatwić przejście na bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu oraz wydajniejszą logistykę, Komisja zamierza przyspieszyć realizację planów dotyczących zrównoważonej mobilności w miastach i regionach. W tym celu przygotowuje materiały zawierające wskazówki dotyczące istotnych aspektów tych planów, takich jak dystrybucja towarów w środowisku miejskim i inteligentne systemy transportu.

4.5 W 2012 r. Komisja przeprowadzi przegląd wprowadzenia w życie ogólnego planu działania oraz oceni potrzebę podjęcia dalszych kroków.

5. Uwagi ogólne

5.1 Transport publiczny należy do usług świadczonych w interesie ogólnym i, z tego tytułu, powinien spełniać kryteria powszechności, dostępności, ciągłości, jakości i przystępnej ceny. W myśl tego EKES popiera wszystkie, zmierzające w dobrym kierunku, działania zaplanowane w opiniowanym komunikacie.

5.2 Niemniej jednak, choć z jednej strony EKES wyraża zadowolenie z faktu, że w dokumencie Komisji jego opinia w sprawie zielonej księgi na temat mobilności w miastach jest cytowana pośród opinii służących za podstawę opiniowanego komunikatu, należy stwierdzić, że propozycje Komisji stanowią w dużej mierze krok wstecz w stosunku do zaleceń EKES-u przedstawionych we wspomnianej opinii i w jego wcześniejszych opiniach w tej sprawie (7).

5.3 Nie podważając zasady pomocniczości ani ograniczonych kompetencji, jakie w tej dziedzinie posiada Unia, EKES wyraża ubolewanie, że zalecenia zawarte w jego opinii rozpoznawczej (8) (Integracja polityki transportowej i gospodarki przestrzennej na rzecz bardziej zrównoważonego transportu miejskiego) popierające wzmocnienie roli Unii nie znalazły jeszcze pozytywnego ciągu dalszego.

5.4 Kierując się troską o to, by nie naruszyć zasady pomocniczości, Komisja przyjmuje raczej funkcję ułatwiania lub towarzyszenia niż regulowania lub świadczenia usług. Większość środków zalecanych przez Komisję nie wykracza poza etap dobrych rad – skądinąd godnych pochwały – ale nie mających żadnej mocy obowiązującej ani rewolucyjnego charakteru.

5.5 Poza tym, czytając opiniowany komunikat, należy stwierdzić, że mamy do czynienia w tym przypadku z kopią, o ile nie w formie to przynajmniej co do treści, komunikatu w sprawie rozwoju sieci obywatelskiej COM(1998) 431 wersja ostateczna.

5.6 Jedenaście lat po opublikowaniu komunikatu z 1998 roku, znanego pod hasłem „pchać i ciągnąć” (wypychać z samochodów prywatnych i ciągnąć ku transportowi publicznemu), znajdujemy dziś te same tematy, szczególnie: zachęcanie do wymiany informacji i porównywania wyników, wprowadzenie odpowiednich ram politycznych, wykorzystanie instrumentów finansowych Unii Europejskiej.

5.7 EKES wyraża ubolewanie z powodu braku bilansu inicjatyw przewidzianych w komunikacie z 1998 roku, takich jak, na przykład, europejski portal informacji o transporcie lokalnym (ELTIS), porozumienie zawarte z Siecią Miast i Regionów (POLIS), wzajemne powiązanie krajowych sieci ścieżek rowerowych, rozwój systemu samooceny wybitnych osiągnięć, pilotażowy projekt poziomów odniesienia dla lokalnych systemów transportu pasażerskiego, przewodnik dotyczący zarządzania mobilnością i analizy utrudnień, elektroniczne kasy biletowe, kształcenie zawodowych kierowców, komunikat w sprawie zarządzania mobilnością przewidziany na 2000 rok, jak również liczne zapowiadane projekty badawcze.

5.8 EKES życzyłby sobie, by tym razem opiniowanemu planowi działania towarzyszyły przynajmniej cele ilościowe mierzalne na podstawie zestawu wskaźników (zob. opinia CESE 1196/2009), które miasta i regiony podmiejskie powinny starać się osiągnąć za sprawą wybranych przez nie planów dotyczących zrównoważonej mobilności.

5.9 Ich brak jest tym bardziej godny ubolewania, że w komunikacie „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” COM(2009) 279 wersja ostateczna, Komisja ubolewa, że osiągnięcie ustalonych celów w zakresie zrównoważonego transportu jest jeszcze bardzo odległe i że konieczna jest zasadnicza zmiana kierunku działań.

5.10 Kwestie społeczne, presja wywierana na środowisko przez społeczeństwo konsumpcyjne, mobilność niezmotoryzowana, ruch motocyklowy i działania w celu zasadniczego unikania poruszania się zmotoryzowanego zostały raczej pozostawione na uboczu. Podobnie rzecz się ma ze współpracą transgraniczną, problemami z planowaniem przestrzennym, projektami urbanistycznymi i rozrostem miast, które zwiększa zapotrzebowanie na infrastruktury transportowe.

5.11 EKES uważa zatem, że opiniowany plan działania powinien zostać koniecznie uzupełniony innym planem omawiającym bardziej szczegółowo, między innymi, mobilność niezmotoryzowaną oraz ruch motocyklowy.

5.12 W opiniowanym planie działania zatroszczono się w pierwszej kolejności raczej o „zoptymalizowanie” indywidualnej mobilności zmotoryzowanej i zarządzanie nią niż o jej unikanie. Restrykcyjne zarządzanie potrzebami związanymi z użytkowaniem samochodu, czy to poprzez podejścia pozytywne jak promocja systemów wspólnych dojazdów, czy też poprzez środki zniechęcające (zniechęcająca polityka parkingowa, opłaty wjazdowe, mandaty) ogranicza się do ogłoszenia badania poświęconego różnym zasadom dostępu do rozmaitych rodzajów zielonych stref.

5.13 Przewidziane w planie działania badania poświęcone zwłaszcza społecznej akceptacji miejskich opłat wjazdowych, stosowania energooszczędnego prowadzenia pojazdów, internalizacji kosztów zewnętrznych i dostępności technologii oraz sposobowi odzyskiwania tych kosztów z pewnością wniosą wartość dodaną, choć trzeba jeszcze, by konkretne nasuwające się w związku z tym działania nie zostały złożone w ofierze na ołtarzu dyskusji o zasadzie pomocniczości.

5.14 Wreszcie, plan działania nie zajmuje się sposobem, w jaki społeczeństwo obywatelskie mogłoby zostać ściślej włączone w działania na rzecz mobilności zrównoważonej, pomimo tego, iż społeczeństwo obywatelskie ma możliwość wspólnego zmobilizowania podmiotów i decydentów politycznych oraz uwrażliwienia wszystkich grup społecznych w celu dokonania przeglądu i zmiany nawyków związanych z poruszaniem się.

6. Uwagi szczegółowe

W uzupełnieniu swoich powyżej sformułowanych uwag ogólnych, EKES pragnie skomentować kilka z 20 konkretnych działań.

(7) Dz.U. C 255 z 27.9.2010, s. 110; Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 39; Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 77.

(8) Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 1.

Działanie 1 – Szybsze wprowadzanie planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

Działanie 6 – Usprawnienie informacji o transporcie

6.1 EKES popiera fakt, że Komisja będzie w przyszłości udzielać logistycznego wsparcia władzom lokalnym w opracowywaniu planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących przewozy osób i towarów.

6.2 Plan działania określa, że w perspektywie długoterminowej Komisja może podjąć kolejne działania, np. w formie zachęt i zaleceń.

6.3 EKES pragnie ponowić swoją propozycję poddania wszelkiej pochodzącej z funduszy europejskich pomocy finansowej gminom obowiązkowi opracowania planów dotyczących mobilności, zakładając, że miastom będzie pozostawiona swoboda w kwestii przystosowania tych planów do lokalnej specyfiki.

6.4 Niemniej jednak plany te powinny zawierać obowiązkowy cel przejścia do środków transportu przyjaznych dla środowiska zgodnych z minimalnymi wymaganiami europejskimi, by:

- wszystkie kategorie mieszkańców, gości i grup zawodowych mogły korzystać ze zrównoważonych środków poruszania się oraz by wyeliminować nierówności społeczne w dziedzinie mobilności;
- zmniejszyć emisje CO₂, zanieczyszczenie, szkodliwy hałas i zużycie energii;
- poprawić skuteczność i wydajność transportu pasażerów i towarów z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych.

6.5 Przestrzeganie tych kryteriów powinno być podstawą przyznawania specjalnej nagrody „mobilność w miastach” proponowanej przez Komisję i do której szybkiego wprowadzenia EKES może jedynie zachęcać.

Działanie 4 – Platforma do spraw praw pasażerów w miejskim transporcie publicznym

6.6 EKES wyraża ubolewanie, że jego propozycja, by wszystkie prawa użytkowników środków transportu zbiorowego zebrać w jednej „karcie praw” nie została uwzględniona.

6.7 Popiera natomiast ogłoszenie Komisji o uzupełnieniu działań regulacyjnych wspólnymi wskaźnikami jakości, zmierzającymi do ochrony praw pasażerów i osób z ograniczeniami ruchowymi, jak również wspólnie uzgodnionych procedur składania skarg oraz mechanizmów sprawozdawczości.

6.8 EKES wyraża ubolewanie, że w opiniowanym komunikacie nie odniesiono się do jednej z podstawowych barier w korzystaniu z transportu publicznego, to znaczy do braku bezpieczeństwa, szczególnie na liniach najmniej uczęszczanych, oraz do kwestii poruszania się wieczorami lub w nocy, choć

wystarczająca ilość dobrze poinformowanego personelu towarzyszącego, podobnie jak nadzór kamer, stanowią skuteczne środki prewencyjne w zwalczaniu przestępczości w transporcie publicznym.

6.9 Duża liczba podmiotów prowadząca do znacznej heterogeniczności formy i treści w działaniach sprawia, że nieodzwonnie jest regularne przeprowadzanie oceny działań, by móc ocenić, czy dane działanie lub polityka odpowiada potrzebom użytkowników, aby w stosownym wypadku móc ją dostosować, zmienić lub przerwać. Plan działania Komisji milczy jednak na ten temat.

Działanie 5 – Poprawa dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi

6.10 EKES ocenia, że liczba europejskich obywateli z ograniczeniami ruchowymi (osób starszych, inwalidów, osób niepełnosprawnych, ale również kobiet ciężarnych lub osób z wózkiem dziecięcym) znacznie przewyższa liczbę 100 milionów.

6.11 O ile prawdą jest, że niektóre miasta wprowadziły godne naśladowania środki na rzecz osób z ograniczeniami ruchowymi, o tyle inicjatywy te mają pojedynczy charakter. Zbyt często osoby te stają wobec barier nie do pokonania związanych z ich poruszaniem się w środkach transportu publicznego (dostępność, wyposażenie) lub na piechotę (skomplikowane skrzyżowania, wąskie chodniki, tarasy kawiarni / restauracji umieszczone na chodnikach). Do tego dochodzi niski poziom kultury obywatelskiej innych obywateli (dziłkie parkingi, nieprzestrzeganie parkingów zastrzeżonych dla osób niepełnosprawnych). EKES popiera zamiar hiszpańskiej prezydencji Rady, która pragnie stworzyć mechanizm lub program paneuropejski zmierzający do promowania dostępności miast i gmin Europy i wyraża swoje pragnienie ścisłej współpracy przy takiej inicjatywie z racji korzyści, jakie przedstawia ona dla społeczeństwa obywatelskiego.

6.12 Pomoce techniczne nie są wystarczająco rozwinięte, aby odpowiedzieć na rzeczywiste potrzeby z powodu słabych rozmiarów rynku, co hamuje inwestycje i innowacje.

6.13 EKES popiera więc w pełni włączenie kwestii dostępności dla osób z ograniczeniami ruchowymi do europejskiej strategii na rzecz osób niepełnosprawnych na lata 2010–2020 oraz opracowanie odpowiednich wskaźników jakości i mechanizmów sprawozdawczości.

6.14 Działaniom tym powinno towarzyszyć udostępnianie stosownych środków finansowych na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, ale przede wszystkim na poziomie unijnym poprzez fundusze europejskie.

Działanie 8 – Kampania na temat zachowań sprzyjających mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

6.15 Komisja pragnie rozważyć stworzenie specjalnej nagrody zachęcającej do przyjmowania planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

6.16 EKES może jedynie poprzeć wprowadzenie takiej nagrody odnosząc się przy tym do swojej opinii (CES 324/99) w sprawie zielonej księgi na temat rozwoju sieci obywatelskich, w której już wtedy zauważał, że przyznawanie znaków jakości i / lub nagród stanowi prawdziwą zachętę dla konkurencyjności w dziedzinie jakości.

Działanie 12 – Badanie na temat miejskich aspektów internalizacji kosztów zewnętrznych

Działanie 13 – Wymiana informacji na temat miejskich systemów ustalania opłat

6.17 O ile nie podlega dyskusji, że przystępny cenowo transport publiczny jest opłacalny z punktu widzenia społeczeństwa, o tyle oczywiste jest również, że z punktu widzenia ekonomicznego jest on nieuchronnie deficytowy; przychody pochodzące od użytkowników nie pokrywają całości kosztów użytkowania, a tym bardziej kosztów inwestycji, stąd nieodzowne są dofinansowania publiczne.

6.18 EKES zgadza się w tym kontekście, że zapowiedziane przez Komisję studium metodologiczne w zakresie miejskich aspektów internalizacji kosztów wniesie w przyszłości przyczynę do kalkulacji kosztów sektora. EKES przypomina, że kwestia kosztów zewnętrznych pojawiła się już w komunikacie z 1998 roku, podobnie jak możliwość ponownego inwestowania dochodów z opłat drogowych na poziomie lokalnym, zwłaszcza w transporcie publicznym i dostosowaniach na rzecz ruchu pieszego i rowerowego. Od tamtej pory te dwie kwestie pozostają w zawieszaniu.

Działanie 15 – Analiza potrzeb w zakresie przyszłego finansowania

6.19 Jedynie 9 % kredytów z funduszy strukturalnych przeznaczonych na transport dotyczy poruszania się w mieście, podczas gdy praktycznie wszystkim miastom i regionom brakuje (w bardzo różnym stopniu) środków potrzebnych na wystarczające inwestycje w mobilność w miastach.

6.20 Nawet jeśli Komisja przewiduje w swoim planie działań zbadanie potrzeb przyszłego finansowania poczynając od 2010 roku, równocześnie nadal wspierając finansowo program CIVITAS⁽⁹⁾, EKES życzyłby sobie bardziej formalnego zobowiązania do przyznania dodatkowych funduszy, nie zaniedbując przy tym możliwości finansowania, przynajmniej w części, mobilności w miastach za pośrednictwem funduszy pochodzących z systemów miejskich opłat wjazdowych lub opłat parkingowych. EKES proponuje stworzenie specyficznego instrumentu finansowego w celu wspierania mobilności w miastach.

6.21 W swoim komunikacie w sprawie rozwoju sieci obywatelskiej z 1998 roku, Komisja zamierzała wspierać priorytetowo zrównoważone systemy transportu lokalnego i regionalnego i chciała zbadać, jak czuwać nad tym, by podmioty promujące te systemy transportu brały pod uwagę warunki dostępności. EKES byłby bardzo zainteresowany zapoznaniem się z wynikami tego studium.

6.22 EKES ocenia, że przegląd przyszłych uregulowań dotyczących funduszy wspólnotowych przewidziany na 2013 rok powinien, raczej niż ustalać poziom priorytetowości, uzależnić przyznawanie wspólnotowych środków finansowych transportowi publicznemu w miastach od wdrożenia planów dotyczących mobilności w miastach i od skrupulatnego przestrzegania kryteriów dostępności dla osób z ograniczeniami ruchowymi.

Działanie 17 – Powołanie centrum monitorowania mobilności

6.23 EKES z zadowoleniem przyjmuje powołanie centrum monitorowania mobilności w mieście będące platformą wirtualną, zakładając, że wymiana dobrych praktyk powinna dotyczyć wszystkich aspektów mobilności w miastach, w tym dostępności dla osób z ograniczeniami ruchowymi.

Bruksela, 27 maja 2010 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Mario SEPI

⁽⁹⁾ CIVITAS: (City Vitality Sustainability) wspólnotowy program badań i innowacji w dziedzinie transportu miejskiego.