

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Dokument roboczy służb Komisji – Ocena białej księgi »Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu«”

[SWD(2020) 410 final]

(2021/C 341/14)

Sprawozdawca: **Pierre Jean COULON**

Współsprawozdawczynie: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 14.1.2021
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	27.5.2021
Data przyjęcia na sesji plenarnej	9.6.2021
Sesja plenarna nr	561
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	241/1/4

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę oceny wdrażania białej księgi z 2011 r., wyrażając jednocześnie ubolewanie, że ocenę tę podjęto tak późno i przekazano mu dopiero na jego wniosek.

1.2. EKES chciałby w przyszłości mieć systematyczny dostęp do informacji o postępach we wdrażaniu strategii Komisji i możliwość wnoszenia własnego wkładu w dziedzinie transportu. Ponadto EKES zaleca, by w przyszłych dokumentach strategicznych od samego początku uwzględniano jasny plan monitorowania.

1.3. EKES wyraża nadzieję, że oceny te polegają na opracowywaniu regularnych i tematycznych sprawozdań z postępów w odstępach czasu umożliwiających rzeczywistą ocenę postępów, opóźnień i ich przyczyn oraz, w razie potrzeby, ewentualnych środków naprawczych. Ważne jest, aby w odpowiednim czasie ocenić dotychczasowe osiągnięcia, a także to, czego nie udało się osiągnąć i dlaczego tak się stało (np. współmodalność, lepsza sytuacja kolei, zatory komunikacyjne, kwestie społeczne, cele środowiskowe), oraz podjąć odpowiednie działania.

1.4. Komitet wspiera ekologizację transportu, jednakże podkreśla, że transformacja energetyczna musi być sprawiedliwa i zapewniać – nie rezygnując z realizacji wytyczonych celów – wykonalne i realistyczne rozwiązania alternatywne, uwzględniające szczególne lokalne uwarunkowania gospodarcze i społeczne oraz potrzeby wszystkich części Europy, w tym obszarów wiejskich.

1.5. Komitet przywołuje także swoje stanowisko w sprawie białej księgi, powtarzając, że ograniczanie modalności nie jest opcją, że należy dążyć do współmodalności, a nie przesunięcia międzygałęziowego, oraz że transformacja ekologiczna musi zarówno być sprawiedliwa społecznie, jak i chronić konkurencyjność europejskiego transportu, w tym poprzez pełne wdrożenie europejskiego obszaru transportu, przy pełnym wdrożeniu jednolitego rynku. W tym kontekście EKES ubolewa również nad opóźnieniami we wdrażaniu TEN-T.

1.6. EKES, podobnie jak w opinii z 2012 r., pragnie zachęcić do otwartej, ciągłej i przejrzystej wymiany poglądów między społeczeństwem obywatelskim (przedsiębiorstwa, pracodawcy, pracownicy, użytkownicy, organizacje pozarządowe, środowiska akademickie itp.), Komisją i innymi właściwymi podmiotami, takimi jak władze krajowe na różnych szczeblach, na temat wdrażania białej księgi. W ten sposób zwiększy się akceptacja i zrozumienie ze strony społeczeństwa obywatelskiego, a także przekaz informacji zwrotnych przydatnych dla decydentów politycznych i osób odpowiedzialnych za wdrażanie.

1.7. EKES powtarza swoje stanowisko zawarte w opinii z 2011 r. w sprawie społecznych aspektów polityki transportowej UE. Wzywa Komisję Europejską do zastosowania niezbędnych środków w celu zapewnienia harmonizacji norm społecznych w odniesieniu do ruchu wewnątrzunijnego, uwzględniając przy tym potrzebę zapewnienia równych warunków działania w tym zakresie na szczeblu międzynarodowym.

1.8. Nowa „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” stanowi przedmiot opinii EKES-u (TEN/729⁽¹⁾) przyjętej w dniu 28 kwietnia 2021 r. EKES ponownie zdecydowanie wzywa do wdrożenia wszystkich przedstawionych w tej opinii wniosków i zaleceń.

1.9. EKES będzie bardzo uważny i w ramach kilku opinii będzie prowadzić prace dotyczące przyszłej strategii „Gotowi na osiągnięcie celu 55 proc.”, którą Komisja ma opublikować 14 lipca.

2. Wprowadzenie

2.1. W dniu 10 grudnia 2020 r. został opublikowany dokument roboczy zatytułowany „Ocena białej księgi »Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu» [SWD(2020) 410]. W 2011 r., podczas opracowywania wspomnianego planu, przeprowadzono konsultacje z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym. Komitet przyjął 26 października 2011 r. opinię TEN/454. Po opublikowaniu dokumentu oceny SWD(2020) 410 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił przeanalizować przeprowadzoną ocenę względem celów zawartych w planie utworzenia obszaru transportu, opinii TEN/454⁽²⁾ i zmian, jakie nastąpiły od czasu jej publikacji.

2.2. Od czasu przyjęcia białej księgi zrealizowano wiele inicjatyw Komisji obejmujących wszystkie rodzaje transportu (czwarty pakiet kolejowy, europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej z 2016 r., dyrektywa w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, trzy pakiety na rzecz mobilności dotyczące różnych aspektów transportu drogowego, rozporządzenie o usługach portowych, „Niebieski pas”, rozporządzenia w sprawie transportu, strategia w dziedzinie lotnictwa, program NAIADES, europejski akt prawny w sprawie dostępności, rozporządzenie UE w sprawie trans-europejskich sieci transportowych, rozporządzenie w sprawie instrumentu „Łącząc Europę” itd.). Przeprowadzona ocena jest okazją do podkreślenia postępu technicznego, politycznego i społecznego, a zwłaszcza regulacyjnego w dziedzinie transportu drogowego w pakiecie mobilności przyjętym w 2020 r., a jednocześnie przypomina cele, które nie zostały zrealizowane.

2.3. Warto spojrzeć na osiągnięcia w świetle pierwotnych celów założonych w 2011 r., które nie mogły uwzględniać wydarzeń, jakie od tamtego czasu nastąpiły, zarówno pod względem geopolitycznym (brexit, wzrost znaczenia Chin), jak i środowiskowym (brak oznak spowolnienia globalnego ocieplenia czy zbiorowej zdolności do osiągnięcia celów porozumienia paryskiego) czy zdrowotnym (kryzys wywołany COVID-19). Kryzys zdrowotny pokazał zależność Europy od importu towarów strategicznych mających znaczenie dla suwerenności i stał się przyczyną historycznego interwencjonizmu europejskiego (plan odbudowy o wartości 750 mld EUR), który z kolei stanowił następstwo głębokiej zmiany europejskich ambicji w zakresie polityki środowiskowej zakładającej osiągnięcie neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla do 2050 r. i ograniczenie o 90 % emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.

2.4. EKES odnotowuje dokument roboczy służb Komisji z 2016 r. oceniający realizację planu utworzenia obszaru transportu⁽³⁾, w którym stwierdzono, że odnośnie do celów wyznaczonych w białej księdze czas, jaki upłynął od jej przyjęcia, jest w większości przypadków zbyt krótki, by właściwie ocenić osiągnięte postępy. W ocenie wskazano, że podejmowane są wysiłki w celu poprawy odpowiednich wskaźników, oraz odniesiono się do oczekiwań zainteresowanych stron dotyczących większego skupienia się na wdrażaniu, zwiększenia inwestycji w infrastrukturę transportową, pełniejszego uwzględnienia potrzeb użytkowników i pracowników transportu, wzmocnienia jednolitego europejskiego obszaru transportu oraz rozwoju technologicznego.

2.5. Choć niniejsza opinia ma ograniczać się do dokumentu oceny, nie można całkowicie pominąć zmian zachodzących w skali globalnej. Dlatego zachęcamy, by w odniesieniu do każdego punktu odbiorcy opinii rozpatrzyli potencjalne, przewidywalne lub możliwe skutki krótko-, średnio- i długoterminowe tych wydarzeń, w stosunku do których nie dysponujemy jeszcze odpowiednią perspektywą czasową.

2.6. EKES potwierdza swój pogląd wyrażony w opinii w sprawie planu utworzenia obszaru transportu, dotyczący znaczenia zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego w realizację i ocenę planu. W 2015 r. na wniosek Parlamentu Europejskiego, który we wrześniu 2015 r. przyjął rezolucję w sprawie wdrożenia planu, EKES przyjął opinię w sprawie postępow i wyzwań związanych z planem. W dokumencie roboczym służb Komisji z 2016 r. przedstawiono poglądy kilku organów UE, co EKES uznaje za dobrą praktykę.

⁽¹⁾ Dz.U. C 286 z 16.7.2021, s. 158.

⁽²⁾ Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 146.

⁽³⁾ SWD(2016) 226.

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje tę inicjatywę oceny, która pozwala mu przedstawić swój punkt widzenia i powinna przede wszystkim służyć ustaleniu priorytetów w świetle zmian, postępów i opóźnień wskazanych w dokumencie. EKES pragnie być w przyszłości regularnie informowany o postępach we wdrażaniu poszczególnych strategii za pomocą tego rodzaju dokumentów oceny opracowywanych w odstępach czasu dostosowanych do każdego projektu. EKES ma nadzieję, że oceny te będą oczywiście zawierały podsumowanie postępów i opóźnień, ale również będą opisywały kluczowe elementy wyjaśniające te postępy i opóźnienia, a także tendencje i inicjatywy międzynarodowe wpływające lub mogące mieć wpływ na pierwotne plany działania.

3.2. W swojej opinii z października 2011 r. EKES wyraził ubolewanie z powodu faktu, że w wykazie proponowanych środków wskazano bardzo niewiele konkretnych terminów, a w planie utworzenia obszaru transportu nie jest wyraźnie określony związek między środkami strategicznymi (w perspektywie 2050 r.) a środkami taktycznymi (które można przedsięwziąć od zaraz). W opinii zaleca się zwłaszcza, by plan zawierał bardziej szczegółowy program prac na lata 2013–2020. W opinii z 2015 r. EKES zaproponował przeprowadzenie ogólnej ponownej oceny planu działania zawartego w załączniku I do planu pod kątem obecnej wykonalności politycznej. Należy stwierdzić, że w 2018 r. odnotowano postępy w realizacji trzech celów szczegółowych (emisje gazów cieplarnianych – cel ograniczenia do 2050 r. o 60 % w porównaniu z 1990 r. i cel ograniczenia do 2030 r. o 20 % w porównaniu z 2008 r., zależność od paliw kopalnych, ograniczenie nadmiernych zatorów komunikacyjnych). Emisje gazów cieplarnianych przekraczają o 32 % poziom z 1990 r. i stale rosły w latach 2013–2018. Paliwa kopalne nadal pokrywają większość potrzeb energetycznych sektora transportu. Wprawdzie ich udział w ostatnich latach wykazywał tendencję spadkową, ale tempo tego spadku, ściśle związane z wdrażaniem przepisów dotyczących ochrony środowiska w różnych krajach, jest niewystarczające. W przypadku wskaźników zatorów komunikacyjnych wydaje się również, że nieokreślony i mało ambitny cel nie został osiągnięty. EKES zwraca jednak uwagę, że nowe sposoby organizacji pracy wywołane kryzysem zdrowotnym otwierają nowe perspektywy systemowe.

3.3. W opinii z 2011 r. EKES poparł strategię planu utworzenia obszaru transportu polegającą na większym wykorzystaniu narzędzi rynkowych. W opinii z 2015 r. EKES wskazał na potrzebę zwrócenia uwagi m.in. na aspekty spójności związane z zasadą „zanieczyszczający płaci” oraz na konieczność rozważenia ryzyka wykluczenia społecznego i potrzebę zapewnienia spójności z podatkami i opłatami w znaczeniu ogólnym. Jednak ze względu na brak spowolnienia globalnego ocieplenia, wnioski wypływające z kryzysu zdrowotnego oraz istotną rolę władz politycznych w czasie tego kryzysu i niewątpliwie później, EKES wzywa Europę i władze publiczne państw członkowskich do zajęcia należnego im miejsca w kierowaniu przemianami niezbędnymi dla zrównoważonej przyszłości, w szczególności poprzez przyspieszenie programów inwestycyjnych.

3.4. Większość przewidzianych w białej księdze inicjatyw ma na celu wdrożenie współmodalności w ramach jednolitego europejskiego obszaru transportu. EKES potwierdza swoją przychylność względem współmodalności. W tym kontekście EKES zwraca również uwagę na konieczność pełnego wdrożenia w praktyce formalnego otwarcia rynku, które nastąpiło wraz z czwartym pakietem kolejowym, aby kolej stała się atrakcyjnym partnerem pod względem multimodalności, z uwzględnieniem również kwestii ekologicznych i społecznych.

3.5. W 2011 i 2015 r. EKES zwrócił uwagę na brak realistycznego określenia sposobów osiągnięcia celów dotyczących nadania ekologicznego charakteru systemowi transportu oraz szacunku kosztów. Wobec zgłoszonych opóźnień, a także kryzysu zdrowotnego i jego konsekwencji gospodarczych EKES wyraża duże obawy, czy zainteresowane podmioty będą w stanie sfinansować niezbędne przemiany.

3.6. Początkowy cel ograniczenia emisji CO₂ w sektorze transportu o 60 % do 2050 r. był bardzo ambitny, zwłaszcza w świetle danych na koniec 2018 r. i oceny, z której wynikało, że bez dodatkowych polityk lub zwiększenia istniejących środków nie zostanie on osiągnięty. EKES ma nadzieję, że nowy impuls płynący z Europejskiego Zielonego Ładu sprawi, iż europejska polityka badań i rozwoju będzie na miarę wyzwań, a także przełoży się na zarządzanie i wdrażanie według zaostrożonego harmonogramu.

3.7. Komitet sugeruje, aby zaostrożony harmonogram i określone cele średnioterminowe nie ograniczały się do emisji CO₂ i obejmowały określone ilościowo cele szczegółowe w zakresie ograniczenia zależności od ropy naftowej, emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Komitet podkreśla, że transformacja energetyczna nie może prowadzić do pogorszenia warunków życia na niektórych obszarach Europy. Przejście na czystą energię musi być odpowiednio dostosowane i uwzględniać specyficzne cechy gospodarcze, społeczne i terytorialne, nie podważając jednocześnie własnych celów.

3.8. Podobnie jak w swoich poprzednich opiniach (z lat 2011 i 2015), EKES ponownie podkreśla wagę słów zawartych w punkcie 18 planu utworzenia obszaru transportu, w którym stwierdza się, że: „Nie możemy jednak ograniczyć mobilności”. Zdaniem EKES należy przypomnieć, że stwierdzenie to nie powinno być interpretowane jako sprzeczne z jakimkolwiek środkiem mającym na celu zwiększenie efektywności energetycznej transportu i ograniczenie emisji. Faktem jest, że Europa przeżywa okres tendencji wzajemnie sobie przeczących. Nie powinno to jednak prowadzić do zmiany kursu polityki. Spośród celów planu znaczące postępy poczyniono w zakresie realizacji celów związanych z organizacją europejskiego rynku wewnętrznego. Byłoby wysoce szkodliwe, gdyby społeczne i środowiskowe oczekiwania różnych europejskich inicjatyw stały się w nadchodzących latach drugorzędne.

3.9. W planie utworzenia obszaru transportu wzięto pod uwagę konieczność wzmocnienia konkurencyjności środków transportu alternatywnych wobec transportu drogowego. Komitet w dalszym ciągu popiera ten cel pod warunkiem że będzie on realizowany poprzez podnoszenie potencjału i jakości transportu kolejowego, żeglugi śródlądowej i transportu morskiego na małych odległościach oraz skuteczności usług intermodalnych, a nie kosztem rozwoju skutecznych i zrównoważonych usług transportu drogowego w UE.

3.10. EKES z zadowoleniem przyjmuje postęp w dziedzinie społecznej (utworzenie Europejskiego Urzędu ds. Pracy, włączenie do prawa europejskiego Konwencji MOP o pracy na morzu, wdrożenie środków nadzoru przewidzianych w pakiecie dotyczącym transportu drogowego z grudnia 2011 r. itd.). EKES pozostaje jednak zaniepokojony napięciami na rynku drogowych przewozów towarowych spowodowanymi rozbieżnościami w ochronie socjalnej i poziomie płac, a także niegodnymi warunkami pracy w niektórych przypadkach. Podobnie jak w 2011 i 2015 r., EKES wzywa do podniesienia standardów socjalnych, zwiększenia bezpieczeństwa drogowego i zasobów ludzkich i finansowych w celu monitorowania przestrzegania przepisów prawa. EKES pragnie również, aby Komisja przyjrzała się problemowi „pracowników najemnych” platform oferujących dostawy do domu. Podobnie jak w swojej opinii TEN 697⁽⁴⁾, Komitet wzywa do wspierania pracy najemnej i zwalczania dumpingu socjalnego.

3.11. W swoich poprzednich opiniach (z 2011 i 2015 r.) EKES wyraził poważne wątpliwości co do zasadności szczegółowego celu, określonego w planie utworzenia obszaru transportu, polegającego na przejściu na inny rodzaj transportu, tj. na przesunięciu 30 % drogowych przewozów towarowych na odległościach powyżej 300 km do transportu kolejowego lub wodnego do 2030 r., a ponad 50 % – do 2050 r. Z przeprowadzonej oceny wyraźnie wynika, że do tej pory nie nastąpiły zmiany w podziale pomiędzy środki transportu. W tym względzie EKES zgadza się ze stwierdzeniem zawartym w rezolucji Parlamentu Europejskiego z 2015 r. w sprawie wdrożenia planu, że strategia dotycząca zmiany transportu zawarta w planie działania nie okazała się skuteczna i że w związku z tym należy poprawić zrównoważony charakter wszystkich rodzajów transportu i poszukiwać rozwiązań w zakresie współmodalności. Europejski Zielony Ład i jego cel ograniczenia o 90 % emisji gazów cieplarnianych do 2050 r. w transporcie wprowadza pewne przesunięcia, ale nie przynosi odpowiedzi na praktyczne pytania, jakie pojawiają się w związku z tym nowym ambitnym celem.

3.12. EKES ponownie wyraża obawy dotyczące konkurencyjności Europy i jej przedsiębiorstw. EKES stanowczo uważa, że należy preferować środki globalne. Środki o zasięgu regionalnym lub kontynentalnym – takie jak europejskie prawa konsumentów, normy społeczne i środki zrównoważonego rozwoju – powinny mieć również zastosowanie do przedsiębiorstw transportowych pochodzących z krajów spoza UE, prowadzących działalność w kierunku do i spoza rynku wewnętrznego oraz na rynku wewnętrznym, co doprowadzi do wyrównania warunków działania w skali globalnej oraz pozwoli uniknąć ucieczki emisji i utraty miejsc pracy.

3.13. EKES przyjmuje do wiadomości, że w obu poprzednich ocenach zasadniczo utrzymywano, iż jest zbyt wcześnie, by w pełni ocenić wyniki realizacji planu utworzenia obszaru transportu. EKES uznaje za niezadowolające stwierdzenie, że kryteria oceny wydają się niewystarczające, by w dowolnym czasie dokonać wiarygodnego podsumowania oceny strategii. Takie stwierdzenie nie wystarcza, tym bardziej że działania związane z wdrażaniem trwają odpowiednio od pięciu (2016 r.) i dziewięciu (2020 r.) lat. W tym kontekście EKES odnosi się do zalecenia zawartego w jego opinii z 2011 r. dotyczącego bardziej precyzyjnego planu prac na lata 2013–2020, co ułatwiłoby ocenę.

3.14. Zarówno w ocenie z 2016 r., jak i ocenie z 2020 r. przywiązuje się znaczną wagę do pełnego wdrożenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, a w ocenie z 2020 r. szczególną uwagę zwraca się na jednolity rynek UE jako silną siłę napędową efektywnych kosztowo zmian, w tym zwłaszcza powszechnej akceptacji zmian technologicznych, oraz wskazuje się na znaczenie tego faktu dla wspierania inwestycji publicznych i prywatnych w tym zakresie. Dlatego EKES jest zaskoczony, że w strategii Komisji na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności do 2020 r. nie poświęcono więcej uwagi związkowi między celami w zakresie zrównoważonego rozwoju i cyfryzacji a jednolitym rynkiem, w tym aspektem społecznym i spójności. Z tych względów EKES wyraża ubolewanie, że przed podjęciem decyzji w sprawie nowej strategii nie zakończono oceny z 2020 r. Umożliwiłoby to wykorzystanie wniosków z tej oceny przy opracowywaniu strategii.

3.15. EKES wyraża ubolewanie, że w ocenie nie zwrócono należytej uwagi na problemy i opóźnienia we wdrażaniu TEN-T, a w szczególności korytarzy sieci bazowej.

3.16. EKES zwraca uwagę na znaczenie uzyskania wsparcia społeczeństwa obywatelskiego i zainteresowanych stron, w tym poprzez dialog oparty na uczestnictwie, zgodnie z sugestią zawartą w opinii EKES-u z 2012 r. Szerokie zrozumienie i akceptacja celów polityki będą odgrywać istotną rolę w zakresie osiągnięcia wyników.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 14 z 15.1.2020, s. 112.

4. Uwagi szczegółowe

4.1. EKES nadal popiera program transeuropejskich sieci transportowych. W ramach Zielonego Ładu EKES apelował, nadal apeluje i będzie apelował o politykę inwestycyjną w nowoczesną infrastrukturę dostosowaną do przyszłych wyzwań⁽⁵⁾. EKES nadal popiera program transeuropejskich sieci transportowych. Ponadto Komitet zaleca priorytetowe traktowanie bezpośrednich połączeń między węzłami lotniczymi a siecią kolei dużych prędkości, których istnienie jest warunkiem wstępnym do dyskusji na temat ewentualnego zakazu lotów na krótkich dystansach.

4.2. EKES potwierdza swoje poparcie dla utworzenia i wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Podobnie jak w swojej opinii TEN/697 i w świetle kryzysu Komitet wzywa państwa członkowskie i wszystkie zainteresowane podmioty sektora lotnictwa do ułatwienia pełnej i szybkiej realizacji ambitnych założeń UE dotyczących bezpieczeństwa, efektywności finansowej, potencjału i zrównoważonego charakteru europejskiego sektora transportu lotniczego.

4.3. W ramach swojej polityki w zakresie transportu kolejowego Komisja do tej pory koncentrowała się głównie na konkurencji w sektorze kolejowym, a nie na spójnej realizacji celów polityki ochrony środowiska określonych w białej księdze w sprawie transportu. EKES podkreśla, że zintegrowane systemy kolejowe mogą zagwarantować sprawiedliwy przydział tak samo jak systemy niezintegrowane. Rozdział miał różne konsekwencje w różnych państwach członkowskich, w zależności od stanu infrastruktury, jakości i wielkości taboru oraz modelu rozdziału. Konkurencyjność nowych prywatnych przewoźników często opiera się na obniżonych standardach warunków pracy. Jednolity model w sektorze kolejowym nie jest zadowalający: konieczne jest uwzględnienie specyfiki geograficznej, zakresu modelu, układu linii, a także trybów funkcjonowania przewozów towarowych i pasażerskich.

4.4. Znaczne kwoty, które planuje się przeznaczyć na osiągnięcie neutralności pod względem emisji dwutlenku węgla do 2050 r. i ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 50 % do 2030 r., prawdopodobnie okażą się wstrząsem dla sektora transportu. EKES opowiada się za utworzeniem „transportowego FST” (Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji), aby w szczególności sposób wspierać pracowników i przedsiębiorstwa tego sektora, które nie są dużymi podmiotami.

4.5. Od 2011 r. poczyniono pewne postępy w dziedzinie społecznej, w szczególności dzięki wdrożeniu Konwencji MOP o pracy na morzu z 2006 r. Jednak te minimalne regulacje nie mogą zagwarantować zainteresowanym pracownikom warunków pracy współmiernych do oczekiwanego poziomu europejskiego. Po rezygnacji z projektu europejskiej bandery EKES pragnie, by Komisja Europejska kontynuowała wysiłki na rzecz harmonizacji standardów socjalnych w odniesieniu do ruchu wewnątrzunijnego, uwzględniając jednocześnie potrzebę zapewnienia warunków uczciwej konkurencji na poziomie międzynarodowym w tej dziedzinie.

4.6. Odnośnie do utworzenia europejskiego rejestru i bandery EKES zauważa, że w ocenie pomija się różnorodne i złożone przyczyny nieosiągnięcia tego celu.

4.7. Jeśli chodzi o europejską strategię w zakresie badań, innowacji i wdrożenia w dziedzinie transportu, nowe cele Europejskiego Zielonego Ładu wymagają skutecznych metod mobilizacji zasobów i lepszej koordynacji działań różnych podmiotów sektora.

4.8. EKES przypomina swą opinię z 2011 r. w sprawie społecznych aspektów polityki transportowej UE, w której zaleca, aby „zachęcać kobiety i młodych pracowników do podejmowania pracy w sektorze transportowym za sprawą rozwiązań poprawiających jakość zatrudnienia we wszystkich rodzajach transportu, a także gwarantujących poprawę warunków pracy, szkolenia i uczenia się przez całe życie, możliwości rozwoju kariery, bezpieczeństwa eksploatacyjnego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy oraz rozwiązań, które przyczyniają się do lepszego zachowania równowagi pomiędzy życiem zawodowym a prywatnym”⁽⁶⁾.

4.9. EKES przypomina o konieczności utworzenia centrum monitorowania kwestii społecznych, zatrudnienia i szkoleń w dziedzinie transportu. Konieczne jest wprowadzenie systemu zachęt wspierających przyjmowanie norm jakościowych w całym sektorze transportu.

4.10. W swojej opinii z 2011 r. EKES stwierdzał, że „generalnie, wymiar społeczny planu jest nikły”. EKES kieruje tę samą uwagę w stosunku do dokumentu oceny. Z punktu widzenia EKES-u potrzeba dokonania oceny społecznej jest priorytetowa i wiąże się z postulatem utworzenia centrum monitorowania kwestii społecznych, o którym była mowa w poprzednim punkcie. Zmiany i ich tempo, jakich wymaga się od tego sektora, będą siłą rzeczy wywierać presję na realizujące je organizacje i osoby.

⁽⁵⁾ Opinia EKES-u w sprawie zrównoważonego rozwoju polityki transportowej UE i sieci TEN-T (opinia rozpoznawcza) (Dz.U. C 248 z 25.8.2011, s. 31) (TEN/446).

⁽⁶⁾ Opinia EKES-u w sprawie: „W jaki sposób polityka unijna wpłynęła na możliwości zatrudnienia, potrzeby w zakresie szkoleń oraz warunki pracy pracowników sektora transportu?” (opinia rozpoznawcza) (Dz.U. C 248 z 25.8.2011, s. 22) (CESE 1006/2011).

4.11. Kryzys zdrowotny i rozwój sprzedaży internetowej z dostawą do domu lub dostawą blisko domu zwiększyły zindywidualizowany transport towarów, szczególnie na obszarach miejskich. Większe natężenie takich metod dystrybucji jest czynnikiem wzrostu zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczenia na obszarach miejskich i, jak w przypadku energii, rodzi pytanie o tzw. ostatni kilometr. Wyzwań związanych z tego typu konsumpcją jest wiele w kontekście jeszcze szybszego wdrażania środków mających na celu ograniczenie emisji CO₂, zwłaszcza na obszarach gęsto zaludnionych.

4.12. EKES zauważa postęp w zakresie liczebności pojazdów elektrycznych, a także bardzo zróżnicowaną sytuację w poszczególnych państwach Unii. Postępy te, które są zasadniczo wynikiem ustawodawstwa każdego państwa członkowskiego, wymagają infrastruktury i wiążą się z kwestią standaryzacji. W opinii na ten temat (7) Komitet wyraził już swe bezwzględne poparcie dla wysiłków na drodze do popularyzacji pojazdów elektrycznych. Przychylnie, ale i ostrożnie przyjmuje wykorzystanie energii niskoemisyjnej.

4.13. EKES zauważa, że biała księga dotyczy głównie innowacji technologicznych i pomija inne ważne aspekty polityki mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, które również mogą być innowacyjne (np. środki niewiązujące i innowacje społeczne, takie jak nowe podejście w zakresie planowania, uczestnictwo obywateli, innowacyjne metody podnoszenia świadomości itp.). Dlatego wskazana jest szersza definicja innowacji.

4.14. Choć transport niemotoryzowany został uznany w 2011 r., nadal nie poświęca się wystarczającej uwagi promowaniu go i nie jest ono spójne. Wiele miast inwestuje w infrastrukturę dla ruchu pieszego i rowerowego (np. w ramach programów EFRR). UE nie ma jednak obecnie ani strategii, ani zdolności administracyjnych czy w zakresie zarządzania, aby zajmować się tym obszarem w sposób kompleksowy, międzysektorowy i zintegrowany. EKES odsyła do swojej opinii w sprawie znaczących potencjalnych korzyści zdrowotnych, jakie przynoszą aktywne sposoby przemieszczania się w Europie, takie jak jazda na rowerze i chodzenie pieszo. Komitet świadomie proponuje drobne działania, aby uwolnić potencjał ruchu rowerowego i pieszego w zakresie korzyści dla zdrowia i dostępności dla obywateli Europy. W związku z tym EKES sugeruje opracowanie strategii UE na rzecz transportu niemotoryzowanego, która doprowadziłaby do konkretnych działań na poziomie europejskim w zakresie planowania strategicznego, projektowania i inwestycji w ruch rowerowy i pieszy.

4.15. W odniesieniu do planów na rzecz mobilności w miastach, od czasu publikacji w 2013 r. wytycznych dotyczących planu zrównoważonej mobilności miejskiej (PZMM), Komisja przyznała setkom miast w całej Europie dofinansowanie z funduszy europejskich (np. w ramach inicjatywy CIVITAS), aby zapewnić wyważony i zintegrowany rozwój zrównoważonego transportu miejskiego. Dowodem na to są imponujące i liczne realizacje wynikające z przyjęcia PZMM w Europie. Należy zauważyć, że chodzi o przyjęcie podejścia partycypacyjnego skoncentrowanego na potrzebach podmiotów znajdujących się w centrum procesu. Kompleksowe i zrównoważone planowanie mobilności miejskiej dowiodło, że może stać się skutecznym sposobem sprostania wyzwaniom klimatycznym, energetycznym i środowiskowym. EKES pragnie zachęcić do podjęcia europejskiej inicjatywy, która wydaje się niezbędna do wprowadzania w państwach Unii krajowych ram dla opracowywania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej, które stanowią główne strategiczne narzędzia planowania mobilności miejskiej.

4.16. Odnośnie do komunikacji i przekazywania wiedzy w dziedzinie mobilności miejskiej EKES zwraca uwagę na doskonałe efekty, jakie przyniosło utworzenie w 2014 r. portalu ELTIS jako centrum monitorowania mobilności w miastach, które przyczynia się do eksponowania zachodzących zmian i dobrych praktyk.

4.17. Środki dotyczące opłat drogowych i systemów regulujących dostęp pojazdów do obszarów miejskich nadal nie są powszechnie akceptowane w Europie. Biała księga wskazuje, że koszty zatorów komunikacyjnych wzrosną o około 50 % do 2050 r. oraz że istnieje potrzeba oceny istniejących systemów opłat drogowych poprzez zapewnienie zachęt dla państw członkowskich wprowadzających projekty pilotażowe w celu wdrożenia systemów zgodnie z tymi wytycznymi. Rozwiązaniem mogłoby być promowanie i zachęcanie do transportu publicznego i niemotoryzowanej mobilności.

4.18. Biała księga przewidywała coraz szybszy rozwój paliw alternatywnych (takich jak napęd elektryczny lub wodór) jako przyczynę do bardziej ekologicznego transportu. Chociaż produkcja paliw alternatywnych poprawiła się i wzrosła w ciągu ostatniej dekady, w 2018 r. tylko 33 % energii elektrycznej w Europie pochodziło ze źródeł odnawialnych. EKES uważa zatem, że emisje spalin z pojazdów i ich ślad węglowy należy zmniejszyć w całym cyklu ich życia. Ponadto zastąpienie pojazdów z silnikami spalinowymi pojazdami elektrycznymi w żaden sposób nie zmieni schematów powstawania zatorów komunikacyjnych w naszych miastach.

Bruksela, dnia 9 czerwca 2021 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

(7) Opinia EKES-u w sprawie: „W kierunku szerszego wdrożenia pojazdów elektrycznych” (opinia rozpoznawcza) (Dz.U. C 44 z 11.2.2011, s. 47) (CESE 989/2010).