

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji:  
„Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego zaawansowanego  
technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”**

COM(2009) 279 wersja ostateczna

**oraz założeń europejskiej polityki transportowej po 2010 r.**

**(opinia rozpoznawcza)**

(2010/C 255/20)

Sprawozdawca: **Lutz RIBBE**

Dnia 17 czerwca 2009 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie:

„Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu” (komunikat)

COM(2009) 279 wersja ostateczna.

Pismem z 2 lipca 2009 r. prezydencja szwedzka w Radzie Unii Europejskiej zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o opracowanie opinii w sprawie

założeń europejskiej polityki transportowej po 2010 r.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 12 listopada 2009 r. Sprawozdawcą był Lutz RIBBE.

Na 458. sesji plenarnej w dniach 16–17 grudnia 2009 r. (posiedzenie z 16 grudnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 171 do 5 – 11 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES zgadza się ze sporządzoną przez Komisję analizą dotychczasowej polityki transportowej, zgodnie z którą osiągnięcie postawionych sobie celów w zakresie zrównoważonego rozwoju jest jeszcze nader odległe i że konieczna jest zasadnicza zmiana kierunku działań.

1.2 EKES zwraca uwagę, że nie tylko istnieje potrzeba podjęcia jeszcze bardziej usilnych starań mających na celu ochronę środowiska (na przykład dotyczących ochrony klimatu, oszczędzania zasobów, różnorodności biologicznej, hałasu, zanieczyszczeń powietrza itd.), ale także nie rozstrzygnięto wielu kwestii społecznych w dziedzinie transportu. Dotyczy to nie tylko praw pracowników oraz warunków pracy i wynagradzania osób zatrudnionych w sektorze transportu, lecz także zagadnień dostępności publicznych środków transportu i dostępu do nich dla osób niepełnosprawnych, młodszych i starszych. Ponadto dotyczy to również swobody wyboru dla uczestników ruchu, którzy nie mogą lub nie chcą posiadać własnego samochodu.

1.3 Komitet popiera cele nakreślone w dokumencie Komisji, jednak nie uważa, aby dokonanie zasadniczego przełomu było możliwe już dzięki opisanym instrumentom.

1.4 Większość nakreślonych celów jest dostatecznie znana, a część z nich jest przywoływana przez Komisję już od wielu lat. Jednakże są one realizowane w niedostatecznym stopniu. Jako przykłady można tu podać internalizację kosztów zewnętrznych czy żądania zmiany polityki transportu miejskiego.

1.5 W ostatecznej wersji swojej białej księgi Komisja powinna przedstawić jasne możliwe działania oraz określić konkretne, wymierne cele.

1.6 Komitet uważa, że decydujące znaczenie będzie miała debata nad tym, jakie decyzje polityczne i planistyczne przyczyniają się do powstawania transportu bądź umożliwiają jego uniknięcie. Wzywa się Komisję do zwrócenia znacznie większej uwagi na to zagadnienie przy przedkładaniu białej księgi lub nowych wytycznych polityki.

## 2. Komunikat Komisji Europejskiej

2.1 W 2001 r. Komisja opublikowała białą księgę (1), w której zostały zaproponowane ówczesne wytyczne dla europejskiej polityki transportowej do 2010 r. Ten program został zaktualizowany w 2006 r. w trakcie przeglądu śródkresowego (2). Komisja uważa, że wraz ze zbliżaniem się końca tego dziesięcioletniego okresu nadszedł czas, aby spojrzeć dalej w przyszłość i wyznaczyć kierunek przyszłego rozwoju polityki transportowej.

2.2 W opublikowanym przez siebie komunikacie Komisja przedstawia pierwsze wyniki swoich rozważań, na które składają się zróżnicowane analizy, dyskusje i wyniki konsultacji.

2.3 W analizie obecnej sytuacji stwierdza się, że „transport jest zasadniczym elementem gospodarki europejskiej”; 7 % europejskiego PKB i ponad 5 % miejsc pracy w UE przypada na sektor transportu. Komisja opisuje i podkreśla znaczenie transportu również dla społecznej i gospodarczej spójności regionów, Europy i świata, dla konkurencyjności przemysłu europejskiego i dla realizacji celów lizbońskich.

2.4 Jednocześnie Komisja stwierdza jednak, że w polityce transportowej „osiągnięcia w zakresie realizacji celów polityki zrównoważonego rozwoju UE okazały się jednak skromniejsze: zgodnie ze sprawozdaniem z postępów z 2007 r. (3) europejski system transportowy wciąż pod wieloma względami nie wkroczył na drogę zrównoważonego rozwoju”.

2.5 Dalej podkreśla się, że „obszarem polityki, w którym należy dokonać dalszych postępów jest ochrona środowiska naturalnego. W porównaniu z 1990 r., w Unii Europejskiej w żadnym innym sektorze poziom emisji gazów cieplarnianych nie wzrósł tak jak w sektorze transportu (4). (...) Po zastosowaniu tej analizy w odniesieniu do rozwoju transportu w przeszłości, można stwierdzić, że działalność tego sektora uległa znacznemu zwiększeniu, któremu nie towarzyszyły wystarczające postępy w zakresie ograniczenia zużycia energii i redukcji emisji gazów cieplarnianych”.

2.6 Oddzielenie rozwoju transportu od wzrostu PKB, co było jednym z celów białej księgi z 2001 r. oraz strategii zrównoważonego rozwoju, dokonało się jedynie w transporcie pasażerskim, ale nie w transporcie towarowym. Wyjaśnieniem tego jest między innymi to, że „wzrost transportu towarowego jest również związany ze stosowanymi rozwiązaniami w gospodarce – koncentracją produkcji w niewielu ośrodkach w celu osiągnięcia ekonomii skali, delokalizacją, dostawami terminowymi typu »just-in-time«, szeroko stosowanemu recyklingowi szkła, papieru i metalu, co pozwoliło obniżyć koszty i, prawdopodobnie, zmniejszyć poziom emisji w innych sektorach kosztem zwiększenia emisji pochodzących z transportu”.

(1) COM(2001) 370 wersja ostateczna.

(2) COM(2006) 314 wersja ostateczna.

(3) COM(2007) 642 wersja ostateczna.

(4) O ile nie wskazano inaczej, dane pochodzą z rocznika statystycznego DG TREN za 2009 r. *EU energy and transport in figures*.

2.7 Nawet zwiększająca się efektywność energetyczna transportu (i poszczególnych środków transportu) nie jest wystarczająca do zrównoważenia rozwoju transportu (5). Oznacza to, że rozwój transportu uznaje się za równie problematyczny jak to, że „postępy w przekierowaniu przewozów na bardziej energooszczędne rodzaje transportu, w tym krótkodystansową żeglugę morską, były dość ograniczone”.

2.8 W części zatytułowanej „Tendencje i wyzwania” Komisja stwierdza między innymi, że:

— Odsetek osób starszych (powyżej 65 lat) w UE znacznie się zwiększy, czego skutkiem będzie z jednej strony zmiana zachowań transportowych, a z drugiej strony konieczność przeznaczenia większej ilości środków publicznych na świadczenia emerytalne, służbę zdrowia i opiekę. Komisja zakłada, że z tego względu w przyszłości ilość środków publicznych dostępnych na potrzeby transportu będzie ograniczona.

— Transport będzie odgrywał kluczową rolę w realizacji unijnych celów ochrony klimatu, a dla ich osiągnięcia „konieczne będzie odwrócenie niektórych istniejących tendencji”.

— Zmniejszanie się zasobów paliw kopalnych będzie miało ogromny wpływ na sektor transportu, i to nie tylko pod względem technologicznym (97 % zapotrzebowania energetycznego transportu jest pokrywane za pomocą paliw kopalnych), lecz także strukturalnym (transport paliw kopalnych stanowi obecnie około połowy wielkości przewozów międzynarodowego transportu morskiego).

— Odsetek obywateli UE mieszkających w miastach będzie się zwiększał (6), przy czym stwierdza się, że już teraz 40 % emisji CO<sub>2</sub> i 70 % emisji pozostałych zanieczyszczeń z transportu drogowego przypada na transport lokalny.

— W skali globalnej coraz większa liczba ludności i zwiększający się dobrobyt oznaczają większą mobilność i bardziej rozwinięty transport: przywoływane są badania, zgodnie z którymi liczba samochodów osobowych na całym świecie może wzrosnąć z 700 milionów obecnie do ponad 3 miliardów w 2050 r., „co spowoduje poważne problemy dla zrównoważonego rozwoju, chyba że nastąpi przejście na pojazdy niskoemisyjne lub bezemisyjne i wprowadzona zostanie inna koncepcja mobilności”.

2.9 Podsumowując: Komisja słusznie zauważa, że konieczne jest opracowanie „długoterminowej wizji mobilności ludzi i towarów zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”.

2.10 W tym celu Komisja przedstawia 7 ogólnych celów politycznych:

— stworzenie transportu wysokiej jakości zapewniającego ochronę i bezpieczeństwo,

(5) EKES zwraca uwagę, że w śródkresowym przeglądzie białej księgi dotyczącej transportu (COM(2006) 314, wykres 3-2) przytacza się obliczenia Komisji w odniesieniu do dalszego zwiększenia się emisji CO<sub>2</sub> z sektora transportu do 2020 r., które są sprzeczne z unijnymi celami ochrony klimatu.

(6) Z około 72 % w 2007 r. do 84 % w 2050 r.

- dobrze utrzymana i w pełni zintegrowana sieć,
- bardziej zrównoważony i ekologiczny system transportowy,
- utrzymanie UE w czołówce usług transportowych i technologii,
- ochrona i rozwój kapitału ludzkiego,
- inteligentne ceny jako sygnał dla użytkowników,
- planowanie z myślą o transporcie: poprawa dostępności.

### 3. Uwagi ogólne

3.1 EKES z zadowoleniem przyjmuje ponowne zajęcie się przez Komisję tym zagadnieniem i przedstawienie przez nią w szeroko zakrojonym procesie konsultacji pierwszych, jednak często niezbyt konkretnych, pomysłów w sprawie przyszłości transportu. Jej analiza sektora transportu jest jednoznaczna: jest on wciąż bardzo daleki od osiągnięcia celów wyznaczonych w zakresie zrównoważonego rozwoju i uznano, że konieczne są zasadnicze zmiany. Jednakże wciąż nie widać rozpoznawalnej wizji oraz wynikających z niej konkretnych celów i instrumentów służących ograniczeniu i zmniejszeniu w szczególności zmotoryzowanego transportu indywidualnego. Powinny one zostać przedstawione przez Komisję w formie szczegółowego planu działań zawierającego cele liczbowe.

3.2 EKES zgadza się z wieloma rozważaniami Komisji, dotyczącymi na przykład konieczności optymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury, w tym również nowych i ulepszonych technologii informacyjnych i komunikacyjnych, „potrzeby stworzenia inteligentnych i zintegrowanych systemów logistycznych”, konieczności realizacji nowych pomysłów w szczególności w transporcie miejskim, konieczności usprawnienia współmodalności oraz zwiększenia udziału bardziej ekologicznych środków transportu w transporcie, jak również zastosowania innowacyjnych technologii ograniczających emisje itp. To jednak nie stanowi żadnej nowości, a z pewnością nie jest nową wizją.

3.3 W ubiegłych latach EKES opracował wiele istotnych opinii w sprawie tej polityki oraz technicznej i organizacyjnej optymalizacji zarządzania strumieniami transportowymi, do których należy się tu odwołać. Chodzi tu o opinie w takich sprawach, jak: „Przegląd średniookresowy Białej księgi dotyczącej transportu z 2001 r.” (7); „Strategia na rzecz wdrożenia internalizacji kosztów zewnętrznych” (8); „Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego” (9); „Transgraniczne egzekwowanie prawa dotyczącego bezpieczeństwa drogowego” (10); „TEN-T: Przegląd polityki” (11); „Zwiększenie ekologiczności transportu morskiego i żeglugi śródlądowej” (12); „Zielona księga – przyszła unijna polityka morska” (13); „Transport drogowy w roku 2020” (14);

(7) Dz.U. C 161 z 13.7.2007, s. 89.

(8) Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 80.

(9) Dz.U. C 224 z 30.8.2008, s. 46.

(10) Dz.U. C 77 z 31.3.2009, s. 70.

(11) Dz.U. C 318 z 23.12.2009, s. 101.

(12) Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 20.

(13) Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 50.

(14) Dz.U. C 277 z 17.11.2009, s. 25.

„W kierunku sieci kolejowej nadającej pierwszeństwo przewozom towarowym” (15) oraz „Europejska sieć kolejowa ukierunkowana na konkurencyjny transport towarowy” (16); „Promocja żeglugi śródlądowej NAIADES” (17); „Zintegrowana polityka morska Unii Europejskiej” (18).

3.4 EKES pragnie podkreślić, że polityka transportowa przyszłości musi być czymś o wiele szerszym niż „tylko” zoptymalizowane pod kątem zrównoważonego rozwoju zaspokajanie istniejących lub przewidywanych strumieni transportowych. Wprawdzie Komisja zgłasza w swoim komunikacie odpowiednie słuszne uwagi, jednakże są one zbyt mgliste i niekonkretne. Uznaje się to za największy mankament rozważań.

3.5 W tym kontekście Komisja wprawdzie jasno stwierdza, że konieczne jest wprowadzenie znacznych zmian w obecnych systemach: na przykład w pkt 53 zauważa się, że „transport poddany zostanie zasadniczym zmianom”, w pkt 70 mówi się o konieczności „zasadniczej reorganizacji systemu transportowego”, a w pkt 37 – o „nowej koncepcji mobilności”. Zdaniem Komitetu brak niestety bardziej konkretnych wyjaśnień, co dokładnie ma się pod tymi hasłami na myśli.

3.6 W rezultacie dokument stanowi całkiem dobre podsumowanie wielu znanych stanowisk i pomysłów, ale nie reprezentuje jeszcze prawdziwej „wizji”. W dalszym ciągu wyjaśnienia wymaga wiele zagadnień, jak na przykład otwarta od wielu lat kwestia, w jaki sposób należy rozwiązać problem „internalizacji kosztów zewnętrznych”.

3.7 Z tego względu EKES chciałby wykorzystać przedmiotową opinię rozpoznawczą jako szansę omówienia kilku zasadniczych kwestii, do których – jego zdaniem – nie przyłożono odpowiedniej wagi w dokumencie Komisji. Komitet pragnie, aby te uwagi zostały uwzględnione i pogłębione w dalszych rozważaniach Komisji.

### 4. Uwagi szczegółowe

4.1 Ocena roli transportu przede wszystkim na podstawie wkładu sektora transportu do PKB czy liczby miejsc pracy daje spłycony obraz sytuacji. Zawsze, gdy gromadzą się ludzie, gdy wymieniane są towary, a więc zawsze, gdy prowadzona jest działalność społeczna czy gospodarcza – mamy do czynienia z „transportem”. Można by również powiedzieć: bez wymiany towarów, bez transportu nie funkcjonuje żadne społeczeństwo, a więc nie byłoby żadnego PKB.

4.2 Ludzie chcą i muszą być mobilni, a towary powinny i muszą być wymieniane. W tym kontekście prawdą są stwierdzenia zawarte przez Komisję w pkt 39 i 40 jej komunikatu, zgodnie z którymi „dzięki usługom transportowym możemy korzystać z wielu naszych swobód: swobody wykonywania pracy i mieszkania w różnych częściach świata, swobody do korzystania z różnych produktów i usług, wolności handlu i nawiązywania kontaktów osobistych. (...) Zapotrzebowanie na tego rodzaju możliwości wzrośnie prawdopodobnie w bardziej wielokulturowym i zróżnicowanym społeczeństwie jutra”.

(15) Dz.U. C 27 z 3.2.2009, s. 41.

(16) Dz.U. C 317 z 23.12.2009, s. 94.

(17) Dz.U. C 318 z 23.12.2006, s. 218.

(18) Dz.U. C 211 z 19.8.2008, s. 31.

4.3 Transport ma zatem kluczowe znaczenie, ale nie jest celem samym w sobie. W rzeczywistości nie każdy transport musi automatycznie być uznawany za „dobry” dla społeczeństwa tylko dlatego, że przyczynia się do zwiększenia wymiany ludzi czy towarów. Transport ma bowiem nie tylko korzystne efekty, jak to bardzo wyraziście przedstawia Komisja w swoim dokumencie. Zatem głównym zadaniem polityki jest ustanowienie wyraźnych ram, a nawet granic, dla przedmiotowych „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.

4.4 Tworząc politykę (transportową), należy jednocześnie uważać, aby zapewnić wszystkim współobywatelom również dobrą ofertę środków transportu i bezpieczny dostęp do nich. Całkowicie zgodnie z duchem zrównoważonego rozwoju odnosi się to także w szczególności do słabszych grup społecznych, niepełnosprawnych, dzieci i młodzieży itp. Ponadto należy podjąć działania w celu poprawy warunków pracy osób zatrudnionych w sektorze transportu.

4.5 Jednakże w przeszłości polityka transportowa często była zbyt uproszczona. Dotychczas jej głównym celem była organizacja zaspokajania zapotrzebowania na transport; co więcej, często tworzyła ona nowe zapotrzebowanie i potrzeby transportowe, m.in. poprzez błędne z punktu widzenia gospodarki narodowej priorytetowe wspieranie zmotoryzowanego transportu indywidualnego, wspieranie ekonomicznego podziału pracy opierającego się wyłącznie na taniej ropie naftowej oraz odpowiednim rozmieszczeniu zakładów produkcyjnych i dzielnic mieszkaniowych. Zgodnie z taką polityką transportową uważano, że powstałe w ten sposób problemy można rozwiązać za pomocą działań wyłącznie infrastrukturalnych i technicznych. Zapomniano – i to musi się zmienić – również o przedyskutowaniu kwestii powstawania transportu i celowości niektórych działań transportowych. Jednocześnie Komitet zdaje sobie sprawę z tego, że Komisja nie ponosi za to wyłącznej odpowiedzialności, ponieważ zgodnie z zasadą pomocniczości wiele decyzji podejmowano na szczeblu krajowym, regionalnym czy lokalnym.

4.6 EKES ze szczególnym zadowoleniem przyjmuje bardzo otwarte podjęcie przez Komisję niektórych kwestii. W pkt 59 stwierdza ona: „Wiele służb publicznych zostało stopniowo scentralizowanych z myślą o zwiększeniu wydajności. Zwiększyła się odległość pomiędzy obywatelami a dostawcami usług (szkoły, szpitale, centra handlowe). Przedsiębiorstwa również poddały się tej tendencji ograniczając liczbę miejsc produkcji, magazynów i centrów dystrybucji. Tendencja do koncentracji działalności doprowadziła do powstania znacznej »wymuszonej« mobilności, powodującej pogorszenie warunków dostępności”. Jednakże zdaniem Komitetu w komunikacie brak analizy, jakie działania polityczne należy w związku z tym podjąć.

4.7 Wydaje się bezsporne, że ramowe warunki gospodarcze i decyzje polityczne mają bezpośredni lub pośredni wpływ na opisane tendencje, na przykład w zakresie koncentracji instytucji publicznych, ale również przedsiębiorstw. Istotne jest, aby w przyszłości przed podjęciem decyzji politycznych i planistycznych o wiele dokładniej zbadać wpływ, jaki będą one miały na transport/system transportowy. Czy kiedykolwiek opracowano jakieś plany, które nie zostały zrealizowane, ponieważ podjęto decyzję polityczną, że powstający (indukowany) w ten sposób nowy transport jest niepożądany?

4.8 Z tego względu w kontekście ustaleń, braków i potrzeb opisanych w komunikacie Komisji przydatne byłoby, aby w ramach rozpoczętych poszukiwań „zrównoważonej przyszłości transportu” jasno pokazać, które z dotychczasowych tendencji i ram określanych na szczeblu europejskim i krajowym zostały przez Komisję ocenione jako błędne. Czy słuszna była taka centralizacja szkół i administracji, jaka powstała w niektórych państwach członkowskich? Czy procesy koncentracji w sektorze ubojni i mleczarni, często wspierane funduszami strukturalnymi UE, były naprawdę korzystne z punktu widzenia zrównoważonego rozwoju (i na przykład rozwoju regionalnego)? Czy dzięki rozbudowie infrastruktury faktycznie możliwe było przyspieszenie zrównoważonego rozwoju regionalnego, czy też błędna polityka w dziedzinie infrastruktury transportowej spowodowała wyludnienie właśnie obszarów wiejskich i powstanie wymuszonej mobilności?

4.9 Lub inny przykład: w ramach światowego podziału pracy do Europy sprowadzane są tanie pasze. Spowodowały one procesy koncentracji w dziedzinie hodowli zwierząt i przyczyniły się do powstania nowych strumieni transportowych. Było to możliwe przede wszystkim dzięki temu, że ani ceny pasz, ani koszty transportu nie odzwierciedlały „prawdy ekologicznej i makroekonomicznej”. Nie odzwierciedlają one również często negatywnych kosztów społecznych. Same wysokie koszty wynikające z powiązanych właśnie z transportem zmian klimatu czy też koszty chorób spowodowanych poziomem emitowanych przez transport hałasu i emisji każą zadać istotne pytania dotyczące przyszłościowej polityki mobilności w UE. Czy taka sytuacja ma się utrzymać w przyszłości? W jakim stopniu dotyczy to polityki transportowej? Są to pytania, na które Komisja niestety nie daje w swoim dokumencie żadnych odpowiedzi.

4.10 EKES zwraca się o poddanie polityki we wszystkich dziedzinach, począwszy od polityki gospodarczej i dotyczącej konkurencji aż po politykę rozwojową, ocenie skutków pod względem indukowania przez nie transportu. Na przykład zmiana wspólnej polityki rolnej, polegająca na wzmocnieniu regionalnych obiegów gospodarczych, ma ogromny potencjał ograniczenia transportu i skrócenia szlaków transportowych w Europie.

4.11 Taka debata nie dotyczy samej mobilności, a więc liczby wykonywanych przejazdów. Chodzi raczej o ich długość oraz sposób, w jaki – jakim kosztem i jakimi środkami transportu – zostaną one wykonane.

4.12 Właśnie pod tym względem wiele się zmieniło w ostatnich latach. Przejazdy stały się wielokrotnie dłuższe i korzystano ze środków transportu, które należą do najbardziej przyjaznych dla środowiska. Dotyczy to zarówno transportu pasażerskiego, jak i strumieni dóbr, a więc transportu towarowego. Od zawsze zboże docierało do konsumenta końcowego z pola przez młyn i piekarnię; zmieniły się jedynie drogi transportu. Jeżeli dziś, na skutek ram wytyczonych w innych obszarach polityki i niedostatecznej harmonizacji w UE, z punktu widzenia rentowności przedsiębiorstwa bardziej opłaca się przewiezienie wstępnie przygotowanych porcji ciasta ciężarówką chłodnią na odległość setek kilometrów, aby dopiero na miejscu wypiec z nich precele, stanowi to jedynie przykład konieczności podjęcia działań.

4.13 Od pokoleń ludzie wykonują dziennie co najwyżej 3–4 przejazdy. Na przykład w Niemczech obecnie ludzie wykonują każdego dnia około 281 milionów przejazdów, co oznacza przeciętnie 3,4 przejazdu na osobę. Każdego dnia pokonuje się w ten sposób około 3,2 miliarda kilometrów<sup>(19)</sup>. W 2002 r. było to „tylko” około 3,04 miliarda kilometrów.

4.14 Decyzje osób prywatnych, decyzje polityczne i decyzje przedsiębiorców wpływają na transport i długość przejazdów. Kluczową rolę odgrywają przy tym ceny, które należy zapłacić za usługę transportową. W przyszłości wiele może i powinno się tutaj zmienić, między innymi poprzez wzrost cen surowców (w szczególności paliw kopalnych), poprzez „internalizację kosztów zewnętrznych”, którą EKES wielokrotnie popierał i której się wielokrotnie domagał, poprzez oczekiwane przez Komisję zmniejszenie środków publicznych na infrastrukturę itp. Jednakże brak jest jasnych deklaracji politycznych, co właściwie ma z tego wynikać. Zdaniem EKES-u przy podejmowaniu decyzji infrastrukturalnych należy w większym stopniu zwrócić ogólną uwagę na zrównoważony rozwój. Należy uwzględnić nie tylko lepsze połączenia, wzrost produktywności czy oszczędność czasu, lecz w większym stopniu także skutki ekologiczne i społeczne.

4.15 Każdy nowy projekt infrastruktury transportowej jest bardzo drogi, a skutki jego realizacji utrzymują się przez dziesięciolecia. Jeżeli Komisja stwierdza, że odsetek osób starszych w naszym społeczeństwie będzie wzrastał i coraz więcej ludzi będzie mieszkało w miastach (wskutek czego zmienia się potrzeby transportowe), a ilość środków publicznych przeznaczanych na infrastrukturę transportową prawdopodobnie spadnie, potrzebna jest gruntowna zmiana w dziedzinie inwestycji infrastrukturalnych.

4.16 Z tego względu w ramach „poddania transportu zasadniczym zmianom” i „nowych koncepcji mobilności” EKES proponuje Komisji i Prezydencji w Radzie pogłębioną analizę podstawowych zagadnień, takich jak powstawanie transportu i wymuszona mobilność. Podkreśla ponownie: nie byłaby to w żadnym razie dyskusja nad ograniczeniem swobód bądź potrzeb w zakresie mobilności, lecz niezbędna debata nad kształtem strategii zrównoważonego rozwoju, w którą polityka transportowa jest jak dotąd zdecydowanie niedostatecznie wkomponowana, debata mająca na celu utrzymanie swobody mobilności dla przyszłych pokoleń.

4.17 W pkt 53 Komisja zgłasza istotną uwagę: „Niemniej w niektórych gałęziach sektora pracownicy transportu mogą zostać zwolnieni z pracy w wyniku dostosowania się do skrajnie odmiennej sytuacji ekonomicznej i energetycznej. Istotne jest, aby każda taka zmiana była właściwie przygotowana i sterowana, tak aby zmieniające się warunki stały się również źródłem nowych miejsc pracy, a pracownicy transportu mogli uczestniczyć w tym procesie i na niego zareagować”.

4.18 Właśnie o takie „właściwe przygotowanie” powinno chodzić. Obejmuje to możliwie jak najdokładniejsze wyjaśnienie, które sektory na tym zyskają lub tracą. Wiele już wiadomo i należy otwarcie rozwiązać tę kwestię. EKES już w swoich pierwszych opiniach w sprawie rozwoju zrównoważonego (NAT/229) zwracał uwagę, że właśnie te niezbędne procesy przekształceń wywołują obawy i opór szczególnie w tych grupach społecznych, które raczej korzystają na obecnym systemie, niezgodnym z zasadami zrównoważonego rozwoju, i tym samym są w pierwszym rzędzie dotknięte zmianami strukturalnymi.

<sup>(19)</sup> *Mobilität in Deutschland*, badanie na zlecenie Federalnego Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast.

4.19 Oprócz tych zagadnień strukturalnych, dotyczących powstawania transportu i pokonywanych odległości, należy wyjaśnić kwestię rodzaju środków transportu. EKES z zadowoleniem przyjmuje zawarte w komunikacie stwierdzenia Komisji, a w szczególności uwagi dotyczące tego, że:

- Opłaty ponoszone przez użytkowników transportu (drogowego)<sup>(20)</sup> często „zupełnie nie odzwierciedlają realnych kosztów, jakie w związku z ich wyborami ponosi społeczeństwo”.
- Przy prawidłowym systemie taryfowym w odniesieniu do efektów zewnętrznych, stosowanym do wszystkich rodzajów i środków transportu, dochodziłoby do rezygnacji z transportu oraz lepszego, czyli bardziej przyjaznego dla środowiska, wyboru środków transportu. Jednakże zdaniem EKES-u brak wskazówek dotyczących wdrożenia tego „prawidłowego systemu taryfowego”.
- „Istnieje paląca potrzeba przestawienia technologii na pojazdy niskoemisyjne lub bezemisyjne”. Zdaniem EKES-u w tej kwestii duże znaczenie będą miały zmniejszanie (ang. downsizing) samochodów oraz opierający się na tym napęd elektryczny, przy czym obliczenia Agencji Energii Odnawialnej wyraźnie pokazują, że tylko korzystanie z prądu pochodzącego ze źródeł odnawialnych może stanowić istotny wkład w ochronę klimatu<sup>(21)</sup>. Jednakże nie chodzi wyłącznie o nowy rodzaj napędu, bowiem w ten sposób nie uda się rozwiązać kwestii zatorów czy miast przyjaznych dla samochodów.
- Szczególnie w stale rozbudowujących się aglomeracjach konieczne jest zdecydowane wsparcie publicznych środków transportu, jazdy na rowerze i chodzenia pieszo. Jest to zgodne ze stwierdzeniami Komisji z tak zwanych „sieci obywatelskich”<sup>(22)</sup>, przy czym EKES niedawno ponownie krytykował to, że realizacja formułowanych tam koncepcji następuje bardzo powoli. Szczególnie w polityce transportu miejskiego konieczne są całkowicie nowe koncepcje, które podważą dotychczasową dominującą rolę samochodu.
- EKES uważa, że polityka transportu miejskiego, opracowywana w ostatnich latach i dziesięcioleciach na przykład w Londynie czy Bielefeld (Niemcy), stanowi dowód, że możliwe jest odwrócenie niekorzystnych tendencji i realizacja zrównoważonej polityki transportowej, o ile zaangażowani decydenci utworzą ku temu drogę.
- W tym kontekście EKES podaje w wątpliwość stwierdzenie Komisji w pkt 32, zgodnie z którym „rozwój miast (...) powoduje wzrost zapotrzebowania na indywidualne środki transportu”. I tak na przykład stosunkowo niewielkie nasylenie samochodami osobowymi w takich wielkich miastach, jak Berlin czy Kopenhaga, pokazuje, że dzięki odpowiedniej polityce transportowej możliwy jest rozwój dokładnie odwrotnej tendencji w zakresie rozłożenia transportu na poszczególne środki transportu.

<sup>(20)</sup> Na przykład podatki samochodowe i energetyczne, opłaty za użytkowanie dróg i infrastruktury.

<sup>(21)</sup> Por. <http://www.unendlich-viel-energie.de/de/verkehr/detailansicht/article/5/erneuerbaren-energien-koennen-strombedarf-fuer-elektroautos-spielend-decken.html>.

<sup>(22)</sup> Patrz: „Rozwój sieci obywatelskiej – dlaczego atrakcyjny lokalny i regionalny transport pasażerski jest ważny oraz jak Komisja przyczynia się do jego rozwoju” – COM(1998) 431 wersja ostateczna z 10.7.1998.

- EKES oczekuje pogłębionej dyskusji w sprawie skutecznych instrumentów służących wyraźnie priorytetowemu traktowaniu bardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów i środków transportu w przypadku wszystkich inwestycji i uwarunkowań ramowych, jak również opracowania jednolitych standardów społecznych i ekologicznych dla wszystkich środków transportu, aby zagwarantować sprawiedliwą konkurencję i zrównoważony rozwój.
- W szczególności należy wziąć pod uwagę oddziaływanie różnych rodzajów polityki gospodarczej i mieszkaniowej na

przykładzie poszczególnych państw członkowskich oraz doświadczenia zebrane w wielu projektach UE z samorządami realizującymi wzorcową politykę służącą unikaniu transportu zmotoryzowanego i jednocześnie zaspokajaniu większości potrzeb życiowych i potrzeby mobilności. EKES opowiada się za utworzeniem w UE jednostki koordynującej, która będzie gromadzić i rozpowszechniać odpowiednie dobre przykłady.

Bruksela, 16 grudnia 2009 r.

*Przewodniczący*  
*Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego*  
Mario SEPI

---