

Opinia Komitetu Regionów „Biała księga »Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu«”

(2011/C 259/02)

KOMITET REGIONÓW:

- sądzi, że cele białej księgi powinny zostać rozłożone na bardziej krótkoterminowe cele pośrednie, aby dać krajowym i regionalnym decydom politycznym orientacyjne ramy dla działań, które powinni podjąć w ramach swoich mandatów;
- opowiada się za pełną internalizacją kosztów zewnętrznych wszystkich środków transportu poprzez zharmonizowany system opłat i postuluje przeznaczenie wszystkich uzyskanych w ten sposób dochodów na stworzenie zintegrowanego i wydajnego systemu transportu;
- podkreśla, że cele białej księgi dotyczące przeniesienia przewozów z transportu drogowego do transportu kolejowego, rzecznoego i morskiego są niewystarczające i wzywa Komisję do przedstawienia ambitniejszego programu;
- z aprobatą odnosi się do idei „niebieskiego pasa” jako pierwszego kroku w kierunku stworzenia solidnego systemu usług morskich; koncepcję tę powinien uzupełnić powrót do koncepcji autostrad morskich; wyraża żal, że w kwestii transportu morskiego biała księga z 2011 r. jest mniej ambitna niż biała księga z 2001 r.;
- zaleca, by opracowano środki zachęcające do przygotowywania zrównoważonych planów mobilności miejskiej oraz by planowaniem przestrzennym miasta i planowaniem mobilności zajmować się w sposób bardziej całościowy;
- popiera propozycję korzystania z euroobligacji jako instrumentu finansowania infrastruktury transportowej niezbędnej do realizacji sieci TEN-T;
- odnotowuje, że internalizacja kosztów zewnętrznych, eliminacja zakłóceń podatkowych i nieuzasadnionych dopłat oraz swobodna i niezakłócona konkurencja powinny być częścią przyszłego europejskiego modelu transportu opartego na dostosowaniu wyborów rynkowych do potrzeb zrównoważonego rozwoju.

| | |
|--------------------------|--|
| Sprawozdawca | António COSTA (PT/PSE), burmistrz Lizbony |
| Dokument źródłowy | Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” COM(2011) 144 wersja ostateczna |

I. ZALECENIA OGÓLNE

KOMITET REGIONÓW

Uwagi ogólne

1. Jest zdania, że w białej księdze z 2011 roku pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” poruszono główne kwestie o kluczowym znaczeniu dla przyszłości europejskiej polityki transportowej i systemów transportowych Europy. W tym kontekście Komitet sądzi, że proponowana polityka transportowa powinna uwzględniać bardziej ogólne cele wyznaczone w Unii Europejskiej w ramach strategii „Europa 2020” oraz cele dotyczące zrównoważenia środowiskowego wytyczone w dużej mierze z myślą o przeciwdziałaniu zmianie klimatu; polityka ta powinna także sprzyjać wzmocnieniu spójności społecznej i terytorialnej w całej Unii Europejskiej.

2. Zauważa, że władze lokalne i regionalne mają istotne kompetencje w zakresie polityki transportowej. Nie tylko są współodpowiedzialne za takie kwestie, jak utrzymanie sieci dróg, polityka parkingowa, dostępność i transport publiczny, lecz także czuwają nad standardami dotyczącymi wymogów środowiskowych, takimi jak jakość powietrza. Ich zaangażowanie za pośrednictwem podejścia opartego na wielopoziomym sprawowaniu rządów jest zatem niezbędne.

3. Zwraca uwagę, że w białej księdze jest mowa o miastach. KR proponuje, by obok miast wymienić również regiony miejskie lub aglomeracje. W wielu państwach członkowskich kluczowe znaczenie dla polityki mobilności ma nie tyle granica gminy, co aglomeracja miejska.

4. Sądzi, że opublikowana w 2011 roku biała księga to dokument świadczący o dużych ambicjach, zwłaszcza że – co nie jest zaskakujące – nie zrealizowano w pełni żadnego z celów określonych w białej księdze z 2001 roku. Niektóre ambitne cele długoterminowe zasługiwałyby jednak na rozłożenie na bardziej krótkoterminowe cele pośrednie, aby dać krajowym i regionalnym decydom politycznym orientacyjną ramę działań, które powinni podjąć w ramach swoich mandatów.

5. Stwierdza, że opracowanie wizji na przyszłość jest potrzebne i uzasadnione, ponieważ podejmowane dzisiaj decyzje będą miały istotny wpływ na organizację transportu w najbliższych dziesięcioleciach. Nie wolno przy tym zapominać, że ze względu na kilkudziesięcioletni horyzont czasowy dokładność tego rodzaju przewidywań jest bardzo ograniczona.

6. Sądzi, że równowaga między środkami transportu nierozwalnie wiąże się z kwestią internalizacji kosztów zewnętrznych i że strategię w zakresie pobierania opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej mają na tę równowagę bezpośredni wpływ. Zdecydowanie popiera przedstawioną w białej

księdze wizję dotyczącą przejrzystego i powszechnie stosowanego modelu obliczania opłat za korzystanie z infrastruktury, pobieranych w odniesieniu do wszystkich środków transportu, opowiada się za pełną internalizacją kosztów zewnętrznych i postuluje przeznaczenie wszystkich dochodów uzyskanych dzięki europejskim przepisom mającym na celu lepszą integrację kosztów zewnętrznych (w tym dzięki dyrektywie o eurowinietach) na stworzenie zintegrowanego i wydajnego systemu transportu, z uwzględnieniem specyfiki regionów najbardziej oddalonych i wyspiarskich.

7. W tym kontekście, zwłaszcza w odniesieniu do transportu lotniczego i morskiego, uważa, że należy dążyć do osiągnięcia równowagi między rygorystyczną ochroną środowiska a związanymi z nią olbrzymimi kosztami dodatkowymi dla wysp i regionów najbardziej oddalonych, które są całkowicie zależne od tych środków transportu i bardzo zaangażowane w zmniejszanie emisji.

8. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, iż Komisja Europejska w rzeczywistości zachęca do przenoszenia przewozów z transportu drogowego do transportu kolejowego, rzeczniczego i morskiego, podkreślając jednocześnie znaczenie pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych we wszystkich rodzajach transportu (np. kosztów zanieczyszczenia atmosferycznego, zatorów, hałasu).

9. Zauważa, że Komisja wcześniej stwierdziła, iż koszty zewnętrzne wypadków są już dobrze zinternalizowane poprzez składki ubezpieczeniowe. Komitet nie zgadza się z tym stwierdzeniem i uważa, że Komisja powinna opracować modele mające zastosowanie do obliczania internalizacji kosztów wypadków, które uwzględniałyby wszystkie koszty, jakie pociąga za sobą wypadek.

10. Wyraża zadowolenie, że biała księga obejmuje także środki służące promowaniu bardziej zrównoważonego postępowania związanego z podróżowaniem, rozbudzeniu gotowości do korzystania z nowych środków transportu i nowych technologii oraz uzyskaniu akceptacji dla pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych w całkowitych kosztach mobilności. Ważnym zadaniem UE jest dążenie do większego zrozumienia i akceptacji dla środków, które władze lokalne i regionalne muszą podejmować w celu rozwiązania problemów transportowych w aglomeracjach.

11. Wyraża żal, iż w białej księdze nie w pełni omówiono kwestie związane z dostępnością oraz z mobilnością osób, a także kluczowe zagadnienie spójności terytorialnej, zwłaszcza jeśli chodzi o regiony peryferyjne, najbardziej oddalone i wyspiarskie. A przecież jednolitego europejskiego obszaru transportu nie będzie można utworzyć bez zapewnienia przedsiębiorstwom i obywatelom sprawliwych warunków dostępu do regionów.

12. Zauważa, że prace polityczne Komitetu w ostatnim dziesięcioleciu były wyrazem jednoznacznego stanowiska co do zasad i strategii, które powinny wytyczać kierunek obecnej europejskiej polityki transportowej. Dlatego też jest zdania, że przy kształtowaniu europejskiej polityki transportowej w nadchodzących latach należy uwzględnić w należyty sposób te zasoby wiedzy.

13. Stwierdza zasadniczo, że efektywna, zrównoważona i niskoemisyjna mobilność jest prawem obywatelskim i jednocześnie istotnym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi gospodarki, dobrobytowi i jakości życia. Należy dążyć do upraszczania przepisów w zakresie planowania, aby skuteczniej kształtować rozwój infrastruktury.

II. ZALECENIA POLITYCZNE

Wizja konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu

14. Przyjmuje z zadowoleniem przedstawioną w białej księdze analizę dotyczącą tendencji i powiązanych wyzwań, które będą miały wpływ na sektor transportu w nadchodzących dziesięcioleciach. Solidna diagnoza tendencji wpływających na sektor transportu jest koniecznym warunkiem opracowania właściwych strategii dotyczących transportu. W białej księdze odzwierciedlono większość koncepcyjnych słabych punktów, które powinny zostać poruszone w debacie nad przyszłością systemu transportowego Europy.

15. Choć transport ma kluczowe znaczenie dla konkurencyjności Unii Europejskiej, pragnie złagodzić słowa Komisji Europejskiej o tym, że „nie możemy ograniczyć mobilności”. Jest oczywiste, że transport musi zaspokajać aspiracje w zakresie mobilności indywidualnej i umożliwiać wymianę gospodarczą. Niemniej należy jeszcze zadbać o większą świadomość w tym zakresie, zwłaszcza w przypadku przedsiębiorstw, tak aby przejazdy były lepiej łączone, a także by wykorzystywane były możliwości przenoszenia działalności oraz procedury i technologie, które pomagają optymalizować natężenie ruchu (np. telepraca, wideokonferencje, optymalna lokalizacja).

16. Popiera wskazane w białej księdze dziesięć celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu oraz ich wykorzystanie jako poziomów odniesienia dla osiągnięcia celu ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60 %. Komitet zaleca, by ten ogólny cel także został uwzględniony w wykazie celów określonych w białej księdze. Ponadto sugeruje, by zaproponowane cele uzupełnić o dodatkowe cele nakierowane na ograniczenie uzależnienia od ropy naftowej oraz zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

17. Popiera cel dotyczący zmniejszenia o połowę liczby samochodów „o napędzie konwencjonalnym” w transporcie miejskim do 2030 roku m.in. poprzez zastosowanie dźwigni podatkowej, eliminacji ich z miast do 2050 roku oraz osiągnięcia zasadniczo wolnej od emisji CO₂ logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 roku, choć uważa takie działania za bardzo ambitne. Dlatego też Komitet uważa za konieczne wyznaczenie długoterminowych celów umożliwiających zarówno opracowanie planu działań dotyczącego realizacji środków, jak też monitorowanie jego wykonania i ocenę osiągniętych rezultatów.

18. Wyraża zadowolenie, że Komisja Europejska pragnie dążyć do pełnego stosowania zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci”, a zatem do likwidacji niekorzystnych zniekształceń uczciwej konkurencji między rodzajami transportu w oparciu o internalizację wszystkich kosztów zewnętrznych; popiera pełną internalizację kosztów społecznych i środowiskowych (w tym związanych z wypadkami, zanieczyszczeniem powietrza, hałasem i zatorami) poprzez opłaty zharmonizowane w skali wszystkich rodzajów transportu. Uzyskane w ten sposób dochody należy przeznaczyć na stworzenie zintegrowanego i wydajnego systemu transportu.

19. Wyraża zadowolenie z uwzględnienia w białej księdze szeregu propozycji poczynionych przez KR w jego niedawnych opiniach dotyczących mobilności w miastach. W tym kontekście Komitet popiera cel Komisji dotyczący stworzenia zachęt do optymalizacji i ograniczenia użycia konwencjonalnych samochodów osobowych i ciężarowych w miastach oraz zgadza się z tym, że duże floty autobusów miejskich, taksówek i samochodów dostawczych doskonale nadają się do przetestowania wprowadzania ekologicznych pojazdów. Komisja słusznie zauważa, że opracowanie i szybkie wprowadzenie do użytku ekologicznych pojazdów może przynieść natychmiastowe korzyści, jeśli chodzi o ograniczenie zależności od ropy oraz korzyści zdrowotne wynikające z lepszej jakości powietrza w miastach.

20. Popiera także ideę przeniesienia punktu nacisku na najbardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu, zauważając, że należy poprawić ogólną wydajność i interoperacyjność wszystkich rodzajów transportu. Niemniej aktywne strategie, które stawiają na uprzywilejowanej pozycji określony rodzaj transportu, należy starannie ocenić i rozważyć na tle sprawiedliwego i przejrzystego modelu przydzielania środków przeznaczonych na transport; w przeciwnym wypadku istnieje ryzyko promowania rozwiązań transportowych o niskiej wydajności. Ponadto korzystanie z alternatywnych środków transportu wymaga zapewnienia odpowiedniej infrastruktury i usług, tak by odpowiedzieć na obecne zapotrzebowanie.

21. Niezależnie od powyższych uwag sądzi, że dziesięć celów na rzecz utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu wskazanych w białej księdze to cele bardzo ambitne. Dlatego też jest zdania, że powinno się także określić pośrednie cele i zadania we współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi oraz przy uwzględnieniu uzupełniających celów strategicznych już zarysowanych przez Komisję Europejską. Te pośrednie cele powinny być częścią procesu monitorowania, aby zagwarantować powodzenie realizacji wizji przedstawionej w białej księdze.

22. Przypomina przede wszystkim, że u podstaw polityki transportowej Unii Europejskiej powinno leżeć pojęcie interesu ogólnego (sprawiedliwy dostęp wszystkich do środków transportu, poszanowanie praw społecznych, integracja kosztów zewnętrznych itd.).

23. Zauważa, że w dokumencie roboczym (SEC(2011) 391) towarzyszącym białej księdze (ale opublikowanym w jednym tylko języku) w punkcie 137 dotyczącym monitorowania skutków rozporządzenia 1370/2007 dotyczącego usług publicznych w zakresie transportu zapowiedziano, że Komisja proponuje inicjatywę na rzecz wprowadzenia konkurencyjnych wezwań do składania ofert przetargowych w odniesieniu do umów na usługi publiczne w celu skutecznego dostarczenia

wysokiej jakości usług publicznych. Inicjatywa ta musi uwzględnić możliwość dostarczania przez władze lokalne, pod pewnymi warunkami, usług świadczonych wewnątrz, czyli bez uciekania się do tworzenia konkurencji.

24. Zachęca Unię Europejską do doprowadzenia do faktycznego zintegrowania polityki transportowej poszczególnych 27 państw członkowskich (chodzi o dopasowanie struktur krajowych, poszanowanie konkurencji zgodnie z zasadami interesu ogólnego, harmonizację polityki fiskalnej, opracowanie nowych ram regulacyjnych odnoszących się do różnych poziomów pomocniczości) przy poszanowaniu zasad wielopoziomowego sprawowania rządów.

Jednolity europejski obszar transportu

25. Podkreśla potrzebę zmniejszenia fragmentacji europejskiego rynku kolejowego w celu stworzenia sprawnej sieci kolejowej, która oferuje usługi o wysokiej jakości, jeśli chodzi o czas podróży, niezawodność i przepustowość. W tym kontekście trzeba opracować trwałe i efektywne kosztowo rozwiązanie prowadzące do stworzenia konkurencyjnej europejskiej kolejowej sieci towarowej odpowiadającej specyficznym potrzebom tego rodzaju transportu. Należy ponadto usunąć zasadnicze przeszkody techniczne, związane na przykład z szerokością torów. Jest też jasne, że kolejowy transport towarów i żegluga morska bliskiego zasięgu, a zwłaszcza komplementarne wykorzystanie obu rodzajów transportu może przyczynić się do integracji gospodarek regionów peryferyjnych. W związku z tym, by zapewnić sprawne funkcjonowanie tych zrównoważonych środków transportu, konieczne jest również rozwinięcie węzłów logistycznych, które umożliwiłyby optymalne współdziałanie różnych rodzajów transportu i skuteczność całego systemu, jednak należy przy tym uniknąć mnożenia się centrów logistycznych nieukierunkowujących systemu transportu na intermodalność i współmodalność.

26. Popiera ideę wzmocnienia europejskiej polityki transportowej opartej na jasnym, spójnym, kompleksowym i stałym zestawie zasad dla użytkowników i operatorów, stosowaniu zaawansowanych technologii i rozwiązań transportowych oraz budowie lub modernizacji odpowiedniej infrastruktury. Wymagałoby to pełnego urzeczywistnienia wewnętrznego rynku usług transportowych oraz likwidacji regulacyjnych, administracyjnych i technicznych przeszkód we wszystkich rodzajach transportu, a także konsekwentnego egzekwowania zasad konkurencji, poprawy standardów usług i wzmocnienia praw użytkowników.

27. Uważa, że należy przy tym skupić się nie tylko na połączeniach długodystansowych, lecz także służących im za podstawę sieciach regionalnych. Ponadto należy zwrócić szczególną uwagę na regiony przygraniczne, które zmagają się z własnymi problemami. Wystarczy tu pomyśleć o różnicach dotyczących systemów płatności, połączeń technicznych, rozkładów jazdy i ram prawnych.

28. Przypomina jednak, że nie dokonano jeszcze wystarczających postępów w procesie otwierania rynków przewozów kolejowych. W związku z tym przepisy techniczne i prawne dotyczące rynku przewozów kolejowych powinny zostać udoskonalone i ujednolicone. Jednocześnie należy stworzyć możliwości w zakresie współfinansowania.

29. Przypomina, że liberalizacji rynku kolejowego oraz wejściu nań nowych podmiotów powinno towarzyszyć uruchomienie działań, które zwiększą wykorzystanie kolei w stosunku do innych środków transportu (np. normalizacja wyposażenia, lepsze warunki przewozu, poprawa norm bezpieczeństwa dzięki roli agencji europejskich) biorąc pod uwagę fakt, że tylko w ten sposób można działać na rzecz kreatywności i stworzenia bardziej zdywersyfikowanych usług dla konsumentów oraz przeniesienia przewozów z transportu drogowego do kolejowego.

30. Odnośnie do kwestii przeniesienia przewozów z transportu drogowego do transportu kolejowego, rzecznego i morskiego podkreśla, że cele białej księgi, aby zmniejszyć udział transportu drogowego w transporcie towarów na odległości powyżej 300 km nie są wystarczająco ambitne (zmniejszenie o 30 % do roku 2030 i o 50 % do roku 2050). Zatem wzywa Komisję Europejską, by przedstawiła ambitne propozycje utworzenia autostrad kolejowych w skali całej Europy. Tylko tego rodzaju infrastruktura może pozwolić, w perspektywie długoterminowej, na likwidację transportu drogowego towarów na dużych odległościach, a jednocześnie wzmocnić spójność terytorialną, zwłaszcza w wypadku krajów peryferyjnych.

31. Popiera pełną realizację inicjatywy dotyczącej jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz pełne urzeczywistnienie wewnętrznego rynku usług kolejowych. Z aprobatą odnosi się także do idei „niebieskiego pasa” jako pierwszego kroku w kierunku stworzenia solidnego systemu usług morskich. Koncepcję tę powinna dopełnić koncepcja autostrad morskich oraz nowe podejście do znaczenia statków jako prawdziwie mobilnej infrastruktury.

32. Uważa, że należy zwrócić szczególną uwagę na połączenia regionów najbardziej oddalonych z kontynentem europejskim i sąsiadującymi krajami trzecimi; ograniczona dostępność, z którą tradycyjnie borykają się te regiony, wpływa na nie niekorzystnie i utrudnia im zarówno pełny udział w jednolitym rynku europejskim, jak i rozwój gospodarki na obszarach integracji regionalnej.

33. Żałuje, że biała księga z 2011 r. stanowi krok wstecz w stosunku do białej księgi z 2001 r. (która zainicjowała autostrady morskie), jeśli chodzi o działania na rzecz transportu morskiego. Wyraża zwłaszcza ubolewanie, że lista inicjatyw załączona do białej księgi nie zawiera informacji ani o przyszłości autostrad morskich, ani o przyszłości programu Marco Polo.

34. Uważa także, iż regiony, w których ze względu na warunki topograficzne emisje pochodzące z transportu niosą ze sobą o wiele poważniejsze skutki (np. regiony górskie), wymagają szczególnych uregulowań i środków, by natężenie transportu i związane z tym oddziaływanie ograniczyć w takim stopniu, aby można było wykluczyć szkodliwy wpływ na ludzkie zdrowie i środowisko.

35. Sadzi, że należy poczynić dodatkowe wysiłki, aby promować lepsze i wydajniejsze rozwiązania, które poprawiałyby połączenie europejskiego obszaru kontynentalnego z regionami wyspiarskimi i najbardziej oddalonymi, a także połączenie wszystkich tych regionów z regionami położonymi poza granicami zewnętrznymi UE

36. Podkreśla także, że oprócz wzmocnienia połączeń między wschodnią a zachodnią Europą niezbędne jest także promowanie – ze względu zarówno na spójność, jak i na konkurencyjność – wydajnych połączeń między centrum Europy a jej zewnętrznymi granicami i regionami bardziej odległymi, które łączą Europę z obszarem Morza Śródziemnego i Atlantyku. W tym kontekście Komitet chciałby podkreślić kluczowe znaczenie portów i lotnisk, a także ich połączenia z resztą kraju w integracji UE z rynkiem światowym, a zwłaszcza z regionem Afryki, obu Ameryk i Azji, a także strategiczny potencjał wysp atlantyckich jako platform transportowo-logistycznych.

37. Zauważa, że szczególne wysiłki podejmuje się także z myślą o konsekwentnym rozwoju pięciu głównych osi transportowych, które Komisja Europejska wyodrębniła w ramach wytycznych w zakresie transportu w Europie oraz regionach sąsiadujących. W tym kontekście należy domagać się od UE oraz państw położonych wzdłuż osi centralnej zwiększenia starań na rzecz tej osi. Komitet przyjmuje z zadowoleniem cel polegający na elastycznym kształtowaniu sieci bazowej opracowywanej w ramach TEN-V. Konieczne są tu przejrzyste metody oceny, które zagwarantują zarówno bezpieczeństwo podejmowanych inwestycji, jak i stałą aktualizację i ciągłe uzupełnianie TEN-V.

38. Przyjmuje z zadowoleniem propozycję dokonania przeglądu rozporządzenia w sprawie czasów startów i lądowań z myślą o lepszym wykorzystaniu przepustowości lotnisk. Jednakże niezbędne jest staranne rozważenie wszystkich aspektów przed podjęciem jakichkolwiek ostatecznych decyzji dotyczących nowych rozkładów lotów, zwłaszcza w przypadku lotnisk usytuowanych na obszarach miejskich, gdzie wpływ na środowisko ma bardziej decydujące znaczenie.

39. Podkreśla znaczenie pogodzenia, w oparciu o dialog społeczny, konkurencyjności i agendy społecznej, aby zapobiec konfliktom społecznym, które w szeregu sektorów okazały się przyczyną znacznych strat gospodarczych.

40. Przyjmuje z zadowoleniem propozycję dotyczące poprawy bezpieczeństwa dzięki zastosowaniu kompleksowego podejścia obejmującego politykę, prawodawstwo i monitorowanie ochrony transportu lotniczego i morskiego. Ogromne znaczenie ma zwłaszcza promowanie udoskonalonych metod kontroli bezpieczeństwa, które umożliwiają kontrolę większej liczby pasażerów przy minimum niedogodności, a jednocześnie w pełni respektują podstawowe prawa pasażerów.

41. Podziela dążenie Komisji do wyeliminowania wypadków śmiertelnych na drogach, dostrzegając, że jak wieloma wyzwaniami się to łączy i jak wiele wysiłków trzeba w to włożyć. Należałoby przy tym przyjąć zróżnicowane podejście, np. poprzez określenie relacji między natężeniem ruchu a liczbą ofiar wypadków na drogach. Istnieją bowiem znaczne różnice między miastami i regionami, jeśli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych i działania dotąd podjęte. Ogólna norma nadmiernie dotknęłaby miasta i regiony, które już podjęły skuteczne działania na rzecz obniżenia liczby ofiar wypadków na drogach. Ponadto zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego zależy nie tylko od technologii, ale także od zachowania człowieka. W tym kontekście Komitet zaleca ujednoczenie okresowych kontroli pojazdów oraz uwzględnienie nauczania o zagadnieniach bezpieczeństwa na drogach w programach kursów nauki jazdy w Europie. Takie ujednoczone kontrole można by zastosować również w innych dziedzinach, np. w przypadku emisji gazów cieplarnianych. Zmiana wzorców

zachowania człowieka może także prowadzić do zmniejszenia natężenia ruchu, tym samym przyczyniając się w znacznym stopniu do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

42. Uważa, że działania w zakresie bezpieczeństwa na drogach powinny się opierać na sprawdzonych rozwiązaniach. Należy także przewidzieć możliwość ich wpisania w kontekst lokalny i odpowiedniego dostosowania. W związku z tym pragniemy również odwołać się do wcześniejszej opinii KR-u w sprawie kierunków polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020.

43. Co się tyczy transportu kolejowego, regułą powinno stać się zastosowanie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) na wszystkich liniach kolejowych. Należy przy tym zwrócić szczególną uwagę na odcinki transgraniczne, na których istnienie różnych systemów bezpieczeństwa powoduje jeszcze powstawanie wąskich gardeł.

44. W związku z tym Komitet ponownie wyraża poparcie dla idei ujednoczenia różnych definicji poważnych obrażeń ciała, tak by można było lepiej monitorować i oceniać skuteczność polityki dotyczącej bezpieczeństwa na drogach. Ponadto proponuje zapewnienie interoperacyjności rejestrów wykroczeń drogowych i dostępu do nich, co umożliwiłoby nakładanie kar z należytym uwzględnieniem naruszeń przepisów popełnionych w innych państwach członkowskich.

Innowacje na przyszłość – technologia i zachowanie

45. Zdecydowanie popiera przedstawioną w białej księdze wizję europejskiej polityki badań i innowacji w dziedzinie transportu, która oznacza wspólne wysiłki w zakresie badań naukowych. Zgadza się także ze wskazanymi dziedzinami, które wymagają podjęcia działań; należą do nich sprawność pojazdów dzięki nowym silnikom, materiałom i konstrukcji, wykorzystywanie bardziej ekologicznej energii dzięki zastosowaniu nowych paliw i układów napędowych, lepsze wykorzystanie sieci oraz bezpieczniejsza i pewniejsza eksploatacja dzięki systemom informacyjnym i komunikacyjnym.

46. Przyjmuje także z zadowoleniem przedstawioną w białej księdze propozycję określenia stosownych norm emisji CO₂ dla pojazdów we wszystkich rodzajach transportu, ustanowienia przepisów dotyczących interoperacyjności infrastruktury ładowania ekologicznych pojazdów oraz sporządzenia wytycznych i norm dotyczących infrastruktury uzupełniania paliwa; wszystko to powinno odbywać się przy udziale władz lokalnych i regionalnych.

47. Podkreśla znaczenie europejskiej polityki dotyczącej eliminowania u źródła zanieczyszczeń powodowanych przez pojazdy. Należy wykorzystać w tym celu normy dotyczące emisji gazów cieplarnianych, zanieczyszczenia powietrza oraz hałasu, jak też przepisy służące poprawie aktywnego i pasywnego bezpieczeństwa pojazdów. Nieodzowne jest przy tym, aby wprowadzanie istotnych usprawnień technicznych w konstrukcji pojazdów oraz normy emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza były ze sobą wzajemnie powiązane.

48. Uważa, że wzorce zachowania związane z podróżowaniem i prowadzeniem pojazdów to kwestia o kluczowym znaczeniu dla osiągnięcia celów ustalonych w białej księdze. Przyjmuje zatem z zadowoleniem wszystkie zawarte w tymże dokumencie inicjatywy służące informowaniu o dostępności alternatyw dla konwencjonalnego transportu indywidualnego oraz środki mające na celu poprawę stylu jazdy. Niemniej jednak sądzi, że trzeba zrobić jeszcze więcej, jeśli

chodzi o kwestie postępowania związanego z podróżowaniem, a zwłaszcza przygotowanie europejskiego społeczeństwa przyśpieszenia do przybrania nowej postawy wobec mobilności, lecz również przystosowanie odpowiedniej infrastruktury transportowej.

Mobilność miejska

49. Przyjmuje z zadowoleniem zawarte w białej księdze propozycje dotyczące planów mobilności miejskiej. Opracowanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej, przynajmniej dla większych miast, było jednym z kluczowych postulatów, jakie Komitet wysunął w opinii w sprawie zielonej księgi.

50. Zwraca uwagę na stwierdzenie Komisji, zgodnie z którym duża część efektów zewnętrznych systemu transportowego występuje przede wszystkim na obszarach o gęstej zabudowie. Władze lokalne i regionalne wiedzą najlepiej, jak rozwiązywać takie problemy, dlatego ważne jest, by dysponowały niezbędnymi do tego instrumentami. Trzeba przestrzegać zasady pomocniczości, jednak UE może wspierać samorządy terytorialne w ich pracy, zachęcając do współpracy i wymiany doświadczeń oraz prowadząc działania na rzecz zmiany podejścia.

51. Zaleca opracowanie środków zachęcających do przygotowywania zrównoważonych planów i audytów mobilności miejskiej, jednak decyzje w tych sprawach powinny podejmować władze lokalne i regionalne, z pełnym poszanowaniem zasady pomocniczości. Przypomina swoją poprzednią opinię, w której opowiada się za wprowadzeniem nowego instrumentu finansowego w ramach perspektyw finansowych na lata 2014–2020, który umożliwi współfinansowanie planów mobilności miejskiej. Składanie wniosków o audyt mobilności miejskiej mogłoby np. być wkładem w proces ustanawiania europejskiej nagrody za wybitne i nadające się do szerszego stosowania inicjatywy w zakresie transportu. Stanowiłoby to część systemu analogicznego do ogólnounijnego systemu „niebieskich flag” przyznawanych na przykład obszarom o niskim poziomie zanieczyszczeń i zatorów na drogach, który Komitet zaproponował w przeszłości.

52. Sądzi, że dobrze zaplanowane miasta stosujące bardziej wydajne procesy produkcji oraz eliminujące zbędne rozwiązania transportowe sprzyjają większej dostępności towarów, osób i usług. Dlatego też zaleca, by planowaniem przestrzennym miasta i planowaniem mobilności zajmować się w sposób bardziej całościowy.

53. Z zainteresowaniem obserwuje inicjatywy lokalne przewidujące wprowadzenie opłat dla użytkowników dróg w miastach oraz systemów ograniczenia dostępu, a także popiera wprowadzenie wspólnych norm technicznych zapewnających interoperacyjność, aby uniknąć sytuacji, gdy wskutek inicjatyw lokalnych powstałyby nowe bariery techniczne dla swobody przepływu na terytorium Unii Europejskiej.

54. Podkreśla kluczową rolę rozwiązań technicznych i organizacyjnych, takich jak technologie informacyjne we wspieraniu nowych modeli mobilności opartych na połączonym wykorzystaniu wszystkich rodzajów transportu osób i towarów (np. zintegrowane elektroniczne systemy biletowe, dokumentacja na potrzeby transportu intermodalnego, elektroniczny system wyznaczania trasy, śledzenie ruchu towarów, informacje

w czasie rzeczywistym dotyczące dostawy). Chodzi tu o lepsze wykorzystanie istniejących form transportu lekkiego (wspólna własność pojazdów, upowszechnianie korzystania z samochodów elektrycznych na krótkich odległościach, wspólne korzystanie z pojazdów, wspólne dojeżdżanie, wykorzystanie struktury sieci i możliwych połączeń, położenie nacisku na dojazdy autobusowe i tramwajowe), przy czym zarządzanie lokalnymi i regionalnymi systemami transportu jest jedną z kluczowych kwestii pominiętych w białej księdze.

55. Popiera opracowanie strategii przejścia na bezemisyjną logistykę miejską łączącą aspekty planowania przestrzennego, dostępu do transportu kolejowego, morskiego i rzeczno, pobierania opłat oraz norm w zakresie technologii pojazdów poprzez promowanie wspólnych zamówień publicznych na niskoemisyjne pojazdy we flotach komercyjnych (samochody dostawcze, taksówki, autobusy itd.).

56. Postuluje, aby w większym stopniu uwzględniane były powiązania między wymiarem miejskim polityki transportowej a szerszym pojęciem gospodarki przestrzennej, co nie tylko pozwoli na usprawnienie transportu miejskiego i infrastruktury, lecz przyczyni się również do zwalczania rozrastania się miast i do ponownego rozważenia relacji między miastem a jego bezpośrednim otoczeniem (relacja miasto – wieś). Szczególną uwagę należy przy tym poświęcić rozwijaniu pasażerskiego transportu publicznego na małych odległościach.

Nowoczesna infrastruktura, inteligentne opłaty i finansowanie

57. W ramach trwającego obecnie przeglądu polityki dotyczącej TEN-T popiera utworzenie bazowej sieci strategicznej infrastruktury europejskiej integrującej wszystkie regiony Unii Europejskiej, a także główne punkty odniesienia dla transportu i logistyki oraz kształtującej jednolity europejski obszar transportu, w ramach którego należy wyeliminować wąskie gardła i przewidzieć odpowiednie połączenia z rynkiem światowym.

58. Zauważa, że celów wytyczonych w białej księdze nie da się w pełni zrealizować, jeśli nie będą dostępne odpowiednie środki finansowe. Trzeba przy tym pamiętać o specyficznych regionalnych cechach spójności poszczególnych państw członkowskich oraz zobowiązaniach poczynionych w ramach paktu stabilności i wzrostu. Komitet zwraca uwagę, że w białej księdze pomija się kwestię budżetowych i niebudżetowych zasobów, które należy przeznaczyć na unijną politykę i infrastrukturę transportową. W tym kontekście Komitet popiera propozycję skorzystania z europejskich pożyczek i euroobligacji jako głównych instrumentów finansowania niezbędnej infrastruktury transportowej. Komitet Regionów przypomina, że te znaczące inwestycje muszą wynikać z autentycznej woli politycznej na najwyższym szczeblu, bez której ambicje europejskiej polityki transportowej niezbędnej dla konkurencyjności regionalnej pozostaną pobożnym życzeniem.

59. Zauważa, że polityka spójności ma własne cele w ramach zintegrowanego podejścia do rozwoju regionalnego. Nie jest pożądane, by wykorzystywać jej budżet do finansowania europejskiej polityki dotyczącej sieci transportowej. Konieczne jest jednak wspieranie spójności między projektami w zakresie infrastruktury finansowanymi ze środków polityki spójności a celami europejskiej polityki transportowej.

60. Podkreśla potrzebę dokonania przeglądu proponowanych w przyszłym budżecie UE środków przeznaczonych na infrastrukturę transportową oraz dalszego bardziej przejrzystego zachęcania sektora prywatnego do angażowania się w działania. Ponadto Komitet opowiada się także za promowaniem nowych instrumentów finansowych dla sektora transportu, zwłaszcza za pośrednictwem inicjatywy w zakresie obligacji na finansowanie projektów UE.

61. Odnotowuje, że internalizacja kosztów zewnętrznych, eliminacja zakłóceń podatkowych i nieuzasadnionych dopłat oraz swobodna i niezakłócona konkurencja powinny być częścią przyszłego modelu opartego na dostosowaniu wyborów rynkowych do potrzeb zrównoważonego rozwoju. Dlatego też Komitet popiera inteligentne podejście do opłat i opodatkowania, którego celem jest pełna i obowiązkowa internalizacja kosztów zewnętrznych transportu drogowego i kolejowego, lokalnego zanieczyszczenia i hałasu w portach morskich i lotniczych oraz zanieczyszczenia powietrza na morzu. Opowiada się także za rozważeniem obowiązkowego stosowania opłat internalizacyjnych na wszystkich wodnych szlakach śródlądowych na terytorium UE; niedobór alternatyw w transporcie na obszary wyspiarskie i najbardziej oddalone oraz z tychże obszarów zostanie wzięty pod uwagę w celu ustalenia opłat stosowanych w internalizacji kosztów zewnętrznych transportu.

62. Niemniej absolutnie nalega na uwzględnienie szczególnych ograniczeń regionów najbardziej oddalonych w przyszłych regulacjach w zakresie internalizacji kosztów zewnętrznych (eurowinety itp.). Wszelkie przepisy, w których

nie będzie brana pod uwagę niekorzystna sytuacja wynikająca z odległości, będą bowiem działać na niekorzyść podmiotów i przedsiębiorstw działających na tych obszarach.

63. Podkreśla, że choć powyższe rozwiązania są bardzo ważne, to cele wytyczone na rok 2016 i 2020 wydają się bardzo ambitne i – sądząc po wcześniejszych i obecnych doświadczeniach (np. z prawodawstwem dotyczącym eurowinety) – bardzo trudne do zrealizowania.

Wymiar zewnętrzny

64. W pełni popiera część białej księgi poświęconą wymiarowi zewnętrznemu. Podkreśla znaczenie rozszerzenia zasad rynku wewnętrznego poprzez pracę w międzynarodowych organizacjach, znaczenie promowania europejskich norm w zakresie bezpieczeństwa, ochrony, prywatności i środowiska na całym świecie poprzez współpracę dwustronną i wielostronną oraz znaczenie wzmocnienia dialogu w sprawie transportu z najważniejszymi partnerami.

65. Wzywa Komisję Europejską do lepszego dopracowania koncepcji międzynarodowego wymiaru europejskiego systemu transportu i do całkowitego włączenia doń wymiaru śródziemnomorskiego i atlantyckiego, które mają niewątpliwe znaczenie dla rozwoju transportu w Unii Europejskiej i stanowią również istotny środek wzmocnienia niezbędnej współpracy pomiędzy dwoma wybrzeżami Morza Śródziemnego oraz konkurencyjnego i trwałego udziału w rynku światowym.

Bruksela, 30 czerwca 2011 r.

Przewodnicząca
Komitetu Regionów
Mercedes BRESSO