

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona)**

COM(2008) 98 wersja ostateczna — 2008/0049 (COD)

(2008/C 224/08)

Dnia 22 kwietnia 2008 r. Rada Unii Europejskiej, działając na podstawie art. 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z ruchem pojazdów mechanicznych i egzekwowania obowiązku ubezpieczenia od takiej odpowiedzialności (wersja ujednolicona)*

Uznawszy, że treść wniosku jest w zupełności zadowalająca i nie wymaga żadnego komentarza ze strony EKES-u, na 445. sesji plenarnej w dniach 28 i 29 maja 2008 r. (posiedzenie z dnia 29 maja 2008 r.) Komitet 80 głosami za — 3 osoby wstrzymały się od głosu — postanowił wydać pozytywną opinię na temat proponowanego tekstu.

Bruksela, 29 maja 2008 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie zielonej księgi „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”**

COM(2007) 551 wersja ostateczna

(2008/C 224/09)

Dnia 25 września 2005 r., działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Komisja Europejska postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*zielonej księgi „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”*

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię dnia 8 maja 2008 r. Sprawozdawcą był Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER. Współsprawozdawcą był Rafael BARBADILLO LÓPEZ.

Na 445. sesji plenarnej w dniach 28 i 29 maja 2008 r. (posiedzenie z 29 maja 2008 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął jednomyślnie następującą opinię:

**1. Wnioski i zalecenia**

1.1 EKES jest zdania, że polityka w zakresie mobilności w mieście powinna nadawać priorytet w szczególności planowaniu przestrzennemu, społeczeństwu informacyjnemu i technologiom informatycznym, dobrym praktykom, szczególnie w zakresie tworzenia w przestrzeni publicznej stref tylko dla pieszych i rowerzystów a także zintegrowanemu podejściu do infrastruktury.

1.2 EKES popiera Komisję i ma nadzieję, że będzie ona promować wspólnotowe środki na rzecz mobilności, w szczególności nadające priorytet transportowi zbiorowemu wysokiej

jakości i o wysokim poziomie ochrony użytkowników, propagując korzystanie z roweru oraz chodzenie pieszo.

1.3 Realizacja tego celu wymagać będzie planowania odpowiedniej i zwartej zabudowy miast, ograniczając zapotrzebowanie na zmotoryzowany transport indywidualny, w oparciu o spójne i racjonalne plany zagospodarowania przestrzennego i zabudowy miejskiej.

1.4 EKES jest zdania, że niezależnie od przyjęcia środków innego rodzaju należy zmienić dyrektywy 85/377/EWG i 2001/42/WE w kierunku przedstawionym w niniejszej opinii.

1.5 EKES opowiada się za propagowaniem korzystania z „proekologicznych zakupów” w ramach zamówień publicznych związanych z infrastrukturą, finansowanych z programów europejskich, a także za likwidacją istniejących przeszkód.

1.6 Wartość dodaną może wnieść utworzenie europejskiego centrum nadzorowania mobilności miejskiej i zrównoważonej, gromadzącego dane i ułatwiającego wymianę doświadczeń.

1.7 Zdaniem EKES-u potrzebne jest ogólna norma na poziomie europejskim w celu harmonizacji kryteriów obliczania wysokości opłat i analizy danych statystycznych.

## 2. Wprowadzenie

2.1 W ostatnich kilku latach na obszarach miejskich i poza nimi nastąpił znaczny wzrost natężenia ruchu, któremu często towarzyszyły głębokie zmiany w podziale modalnym: stale rósł udział transportu samochodowego przy powolnym spadku udziału transportu zbiorowego, czy to w wartościach absolutnych czy względnych.

2.2 W 2006 r., przedstawiając przegląd średniookresowy białej księgi dotyczącej transportu <sup>(1)</sup>, Komisja Europejska ogłosiła zamiar sporządzenia zielonej księgi dotyczącej transportu miejskiego. W ostatnich kilku miesiącach Komisja Europejska przeprowadziła szerokie konsultacje społeczne, w których również EKES zajął stanowisko <sup>(2)</sup>.

2.2.1 EKES uważa, że wspólnotowe działania na rzecz mobilności w miastach są konieczne i celowe, a podejmowanie decyzji na szczeblu wspólnotowym <sup>(3)</sup> wnosi europejską wartość dodaną w formie rozmaitych, obowiązkowych lub dobrowolnych, środków.

## 3. Treść zielonej księgi „W kierunku kultury mobilności w mieście”

3.1 Konsultacje przeprowadzone przez Komisję Europejską potwierdziły duże oczekiwania dotyczące sformułowania autentycznej europejskiej polityki w zakresie mobilności w miastach.

3.2 Nowe podejście do mobilności w mieście oznacza optymalizację wykorzystania różnorodnych rodzajów transportu i tworzenie intermodalności pomiędzy różnymi rodzajami transportu zbiorowego (pociąg, tramwaj, metro, autobus, taksówka) oraz różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, rower, chodzenie pieszo itd.).

3.3 Mobilność w miastach uznawana jest za ważny czynnik wzrostu i zatrudnienia, który ma znaczny wpływ na zrównoważony rozwój w Unii Europejskiej.

3.4 Wartość dodana może przybierać różne formy, takie jak: ułatwianie wymiany najlepszych rozwiązań na wszystkich szczeblach (lokalnym, regionalnym lub krajowym); określenie wspólnych norm oraz, w razie konieczności, ich harmonizacja; dofinansowanie tych, którzy najbardziej takiego dofinansowania potrzebują; propagowanie badań, których zastosowanie wpłynie

korzystnie na takie aspekty mobilności jak bezpieczeństwo i ochrona środowiska naturalnego; uproszczenie prawodawstwa oraz, w niektórych przypadkach, uchylenie obowiązujących przepisów lub przyjęcie nowych.

3.5 Poprzez 25 pytań zielona księga na pomoc sprostać wyzwaniom zapewnienia bardziej płynnego ruchu w miastach, tworzenia bardziej zielonych miast, zapewniania inteligentniejszych, dostępniejszych, bezpieczniejszych i bardziej niezawodnych systemów transportu miejskiego, a także tworzenia nowej kultury mobilności w miastach oraz uzyskania środków finansowych niezbędnych do osiągnięcia tych celów. Jednakże Komisja nie proponuje — choć byłoby to pożądane — środków o charakterze wertykalnym lub horyzontalnym dotyczących transportu miejskiego.

## 4. Odpowiedzi na pytania zawarte w zielonej księdze

Celem niniejszej opinii jest udzielenie odpowiedzi na wszystkie pytania postawione przez Komisję Europejską.

4.1 Pytanie 1: *Czy należy wprowadzić swego rodzaju system nagradzania wysiłków pionierskich miast w walce z zatorami drogowymi, mających na celu poprawę warunków życia?*

4.1.1 Zdaniem EKES-u należy wprowadzić system nagradzania, który uwzględniłby istniejące już systemy i byłby z nimi kompatybilny.

4.1.2 Na szczeblu wspólnotowym dobrze byłoby, gdyby Komisja podjęła się ustalenia obiektywnych wskaźników wydajności, planowania i rozwoju, tworząc zharmonizowany system odniesienia.

4.1.3 Można by również utworzyć systemy uznawania jakości raczej niż zachęt finansowych, w których uczestnictwo byłoby dobrowolne, na wzór systemów stosowanych w polityce turystycznej.

4.1.4 Tak czy inaczej wdrażane systemy należy oprzeć na obiektywnych i przejrzystych kryteriach, poddawać je systematycznej ocenie i, o ile zajdzie potrzeba, zmieniać je, a także nagłaśniać w wystarczającym stopniu.

4.2 Pytanie 2: *Jakie środki można podjąć w celu propagowania chodzenia pieszo i jazdy na rowerze jako rzeczywistej alternatywy dla samochodu?*

4.2.1 Z uwagi na procentowy udział w rodzajach transportu jazda rowerem i chodzenie pieszo nie mogą być uważane generalnie za alternatywę wobec jazdy samochodem prywatnym, chyba że miejsce zamieszkania i miejsce pracy położone są bardzo blisko siebie, a warunki pogodowe są korzystne. Ponadto jazda rowerem nie jest powszechnie dostępna, ponieważ wyklucza osoby o ograniczonej mobilności czy niepełnosprawnych, dzieci i osoby starsze. Niemniej chodzenie pieszo i jazda rowerem w połączeniu z transportem zbiorowym mogą stać się alternatywnym sposobem poruszania się w niektórych miastach.

<sup>(1)</sup> COM(2006) 314 wersja ostateczna. Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego: Utrzymać Europę w ruchu — zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.

<sup>(2)</sup> Por. opinia EKES-u w sprawie transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych, przyjęta na sesji plenarnej w dniach Dz.U. C 168 z 27.7.2007, str. 74; sprawozdawcą był Lutz Ribbe.

<sup>(3)</sup> Uwzględniając Protokół 30 do Traktatu WE w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności oraz porozumienie międzyinstytucjonalne między Parlamentem Europejskim, Radą a Komisją z 25 października 1993 r.

4.2.2 Gminy miejskie powinny opracować plany zrównoważonego transportu miejskiego, uwzględniające ścieżki rowerowe, których obowiązkowym celem byłoby przejście na przyjazne dla środowiska środki transportu, spełniające pozostające jeszcze do określenia minimalne wymogi europejskie. Plany te powinny uwzględniać kwestie bezpieczeństwa pieszych oraz unikać konfliktów między poszczególnymi środkami transportu.

4.2.3 Gminy powinny określić cel ilościowy, aby zwiększyć udział transportu zbiorowego, chodzenia pieszo i jazdy rowerem. Nieopracowanie planów o takich cechach powinno skutkować wykluczeniem z dostępu do wsparcia finansowego w ramach funduszy wspólnotowych. Komisja powinna również zweryfikować dane zawarte w owych planach dotyczące terenów zielonych i ścieżek rowerowych.

4.3 Pytanie 3: *Co można zrobić, aby promować w miastach przechodzenie na korzystanie z bardziej ekologicznych środków transportu?*

4.3.1 Możliwe rozwiązania w tym zakresie zależą w znacznym stopniu od wielkości miasta (powierzchnia i liczba mieszkańców), przy czym należy mieć na względzie, że zanieczyszczenia są także następstwem uchybień w planowaniu przestrzennym, a nie tylko problemów z transportem.

4.3.2 Cel ten można osiągnąć poprzez zbadanie problemu i jego możliwych rozwiązań w zakresie odpowiedniego planowania przestrzennego i miejskiego, udostępnienie przy trasach wjazdowych do miast bezpiecznych publicznych parkingów, tworzenie sieci arterii do wyłącznego użytku dla transportu zbiorowego, zapewniających połączenia z różnymi rodzajami transportu (parkingi, linie kolejowe i metro), budowanie terminali zachęcających do intermodalności poprzez ułatwienie zmiany środka transportu, a także poprawę jakości usług w celu uatrakcyjnienia transportu zbiorowego dla użytkowników.

4.3.3 Co się tyczy transportu towarów, Komisja powinna ułatwiać wymianę dobrych doświadczeń w zakresie logistyki miejskiej, której przykładem jest włoskie miasto Siena, gdzie przyznaje się wyłącznie czasowe koncesje na transport towarów.

4.4 Pytanie 4: *W jaki sposób można dodatkowo zwiększyć wykorzystanie ekologicznych technologii zapewniających racjonalne zużycie energii w transporcie miejskim?*

4.4.1 Cel ten można osiągnąć, po pierwsze, poprzez ustanowienie polityki podatkowej wspierającej nabywanie, wdrażanie i wykorzystywanie nowych rozwiązań technologicznych w transporcie, mogących ograniczać zanieczyszczenia i zwiększać oszczędność energii.

4.4.2 Po drugie, cel ten można osiągnąć poprzez gromadzenie informacji dotyczących sytuacji ekologicznej miast, co obejmuje obliczanie poziomu emisji powodowanych przez środki transportu na mieszkańca oraz coroczne kampanie rozpowszechniania wyników.

4.5 Pytanie 5: *W jaki sposób można propagować wspólne ekologiczne zamówienia?*

4.5.1 Cel ten można osiągnąć poprzez wspieranie „proekologicznych zakupów” w ramach zamówień związanych z infrastrukturą, finansowanych z programów europejskich, a także poprzez likwidację istniejących przeszkód <sup>(4)</sup>.

<sup>(4)</sup> Patrz wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie „Concordia Bus” oraz kryteria zastosowane w tej sprawie.

4.5.2 Na poziomie wspólnotowym należy ustalić wspólne standardy i w razie potrzeby zharmonizować je.

4.6 Pytanie 6: *Czy powinno się ustalić kryteria lub wytyczne dotyczące definicji zielonych stref i obowiązujących w nich ograniczeń? Jak można w najlepszy sposób zapewnić kompatybilność zielonych stref ze swobodnym ruchem w mieście? Czy istnieje kwestia transgranicznego egzekwowania przepisów dotyczących zielonych stref?*

4.6.1 Zdaniem EKES-u należy znacznie ograniczyć dostęp do tych stref. Niemniej konieczna jest harmonizacja, aby uniknąć sytuacji, w której rozbieżności w przepisach doprowadziłyby do utrudnień w swobodzie przemieszczania się osób i niepotrzebnie ograniczyły mobilność w mieście.

4.7 Pytanie 7: *Jak można propagować ekologiczny styl jazdy?*

4.7.1 Ekologiczny styl jazdy powinien być uwzględniany w odpowiednio rozszerzonych programach obowiązkowych szkoleń kierowców w zakresie podstawowym i zaawansowanym, a także poprzez wdrażanie systemów ulg podatkowych dla przedsiębiorstw podejmujących kroki mające na celu monitorowanie i ocenę poziomu umiejętności kierowców. Dyrektywę w sprawie szkolenia kierowców można zmienić tak, aby uwzględniła takie kryteria.

4.8 Pytanie 8: *Czy należy rozwijać i propagować lepsze usługi informacyjne dla podróżnych?*

4.8.1 Tak, i to dotyczące bezpieczeństwa w pojazdach, czasu oczekiwania i przejazdu, zachowania pasażerów w razie niebezpieczeństwa oraz wszystkich dostępnych opcji i warunków transportu.

4.9 Pytanie 9: *Czy konieczne są dalsze działania mające na celu zapewnienie standaryzacji interfejsów i interoperacyjności aplikacji ITS w miastach? Jakie aplikacje powinny być priorytetowo potraktowane?*

4.9.1 Wdrażane inteligentne systemy transportu powinny być w pełni kompatybilne, aby umożliwić stosowanie różnych technologii, szczególnie dotyczących różnych dokumentów uprawniających do przejazdu, co ułatwiłoby pasażerom zmianę środka transportu i zmniejszyło czas wsiadania, w wyniku czego transport zbiorowy zyskałby na szybkości. Zasadnicze znaczenie ma wdrażanie tylko takich inteligentnych systemów transportu, które można aktualizować w miarę postępu technologicznego, co zapobiegnie ich szybkiej dezaktualizacji i pozwoli na odpowiednią amortyzację poniesionych nakładów.

EKES jest zdania, że poprawa organizacji ruchu i transportu wymaga stosowania technologii informacyjnych i telekomunikacyjnych.

4.10 Pytanie 10: *Jeśli chodzi o ITS, jak można poprawić wymianę informacji i najlepszych rozwiązań pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami?*

4.10.1 Cel ten można osiągnąć poprzez opublikowanie elektronicznego katalogu dobrych praktyk dotyczących inteligentnych systemów transportu, który byłby stale uaktualniany i dostępny za pośrednictwem internetu.

4.11 Pytanie 11: *W jaki sposób można podnieść jakość transportu zbiorowego w miastach europejskich?*

4.11.1 Cel ten można osiągnąć poprzez tworzenie podmiotów odpowiedzialnych za koordynację różnych usług w zakresie transportu publicznego, ustanawianie zintegrowanych systemów opłat oraz wymóg wykorzystywania wyłącznie optymalnych środków transportu (ekologicznych i najlepiej dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności), zwiększanie liczby połączeń lub częstotliwości w celu ograniczenia czasu oczekiwania pasażerów, tworzenie wydzielonych platform autobusowych (wzrost bezpieczeństwa, wygody i szybkości, mniejsze zużycie energii, przekładające się na ograniczenie zanieczyszczeń), budowę terminali intermodalnych ułatwiających zmianę środka transportu, podniesienie poziomu szkoleń dla zawodowych kierowców i edukację użytkowników, budowę infrastruktury zapewniającej odpowiedni rozkład ruchu tranzytowego w miastach, wdrażanie rozwiązań w rodzaju „parkuj i jedź komunikacją zbiorową” oraz stosowanie zachęt do korzystania z takich udogodnień, wdrażanie systemów oznakowania i sygnalizacji dających pierwszeństwo środkom transportu zbiorowego, tworzenie odpowiednich miejsc do bezpiecznego wsiadania i wysiadania pasażerów.

4.11.2 Jedną z metod, która mogłaby okazać się skuteczna, jest ocena skutków, jakie wdrażanie określonych planów, programów i projektów będzie miało dla mobilności.

4.11.3 W tym kontekście warto przywołać wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (sprawa C-332/04) dotyczący pominięcia oceny oddziaływania na środowisko przy realizacji przedsięwzięcia budowy centrum handlowo-rozrywkowego na obszarze miejskim, w przypadku którego szacunkowa liczba pasażerów dojeżdżających do centrum samochodami osobowymi była decydująca dla oddziaływania na środowisko naturalne i powodowała konieczność przeprowadzenia takiej oceny.

4.11.4 Zmiany obowiązujących obecnie dyrektyw mogłyby zatem obejmować trzy obszary, które zostaną szczegółowo omówione poniżej.

4.11.4.1 Załącznik III do dyrektywy 85/337/EWG w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne określa kryteria, które państwa członkowskie muszą stosować w celu stwierdzenia, czy określone przedsięwzięcie wywiera znaczne skutki na środowisko.

Proponuje się, aby w punkcie 1 wspomnianego załącznika III dodać nowe tiret, wyraźnie odnoszące się do mapy struktury mobilności (planowanych użytkowników infrastruktury, miejsc zamieszkania itp.).

4.11.4.2 Po drugie, w załączniku IV, dyrektywa określa informacje, które muszą zostać zawarte w raporcie środowiskowym.

EKES proponuje:

- a) dodanie w punkcie 4 załącznika IV nowego tiret lub zmianę brzmienia tiret trzeciego w celu umieszczenia wyraźnego odniesienia do emisji związanych z transportem stałych użytkowników danej infrastruktury;
- b) rozszerzenie zakresu stosowania punktu 5 załącznika IV tak, aby obejmował on nie tylko wdrażanie przedsięwzięcia, ale także dalszą eksploatację danej infrastruktury oraz środki naprawcze dotyczące emisji zanieczyszczeń związanych z dojazdem do tej infrastruktury.

Załączniki III (pkt 1) i IV (pkt 4 oraz 5) do dyrektywy 85/337/EWG należałoby zmienić odpowiednio.

4.11.4.3 Po trzecie, jeśli chodzi o dyrektywę 2001/42/WE w sprawie oceny oddziaływania pewnych planów i programów na środowisko, można by dodać podobne przepisy (kryteria obligatoryjne i informacje dotyczące mobilności i rodzajów transportu, które musiałyby zostać uwzględnione w raporcie środowiskowym). W takim przypadku celowe byłoby uwzględnienie skutków wdrażania planów wywieranych na mobilność, jak zostało to zasugerowane w załącznikach I (lit. f) i II (pkt 2).

4.12 Pytanie 12: *Czy należy zachęcać do wyznaczania wydzielonych pasów ruchu dla transportu zbiorowego?*

4.12.1 Tak, ten środek jest niezbędny i ma duży wpływ na mobilność. Wydzielanie pasów czy platform oznacza zarówno większe bezpieczeństwo, większą szybkość, mniejsze zatłoczenie na drogach i mniejsze zużycie energii, jak i większą wygodę dla pasażerów. Wdrożenie takiego środka może przyczynić się do przekonania użytkowników samochodów osobowych do korzystania z transportu zbiorowego.

4.13 Pytanie 13: *Czy istnieje potrzeba wprowadzenia europejskiej karty praw i obowiązków pasażera korzystającego z transportu zbiorowego?*

4.13.1 Wzmocnienie praw i obowiązków pasażerów jest niezbędne do zagwarantowania, żeby w przypadku poszczególnych rodzajów transportu zbiorowego nastąpiła poprawa jakości świadczonych usług (częstotliwość, punktualność, wygoda dla wszystkich grup użytkowników, bezpieczeństwo, polityka w zakresie opłat itp.). Komitet apeluje, aby cel ten był realizowany z uwzględnieniem specyfiki każdego rodzaju transportu, a szczególnie środków transportu wykorzystujących tę samą infrastrukturę.

4.13.2 Biorąc pod uwagę szerokie spektrum przepisów dotyczących różnych rodzajów transportu zawartych w różnych tekstach prawnych, wszystkie prawa użytkowników środków transportu zbiorowego powinny zostać zebrane w jednej „karcie praw”. Uzupełnianie tych praw należałoby do państw członkowskich lub stanowiłoby przedmiot samoregulacji, przybierając formę kodeksów postępowania<sup>(5)</sup> stosowanych przez podmioty gospodarcze i zorganizowane społeczeństwo obywatelskie (organizacje konsumenckie, organizacje ekologiczne, organizacje zrzeszające przedsiębiorców, związki zawodowe itp.). EKES podkreśla znaczenie dialogu między tymi stowarzyszeniami a przedsiębiorstwami transportu zbiorowego, w szczególności w celu poprawy jakości usług.

Należy podjąć działania na szczeblu Wspólnoty w celu przerehabrowania i konsolidacji praw zawartych w różnych aktach prawnych. Działania te powinny być uzupełniane działaniami podejmowanymi przez państwa członkowskie i organizacje społeczeństwa obywatelskiego. EKES podkreśla potrzebę wprowadzenia elastycznych i prostych mechanizmów oraz instrumentów w celu realizacji praw użytkowników.

4.14 Pytanie 14: *Jakie działania można podjąć w celu lepszej integracji transportu osób i towarów z badaniami i planami dotyczącymi mobilności w mieście?*

4.14.1 Plany dotyczące mobilności w metropoliach powinny uwzględniać zarówno transport osób, jak i towarów, aby zapewnić rozwój logistyki dystrybucji towarów bez uszczerbku dla mobilności osób.

4.14.2 W tym celu konieczne jest zwiększenie liczby funkcjonariuszy monitorujących wykorzystywanie wyznaczonych zatok załadowniczych i rozładowniczych.

4.14.3 Należałoby stworzyć mechanizmy ułatwiające i usprawniające korzystanie z systemów zgłaszania naruszeń, aby pojazdy nieuprawnione do zajmowania wyznaczonych zatok mogły być usuwane jak najszybciej w celu przywrócenia możliwości właściwego wykorzystywania tych zatok.

4.14.4 Należałoby stworzyć skuteczne mechanizmy stosowania kar, od usunięcia nieprawidłowo zaparkowanego pojazdu po skuteczną egzekucję kary pieniężnej.

4.14.5 Należałoby prowadzić publiczne kampanie informacyjne i kampanie podnoszenia świadomości obywateli, mające doprowadzić do powszechnej akceptacji wyznaczonych celów i zaangażowania w ich realizację; cele te mogłyby obejmować zapewnienie sobie współpracy ze strony właścicieli lokalnych sklepów w monitorowaniu wykorzystywania wyznaczonych zatok załadowniczych/rozładowniczych, poprzez uzmysłowienie im, w jakim stopniu nielegalne parkowanie w tych miejscach może mieć szkodliwe skutki dla ich działalności gospodarczej.

4.14.6 Dozwolony czas postoju przy wyznaczonych zatkach załadowniczych/rozładowniczych powinien bardziej odzwierciedlać czas, jaki w większości przypadków jest potrzebny na wykonanie czynności załadowniczych/rozładowniczych. Możliwe byłoby występowanie o specjalne pozwolenia na zwiększenie czasu dozwolonego postoju, aby nie utrudniać określonych rodzajów przewozu (np. w przypadku przeprowadzek), wymagających więcej czasu na załadunek i rozładunek. Można by też wprowadzić system określonych przedziałów czasowych na załadunek i rozładunek.

<sup>(5)</sup> Zob. opinia w sprawie europejskiej karty praw odbiorców energii, Dz.U. C 151 z 17.6.2008, sprawozdawca: Edgardo Maria IOZIA.

4.15 Pytanie 15: *W jaki sposób można lepiej koordynować planowanie przestrzenne oraz transport miejski i międzymiastowy? Jaki rodzaj struktury organizacyjnej byłby najbardziej odpowiedni?*

Cel ten można osiągnąć poprzez odpowiednią koordynację w określonych poniżej dziedzinach.

a) Koordynacja między różnymi organami:

- W niektórych miastach europejskich utworzenie podmiotów odpowiedzialnych za koordynację transportu znacznie poprawiło koordynację i planowanie transportu, zapewniając efektywne i skuteczne świadczenie usług wysokiej jakości.
- Jeśli chodzi o koordynację z innymi rodzajami transportu, należy wprowadzić większą przejrzystość w naliczaniu kosztów różnych rodzajów transportu zbiorowego.
- Celowe byłoby, aby międzymiastowe usługi transportowe dysponowały niezbędną infrastrukturą terminali intermodalnych, ułatwiających zmianę środka transportu zbiorowego, a tym samym zapobiegających sytuacjom, w których pasażer w trakcie przesiadki musi skorzystać z dodatkowego środka transportu.

b) Koordynacja z instrumentami planowania

- Uwzględnianie skutków wywieranych na mobilność przez wdrażanie niektórych planów i programów jest wymogiem ustanowionym już przełomowym wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z 16 marca 2006 r. (sprawa C-332/04): obowiązek przedłożenia kontrowersyjnego przedsięwzięcia do oceny oddziaływania na środowisko wynikał zasadniczo z faktu jego wpływu na mobilność. Jednakże kryterium to nie zostało jeszcze uwzględnione w obowiązujących przepisach prawa.
- W związku z tym konieczne są dwie zmiany we wspólnotowych przepisach prawnych dotyczących oceny oddziaływania na środowisko, pozwalające uwzględnić skutki danego planu czy programu na mobilność jako jeden z rodzajów takiego oddziaływania. Proponuje się w szczególności wprowadzenie zmian określonych w odpowiedzi na pytanie 11.
- Strategiczne planowanie przestrzenne musi być wdrażane w sposób spójny tak, aby zapewnić racjonalne wykorzystanie terenu przez władze regionalne.

4.16 Pytanie 16: *Jakie dalsze działania należy podjąć, aby pomóc miastom w rozwiązaniu ich problemów związanych z bezpieczeństwem na drogach i poczuciem bezpieczeństwa w transporcie miejskim?*

4.16.1 Bezpieczeństwo na drogach: Na szczeblu europejskim należałoby promować najlepsze wzorce i bardziej intensywny zorganizowany dialog w sprawie wdrażania nowych technologii (szczególnie inteligentnych systemów transportu) w celu poprawy bezpieczeństwa, w którym uczestniczyłyby zainteresowane strony na szczeblu regionalnym i lokalnym oraz państwa członkowskie. Należy także podnieść poziom szkolenia kierowców pracujących w tym sektorze. Ponadto należałoby uregulować stosowanie środków zniechęcających, by naruszenia w ruchu transgranicznym nie pozostawały bez skutecznych kar.

4.16.2 Ochrona osobista: W ramach propagowania najlepszych wzorców, należy zwiększyć fizyczną obecność policji w środkach transportu zbiorowego, szczególnie w nocy lub w przypadku połączeń z obszarami, które cechuje wyższy poziom zagrożenia lub wykluczenia społecznego. Należy także zwiększyć wykorzystanie technologii informacyjnych oraz lepiej informować użytkowników.

4.17 Pytanie 17: *Jak przewoźnicy i obywatele mogą uzyskać lepszą informację na temat możliwości, jakie oferują w zakresie bezpieczeństwa nowoczesne systemy zarządzania infrastrukturą oraz zaawansowane technologie w pojazdach?*

4.17.1 Konieczne jest podnoszenie świadomości obywateli poprzez prowadzenie kampanii edukacyjnych i informacyjnych, w szczególności skierowanych do młodych osób oraz prowadzenie działań na rzecz powszechnego stosowania urządzeń służących egzekwowaniu przestrzegania zasad ruchu drogowego w miastach przez wszystkich użytkowników dróg. Ogólnie EKES uważa za szczególnie istotne przyjęcie środków na rzecz kultury i wychowania obywatelskiego w kontekście zagadnień związanych z mobilnością miejską.

4.18 Pytanie 18: *Czy powinno się opracować automatycznie działające urządzenia radarowe, dostosowane do środowiska miejskiego oraz propagować ich stosowanie?*

4.18.1 W zależności od ostatecznego celu, takie urządzenia muszą być zawsze wykorzystywane dla poprawy mobilności i optymalizacji szybkości przejazdu. W ramach propagowania najlepszych wzorców w zakresie zwiększania bezpieczeństwa należy stosować urządzenia inteligentne.

4.19 Pytanie 19: *Czy nadzór wideo jest dobrym narzędziem dla podnoszenia bezpieczeństwa i poziomu ochrony w transporcie miejskim?*

4.19.1 Cel ten można osiągnąć poprzez instalację w pojazdach transportu zbiorowego systemów bezpieczeństwa wykorzystujących nowe technologie, aby ostrzegać służby ratownicze o przypadkach wandalizmu lub wypadkach i dostarczać im informacji dotyczących położenia danego pojazdu oraz przysyłać dane w formie obrazu i dźwięku o tym, co się dzieje wewnątrz pojazdu.

4.19.2 Należy także zastosować odpowiednie środki w celu uniknięcia naruszenia prywatności, stanowiącej jedno z podstawowych praw człowieka.

4.20 Pytanie 20: *Czy wszyscy zainteresowani powinni współdziałać w celu stworzenia nowej kultury mobilności w Europie? Czy w oparciu o model europejskiego centrum monitorowania bezpieczeństwa drogowego, europejskie centrum nadzorowania mobilności w mieście mogłoby stanowić przydatną inicjatywę?*

4.20.1 Krzewienie nowej kultury mobilności w mieście wymagać będzie współpracy instytucji europejskich, państw członkowskich, regionów, władz lokalnych i organizacji społeczeństwa obywatelskiego.

4.20.2 Stworzenie europejskiego centrum monitorowania zrównoważonej mobilności w mieście może być cenną inicjatywą wnoszącą wartość dodaną, ponieważ takie centrum mogłoby gromadzić dane, zapoznawać się ze zmianami popytu w zakresie transportu i wspierać wymianę doświadczeń. Pozwalałoby też uzyskać więcej informacji na temat problemów związanych z mobilnością i realizować politykę mającą takie problemy rozwiązywać.

Na szczeblu europejskim należałoby dokonać harmonizacji jednostek pomiaru wykorzystywanych w ocenie środowiska miejskiego. EKES odnosi się pozytywnie do ujednoczenia kryteriów w tej dziedzinie.

4.21 Pytanie 21: *Jak istniejące instrumenty finansowe, takie jak fundusze strukturalne i spójności, można lepiej wykorzystać dla finansowania zintegrowanego i zrównoważonego transportu miejskiego?*

4.21.1 Cel ten można osiągnąć poprzez poprawę mobilności w mieście oraz stopniowe przechodzenie na ekologicznie czyste środki transportu zbiorowego (niskie zużycie paliwa, niski poziom emisji) i zagwarantowanie większej rentowności w przypadku każdego wydatkowanego euro w ramach lepszego wykorzystania funduszy.

EKES opowiada się za zwiększeniem środków przeznaczonych na edukację i badania.

4.21.2 Wysokość wkładu finansowego powinna być również ograniczana poprzez ustanawianie obiektywnych skal umożliwiających wybór rozwiązań najbardziej opłacalnych dla danej społeczności, aby zapewnić obywatelom usługi transportowe wysokiej jakości w rozsądnej cenie. Należałoby położyć nacisk na wydajność i przestrzeganie obowiązków związanych ze świadczeniem usług publicznych.

4.22 Pytanie 22: *Jak instrumenty ekonomiczne, szczególnie instrumenty rynkowe, mogłyby wspierać ekologiczny i energooszczędny transport miejski?*

4.22.1 Cel ten można osiągnąć wymagając uwzględniania klauzul proekologicznych w przetargach na dostawy wyposażenia, związanych z projektami infrastrukturalnymi finansowanymi w ramach programów europejskich.

4.22.2 Inną możliwością byłoby uwzględnienie w dokumencie COM kryteriów zawartych w podręczniku dotyczącym ekologicznych zamówień publicznych „Buying green. A handbook on environmental public procurement” (SEC(2004) 1050), dodając proekologiczne przetargi publiczne na dostawy środków transportu.

Tak jak na rynku pojazdów transportu zbiorowego, tak i na rynku pojazdów prywatnych zachodzą przemiany w kierunku większej dbałości o środowisko. Należy wspierać zakup pojazdów bardziej ekologicznych (paliwo, napęd), a poczynione przez nabywców nakłady finansowe powinny znaleźć uznanie w formie odmiennego traktowania ich pojazdów w polityce dostępu do centrów miast.

4.23 Pytanie 23: *Jak celowe badania naukowe mogłyby w szerszym zakresie pomóc w rozładowaniu ruchu w miastach i ułatwić jego rozwój?*

4.23.1 Cel ten można osiągnąć poprzez wyraźne określenie kategorii projektów kwalifikujących się do wspólnotowej pomocy publicznej, a także poprzez wprowadzenie obowiązku (z odpowiednią weryfikacją) uwzględniania (w określonym terminie) celów takich projektów, aby w przypadku ich nieuwzględnienia możliwe było odzyskanie kwot udzielonej pomocy.

4.24 Pytanie 24: *Czy powinno się zachęcać miasta do pobierania opłat za korzystanie z dróg na ich terenie? Czy istnieje potrzeba stworzenia ogólnych ram i/lub wytycznych w zakresie pobierania opłat za korzystanie z dróg w miastach? Czy przychody z takich opłat powinno się przeznaczyć na finansowanie rozwiązań usprawniających transport miejski? Czy powinno się poddać internalizacji zewnętrzne koszty?*

4.24.1 Konieczna jest ogólna norma na poziomie europejskim, którą należałoby sporządzić w oparciu o harmonizację kryteriów obliczania wysokości opłat oraz o badanie prognozy przydatnej gęstości sieci transportu zbiorowego.

4.24.2 Niemniej zdaniem EKES-u stosowanie systemów opłat za dostęp do centrów miast mieści się w interesie ogólnym i natychmiast przynosi korzystne skutki, jednak może okazać się dyskryminujące dla osób o niższych dochodach, a jako czynnik zniechęcający nie wywierać zbyt dużego wpływu na osoby o wyższych dochodach.

Władze lokalne powinny przyjąć środki łagodzące ewentualne skutki negatywne, przykładowo zachęcając do korzystania z transportu zbiorowego lub przyznając zniżkowe abonamenty na przejazd.

4.24.3 Alternatywnym rozwiązaniem o równych skutkach niezależnie od dochodów byłoby pobieranie w punktach dostępu „opłat”, które nie stanowiłyby określonych kwot pieniędzy lecz odliczenie od dostępnej puli kilometrów przejazdu drogami miejskimi przyznawanej każdemu kierowcy. Innymi słowy, proponowane tutaj rozwiązanie polegałoby na „racjonowaniu” dostępu (liczby kilometrów w danym okresie). Zmuszałoby to kierowców do dokonywania wyborów i zarządzania jazdą samochodem osobowym po mieście, choć pamiętać należy, że nadal istniałaby jakaś forma dyskryminacji ze względu na miejsce zamieszkania czy miejsca rozpoczęcia i zakończenia podróży.

4.24.4 Rzecz jasna oznaczałoby to podział na kolejne strefy (oprócz proponowanych stref niskiego natężenia ruchu), w których ruch byłby z zasady ograniczony do środków transportu zbiorowego i prywatnych pojazdów mieszkańców.

4.25 Pytanie 25: *Jaką w okresie długoterminowym wartość dodaną mogłoby przynieść celowe dofinansowanie ekologicznego i energooszczędnego transportu miejskiego?*

4.25.1 Wartość dodana jest znaczna i niełatwa do wyliczenia, szczególnie jeśli weźmie się pod uwagę czynniki dotyczące zdrowia i higieny (zarówno w wymiarze fizycznym, jak i psychicznym) oraz wartość czasu, jakim dysponują poszczególne osoby (aspekt, który różni się w zależności od czasu niezbędnego na dotarcie z domu do pracy i z powrotem, a który dodany do czasu pracy skutkuje szeregiem czynników negatywnych).

Bruksela, 29 maja 2008 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Dimitris DIMITRIADIS