

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Znaczenie transportu publicznego dla ekologicznej odbudowy Europy”**(opinia z inicjatywy własnej)**

(2023/C 75/16)

Sprawozdawczyni: **Kristina KRUPAVIČIENĒ**Współsprawozdawczyni: **Dovilē JUODKAITĒ**

Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	20.1.2022
Podstawa prawna	Art. 52 ust. 2 regulaminu wewnętrznego Opinia z inicjatywy własnej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	4.10.2022
Data przyjęcia na sesji plenarnej	26.10.2022
Sesja plenarna nr	573
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	173/1/2

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES uznaje, że transport publiczny odgrywa kluczową rolę w ekologicznej odbudowie gospodarki Europy po pandemii. Pandemia zadziałała jako katalizator i uwidoczniła, że transport publiczny zapewnia usługę leżącą w interesie publicznym, jak również możliwości dojazdu do pracy i dostęp do usług dla pracowników pierwszego kontaktu i grup szczególnie wrażliwych. EKES wzywa do uznania mobilności za prawo indywidualne i dobro publiczne, które musi być dostępne dla wszystkich, ponieważ gwarantuje dostęp do życia gospodarczego, społecznego i kulturalnego. Priorytetowym celem UE musi być zapewnienie wszystkim obywatelom usług transportu publicznego, w których świadczenia zaangażowana jest wystarczająca liczba pracowników i które są dostępne, przystępne cenowo i bezpieczne oraz cechują się wysoką jakością.

1.2. Mając na uwadze znaczenie transportu publicznego dla osób indywidualnych, użytkowników i pracowników, EKES ponawia swój apel o przyjęcie **partycypacyjnego podejścia** do planowania transportu publicznego na szczeblu regionalnym, krajowym i europejskim⁽¹⁾. Tylko w ten sposób można zagwarantować, że strategie i środki na rzecz odbudowy będą odpowiadać potrzebom i oczekiwaniom wszystkich zarządzających transportem publicznym oraz wszystkich użytkowników transportu publicznego.

1.3. EKES zauważa, że rozwój **usług wysokiej jakości** ma zasadnicze znaczenie dla odbudowy transportu publicznego po pandemii. **Dobre warunki pracy** oraz zmotywowany i dobrze wyszkolony personel są niezbędne do świadczenia usług na takim poziomie. EKES wzywa lokalnych, regionalnych i krajowych decydentów politycznych do opracowania – a decydentów unijnych do pełnego wspierania – **modeli biznesowych** prowadzących do bardziej innowacyjnego i atrakcyjnego systemu transportu zapewniającego zarówno wysokiej jakości usługi, jak i odpowiednie warunki i ochronę socjalną dla pracowników.

1.4. Transport publiczny jest **usługą pracochłonną** powiązaną z zielonymi miejscami pracy, których nie można delokalizować. Operatorzy transportu publicznego są jednym z największych pracodawców na obszarach miejskich, ponieważ oferują zatrudnienie dla szerokiego grona osób i ułatwiają włączenie pracowników migrujących do rynku pracy. Aby zachować społeczny charakter tego sektora, EKES wzywa decydentów do włączenia do umów o świadczenie usług transportu publicznego obowiązkowych kryteriów wysokiej jakości usług i kryteriów społecznych, takich jak stosowanie układów zbiorowych i odpowiednie uwzględnienie sytuacji pracowników po zmianie operatora. EKES wzywa również decydentów politycznych do wdrożenia solidnych mechanizmów dialogu społecznego, aby sektor ten stał się

⁽¹⁾ Opinia EKES-u TEN/766 w sprawie *Nowych unijnych ram mobilności miejskiej* (Dz.U. C 323 z 26.8.2022, s. 107).

zrównoważony pod względem gospodarczym i społecznym. Apeluje także o pełne przestrzeganie zasad postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾ lub dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE⁽³⁾).

1.5. EKES zwraca uwagę na fakt, że zapewnienie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju **wymaga silnego zaangażowania politycznego** ze strony wszystkich podmiotów na wszystkich szczeblach. Instytucje Unii muszą odgrywać silną rolę lidera politycznego i przewodnika poprzez wyznaczanie jasnych celów i zadań oraz udostępnianie niezbędnych środków finansowych. EKES wzywa zatem Komisję Europejską do wyznaczenia wymiernych i ambitnych celów dotyczących przejścia z korzystania z prywatnych samochodów na transport zbiorowy i aktywną mobilność.

1.6. Trwałe inwestycje mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia skuteczności polityki ukierunkowanej na zrównoważony transport publiczny, a tym samym ekologicznej odbudowy gospodarki. Państwom członkowskim UE udostępniono znaczne środki finansowe za pośrednictwem Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności i wiele z nich postanowiło zainwestować w systemy transportu publicznego. EKES wzywa Komisję do monitorowania postępów w realizacji tych zobowiązań i przedstawiania sprawozdań w tym zakresie oraz do zapewnienia, aby ekologicznej odbudowie gospodarki towarzyszyło utrzymanie miejsc pracy oraz poprawa w zakresie miejsc pracy, jakości usług i włączenia społecznego. EKES wzywa państwa członkowskie do ustanowienia mechanizmów partycypacyjnych w celu przeprowadzenia konsultacji z użytkownikami i partnerami społecznymi na temat wykorzystania tych środków finansowych, które mają zasadnicze znaczenie dla odbudowy transportu publicznego. EKES zwraca uwagę, że wszystkie środki unijne i publiczne przeznaczone na rozwój rozwiązań w zakresie transportu powinny uwzględniać kryteria dotyczące inkluzywności, dostępności i zrównoważoności transportu.

1.7. EKES wzywa zatem decydentów do wdrożenia procesów transformacji cyfrowej mających na celu osiągnięcie zrównoważonego i sprawiedliwego transportu dla wszystkich w sposób sprzyjający włączeniu społecznemu i partycypacyjny.

1.8. EKES zachęca Unię Europejską i państwa członkowskie, by przyczyniły się do przejścia na bardziej ekologiczne rodzaje transportu poprzez zwiększenie ich ogólnej atrakcyjności. W propagowaniu przejścia na transport publiczny i zrównoważony ważne jest również zwiększanie świadomości na temat wpływu transportu i wyborów jednostek w zakresie mobilności na środowisko. EKES wzywa zatem Komisję, aby w 2024 r. skoncentrowała działania na transporcie publicznym i jego użytkownikach oraz pracownikach tego sektora.

2. Kontekst

2.1. Transport i mobilność stanowią integralną część codziennego życia Europejczyków, ponieważ zapewniają osobom z wszystkich grup społecznych możliwość przemieszczania się we wszystkich zakątkach Europy. Jednocześnie, aby osiągnąć neutralność klimatyczną, w ramach Europejskiego Zielonego Ładu wyznaczono cel polegający na redukcji emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Wszystkie sektory transportu muszą przyczynić się do osiągnięcia tego celu. W komunikacie w sprawie Zielonego Ładu stwierdzono, że „[t]ransport multimodalny potrzebuje silnego wsparcia, które zwiększy skuteczność całego systemu transportu”.

2.2. W strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności Komisja wymienia zrównoważoną mobilność między miastami i w miastach jako projekt przewodni i podkreśla potrzebę zapewnienia „uczciwej i sprawiedliwej mobilności dla wszystkich” oraz zwiększenia udziału transportu zbiorowego, co przyczyni się do poprawy płynnej multimodalności na obszarach miejskich i podmiejskich. W strategii wskazano również na rosnące zapotrzebowanie na nowe i innowacyjne rozwiązania, w tym usługi dostępne na żądanie i zbiorowe usługi w zakresie mobilności. Priorytetem strategii jest konieczność usprawnienia ram mobilności w miastach.

— W ramach mobilności miejskiej⁽⁴⁾ Komisja zwraca uwagę, że mobilność w miastach przyczynia się w 23 % do **rosnącego udziału transportu w zużyciu energii** i emisji gazów cieplarnianych w UE; miasta stoją przed największymi wyzwaniem w zakresie **jakości powietrza**, przy czym stężenia NO₂ i PM₁₀ przekraczają unijne wartości graniczne; **poziomy zagęszczenia ruchu** w miastach UE od 2013 r. nie zmieniły się lub pogorszyły, co pociąga za sobą znaczne koszty dla społeczeństwa i ma negatywny wpływ na dojazd do pracy; **38 % wszystkich wypadków drogowych w UE, w których występują ofiary śmiertelne lub ciężko ranne, ma miejsce na obszarach miejskich**; ponad 70 % Europejczyków mieszka w miastach i spodziewa się rozwiązań w zakresie usprawnionej i bezpieczniejszej mobilności, zagęszczenia ruchu, zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem, a 30 % mieszka we wsiach, w małych miastach i na obszarach podmiejskich i często, aby dotrzeć do pobliskich węzłów miejskich, musi polegać na prywatnych samochodach.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

⁽³⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/23/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania koncesji (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 1).

⁽⁴⁾ Ramy mobilności w miastach, COM(2021) 811 final.

— Należy dostosować infrastrukturę i usługi miejskiego transportu publicznego, aby zapewnić lepszą dostępność, m.in. po to, by lepiej służyć starzejącej się populacji w wielu miastach, a także osobom z niepełnosprawnościami lub o ograniczonej możliwości poruszania się.

2.3. Komisja podkreśla również pilną potrzebę zajęcia się kwestią zmiany klimatu oraz fakt, że stanowi ona istotny aspekt włączenia społecznego i ważny czynnik wpływający na dobrostan człowieka, zwłaszcza w przypadku grup w niekorzystnej sytuacji. Dlatego Komisja ustanowiła budowę **silniejszej sieci transportu publicznego jednym z celów ram mobilności miejskiej**.

2.4. W ciągu ostatnich kilku lat **pandemia** zmieniła perspektywy dla wzrostu gospodarczego oraz leżących u jego podstaw zasad i mechanizmów. **Ujawniła problemy i skierowała uwagę na wartości w rozwoju jednolitego rynku UE**. Pandemia stworzyła jednak również możliwości szybszego wdrożenia polityk, takich jak Zielony Ład, ujawniła znaczenie umieszczenia ludzi w centrum procesu odbudowy, co odzwierciedla koncepcja **sprawiedliwej transformacji**, i skłoniła Komisję do przyjęcia największego programu pomocy finansowej, mającego na celu złagodzenie społecznych i gospodarczych skutków COVID-19, czyli **Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RFF)**, w którym dwoma z sześciu filarów są zielona transformacja i transformacja cyfrowa.

2.5. Jeśli chodzi o transport publiczny, pandemia wywarła wpływ na miejsca pracy, użytkowników i operatorów transportu publicznego oraz władze publiczne. W konkluzjach w sprawie strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności Rada Ministrów podkreśliła, że kryzys związany z COVID-19 poważnie wpłynął na transport publiczny i że reakcja polityczna na ten kryzys powinna mieć na celu przywrócenie zaufania do transportu publicznego oraz zwiększenie jego odporności, przyspieszenie jego zrównoważonej transformacji i modernizacji, przy jednoczesnym zapewnieniu cenowej przystępności transportu, z uwagi na zasadniczą rolę, jaką odgrywa on w budowaniu spójności społecznej i terytorialnej.

2.6. EKES podkreśla niezwykle istotny fakt, że w czasie trwania pandemii transport publiczny wykazał swoją wartość, ponieważ zapewniał tak bardzo potrzebną mobilność pracowników pierwszego kontaktu i grup w niekorzystnej sytuacji. Pracownicy migrujący i kobiety stanowią duży odsetek tych grup i jak wiadomo, są w dużym stopniu uzależnieni od transportu publicznego w celu dotarcia do miejsc pracy i podstawowych usług. Jak wynika z danych Eurobarometru z 2020 r., zdecydowanie więcej kobiet niż mężczyzn korzysta z transportu publicznego. W analizie Parlamentu Europejskiego „Kobiety a transport”, choć wskazano na brak danych dotyczących wzorców mobilności z podziałem na płeć, przedstawiono interesujące spostrzeżenia dotyczące wyborów w tym zakresie ⁽⁵⁾.

2.7. **EKES zwraca również uwagę na zwiększone koszty i zmniejszone zasoby, z którymi mierzą się dostawcy usług transportowych i władze publiczne w związku z pandemią**. Chociaż środki zapobiegania rozprzestrzenianiu się COVID-19 doprowadziły do zwiększenia kosztów, a znaczny spadek liczby użytkowników sprawił, że przychody przedsiębiorstw były znacznie niższe, organy publiczne i rządowe oraz władze na szczeblu lokalnym zdawały sobie sprawę, że utrzymanie funkcjonowania transportu publicznego jest częścią ich obowiązku służenia społecznościom, a w szczególności ludziom, którzy działają na rzecz innych.

2.8. Niniejsza **opinia z inicjatywy własnej ma na celu przedstawienie kluczowych zaleceń dotyczących odbudowy i przyszłego rozwoju zrównoważonego, solidnego, sprzyjającego włączeniu społecznemu, dostępnego i odpornego transportu publicznego po kryzysie związanym z COVID-19**, gotowego służyć przyszłym pokoleniom w obliczu starzenia się społeczeństwa w UE ⁽⁶⁾. Skoncentruje się ona na kwestiach finansowania, atrakcyjności i roli transportu w ekologicznej odbudowie gospodarki UE, ze szczególnym uwzględnieniem warunków socjalnych pracowników sektora transportu publicznego. Niedobór pracowników we wszystkich sektorach transportu wskazuje na wyraźną potrzebę przyjęcia takiego podejścia.

⁽⁵⁾ „Women and transport” [Kobiety a transport], Parlament Europejski, Komisja Praw Kobiet i Równouprawnienia, grudzień 2021 r., [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf), s. 34–35, „Dane należy rozpatrywać w kontekście potrzeb kobiet w zakresie mobilności. Jak wspomniano w poprzednich sekcjach, kobiety częściej pracują w niepełnym wymiarze czasu pracy, opiekują się dziećmi i krewnymi, żyją dłużej, rzadziej posiadają prawo jazdy i własny samochód, a także częściej niż mężczyźni korzystają z transportu publicznego i chodzą pieszo. W porównaniu z mężczyznami wzorce codziennej mobilności kobiet są bardziej złożone. Jednocześnie kobiety często sprawują ograniczoną kontrolę nad finansami domowymi, ponieważ częściej są drugimi żywicielami rodziny (Borgato i in., 2021; Rastrigina i Verashchagina, 2015). Ogólnie rzecz biorąc, kobiety są bardziej narażone na ubóstwo i wykluczenie społeczne (EIGE, 2020), ponieważ częściej należą do grup w trudnej sytuacji, a przystępność cenowa jest kluczowym aspektem ich mobilności”.

⁽⁶⁾ Ageing Europe – statistics on population developments – Eurostat [Starzejąca się Europa – statystyki dotyczące zmian demograficznych – Eurostat].

3. Uwagi ogólne

3.1. EKES uznaje, że **transport publiczny jest istotnym elementem działań na rzecz ekologicznej odbudowy gospodarki Europy po pandemii**. Stanowi on nie tylko odpowiedź na problemy związane ze zmianą klimatu, lecz także przyczynia się do poprawy jakości życia poprzez rozwiązanie problemu zatorów komunikacyjnych. „Do 2020 r. w transporcie publicznym na obszarach miejskich w Europie odnotowywano blisko 60 mld podróży pasażerskich rocznie, przy czym liczby te rosną. [...] Zatory komunikacyjne już teraz kosztują gospodarkę europejską 1 % jej PKB, tj. 100 mld EUR rocznie”⁽⁷⁾.

3.2. EKES zwraca uwagę, że pandemia **zmieniła zachowania ludzi i ponownie skierowała uwagę władz publicznych i lokalnych na społeczną wartość transportu publicznego**. Transport publiczny był jednak jednym z tych sektorów, które najbardziej ucierpiały z powodu drastycznego spadku liczby użytkowników, a jego odbudowa wymaga najwięcej czasu. Działo się to w czasie, gdy ludzie przestawiali się na aktywną mobilność i podróże prywatnym samochodem, aby uniknąć zakażenia. O ile zwiększona aktywna mobilność jest dobrą tendencją i należy ją wspierać, o tyle kwestia zwiększonego wykorzystania samochodów prywatnych musi stać się przedmiotem poważnych rozważań europejskich decydentów politycznych oraz władz krajowych, lokalnych i regionalnych.

3.3. EKES przyznaje, że pomimo utrzymania ciągłości świadczenia usług transportu publicznego w czasie pandemii, **kryzys silnie uderzył w zatrudnienie w tym sektorze**. W Europie, przed pierwszym lockdownem, sektor ten zapewniał 2 mln bezpośrednich miejsc pracy⁽⁸⁾. Co ważne, transport publiczny zapewnia bezpieczne miejsca pracy na rynkach lokalnych, charakteryzujące się dużą różnorodnością – od profili mniej wykwalifikowanych do wysoko wykwalifikowanych – i daje zatrudnienie osobom o bardzo zróżnicowanym pochodzeniu⁽⁹⁾. Jednak znaczna część tych osób musiała zostać objęta rządowymi systemami zasiłków dla tymczasowo bezrobotnych, a wiele z nich zdecydowało się nie wracać do pracy. Dotyczy to w szczególności państw członkowskich, w których poziomy świadczeń socjalnych są niskie, a zasięg rokowań zbiorowych niewielki.

3.4. W związku z tym EKES ostrzega, że we wszystkich sektorach transportu w Europie, w tym w transporcie publicznym, występuje krytyczny **niedobór pracowników**. Jakość i bezpieczeństwo zatrudnienia stały się kluczowymi kryteriami dla osób poszukujących pracy, a zabezpieczenie społeczne i zasięg rokowań zbiorowych stanowią kluczowe gwarancje w tym zakresie.

3.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje starania organów publicznych i rządowych oraz władz na szczeblu regionalnym mające na celu **utrzymanie niezbędnego poziomu usług transportu publicznego przez cały okres pandemii** w trudnych okolicznościach, które wymagały wsparcia finansowego i inwestycji w protokoły bezpieczeństwa w związku z COVID-19. Komitet uznaje, że odpowiednie władze musiały wprowadzić znaczne limity pasażerów w pojazdach⁽¹⁰⁾, wdrożyć rozwiązania cyfrowe w celu ograniczenia bezpośredniego kontaktu między użytkownikami i pracownikami, zwiększyć wydatki na sprzęt ochrony zdrowia i urządzenia sanitarno-higieniczne oraz zrównoważyć spadek przychodów spowodowany nagłym i trwałym zmniejszeniem liczby użytkowników transportu publicznego.

3.6. Jednocześnie EKES ubolewa, że protokoły bezpieczeństwa w związku z COVID-19 w sektorze transportu nie zawsze były przyjmowane w sposób inkluzywny, z uwzględnieniem wszystkich zainteresowanych osób. Na przykład w niektórych przypadkach transport publiczny stał się niedostępny dla osób z niepełnosprawnościami i osób starszych ze względu na ograniczenie lub zawieszenie pomocy udzielanej osobom o ograniczonej możliwości poruszania się⁽¹¹⁾ oraz fakt, że rozwiązania cyfrowe nie uwzględniały osób o niższych umiejętnościach cyfrowych, osób, które nie mogą pozwolić sobie na zakup urządzeń cyfrowych lub usług łączności elektronicznej, a także nie były opracowywane zgodnie z unijnymi strategiami dotyczącymi dostępności i odpowiednimi normami.

⁽⁷⁾ Wspólne oświadczenie ETF i UITP na COP26, *Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century* [Przeciwdziałanie zmianie klimatu za pomocą transportu publicznego jako jedna z największych szans gospodarczych UE w XXI wieku].

⁽⁸⁾ *Relaunching Transport and Tourism in the EU after COVID-19* [Ożywienie transportu i turystyki w UE po pandemii COVID-19], maj 2021 r., analiza sporządzona przez Departament Tematyczny ds. Polityki Strukturalnej i Polityki Spójności Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Wewnętrznej Unii Europejskiej na zlecenie Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego.

⁽⁹⁾ Wspólne oświadczenie ETF i UITP na COP26, *Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century* [Przeciwdziałanie zmianie klimatu za pomocą transportu publicznego jako jedna z największych szans gospodarczych UE w XXI wieku].

⁽¹⁰⁾ W 2020 r., podczas pierwszego lockdownu, Mediolan i Barcelona ograniczyły liczbę pasażerów w transporcie publicznym odpowiednio do 25 % i 50 %, Irlandia do 20 %, a Portugalia do dwóch trzecich – *COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives* [COVID-19 a mobilność w miastach: skutki i perspektywy], wrzesień 2020 r., analiza sporządzona przez Departament Tematyczny ds. Polityki Strukturalnej i Polityki Spójności Dyrekcji Generalnej ds. Polityki Wewnętrznej Unii Europejskiej na zlecenie Komisji Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego (PE 652.213).

⁽¹¹⁾ EDF Recommendations on exit measures for transport services in light of covid-19 [Zalecenia EDF dotyczące środków wyjścia w odniesieniu do usług transportowych w kontekście COVID-19].

3.7. EKES zwraca uwagę, że obecnie potrzebne są strategie na okres po pandemii, aby uczynić transport publiczny atrakcyjnym i sprawić, że będzie z niego korzystać więcej osób. Jak Komitet podkreślił w opinii INT/909, „mamy teraz możliwość sprawiedliwego ożywienia i szybkiej odbudowy naszych gospodarek, aby uczynić je bardziej ekologicznymi, sprawliwymi i odporniejszymi na przyszłe wstrząsy”⁽¹²⁾. Wezwanie to powtórzono w opinii TEN/728, w której EKES zwrócił uwagę, że „transformacja ekologiczna musi zarówno być sprawliwa społecznie, jak i chronić konkurencyjność europejskiego transportu, w tym poprzez pełne wdrożenie europejskiego obszaru transportu, przy pełnym wdrożeniu jednolitego rynku”⁽¹³⁾.

3.8. W świetle powyższych rozważań, aby zwiększyć atrakcyjność transportu publicznego, konieczne są następujące kluczowe elementy:

- **dostępność**, przekładająca się na wystarczającą pojemność środków transportu publicznego, aby sprostać zwiększonemu popytowi, zwłaszcza na obszarach wiejskich i peryferyjnych, gdzie często ludzie mają mniej możliwości wyboru;
- **wystarczająca liczba pracowników, którzy mają zapewnione odpowiednie warunki i szkolenia**, stabilne, wysokiej jakości miejsca pracy oraz pełen zakres praw i świadczeń;
- **połączenia** – zwiększone i skuteczne – obejmujące różne rodzaje transportu, w obrębie obszarów miejskich i pozamiejskich oraz pomiędzy nimi, w celu zapewnienia wszystkim pasażerom bezproblemowych podróży intermodalnych, w tym pomiędzy różnymi regionami geograficznymi;
- **przystępność cenowa** dla wszystkich członków społeczeństwa; aby to zapewnić, kalkulacje kosztów transportu publicznego powinny uwzględniać przystępność dla osób doświadczających ubóstwa społeczno-gospodarczego i wykluczenia; w ścisłej współpracy z odpowiednimi społecznościami należy przeanalizować ukierunkowane programy wspierające grupy znajdujące się w najbardziej niekorzystnej sytuacji społeczno-gospodarczej;
- **dostępność** umożliwiająca bezproblemowe i niezależne użytkowanie przez wszystkich, w tym osoby z niepełnosprawnościami, osoby starsze i osoby o (czasowo) ograniczonej możliwości poruszania się;
- **bezpieczeństwo użytkowników i pracowników** skoncentrowane wokół aspektu płci i wymiaru interseksyjnego; jak pokazały ostatnie lata, inkluzywne środki ochrony zdrowia publicznego są równie istotne z punktu widzenia bezpiecznego podróżowania; pracownicy sektora transportu publicznego potrzebują bezpiecznego środowiska pracy, wolnego od przemocy i mobbingu;
- **jakość** pod względem wygody, czasu podróży, pomocy ze strony wystarczającej liczby pracowników, dostępnych rozwiązań cyfrowych, informacji o rozwiązaniach i rozkładach jazdy.

3.9. EKES zwraca uwagę, że w latach poprzedzających pandemię rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w sprawie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych wprowadziło możliwość świadczenia usług transportu publicznego przez operatorów prywatnych po przeprowadzeniu przetargów konkurencyjnych oraz zawierania umów o świadczenie usług publicznych na podstawie ogólnych przepisów UE dotyczących zamówień publicznych. Ponieważ pandemia dowiodła, że transport publiczny odgrywa strategiczną rolę w społeczeństwie i mobilności, a jednocześnie boryka się z bezprecedensowym niedoborem personelu, EKES podkreśla, że umowy o świadczenie usług publicznych muszą zapewniać ochronę pod względem warunków socjalnych i warunków zatrudnienia w celu utrzymania umiejętności w tym sektorze.

3.10. Transport publiczny jest usługą, z której musi móc korzystać całe społeczeństwo, w całej swojej różnorodności. W związku z tym kluczowe znaczenie ma zachowanie przejrzystości procedur udzielania zamówień oraz zapewnienie udziału zarówno pracowników, jak i użytkowników w podejmowaniu decyzji o udzieleniu zamówienia.

⁽¹²⁾ Dz.U. C 429 z 11.12.2020, s. 219.

⁽¹³⁾ Dz.U. C 341 z 24.8.2021, s. 100.

3.11. EKES docenia fakt, że w celu złagodzenia społecznych i gospodarczych skutków pandemii COVID-19 **Komisja** uruchomiła **Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (RRF)**. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241⁽¹⁴⁾ określono warunki, na jakich państwa członkowskie mogą uzyskać dostęp do unijnych dotacji z RRF. Musiały one przedstawić plany krajowe i zobowiązać się do wydania 37 % środków z unijnych dotacji na inwestycje i reformy w dziedzinie klimatu oraz 20 % na transformację cyfrową. Głównym elementem tych planów jest czysta mobilność. EKES zwraca jednak uwagę, że wdrożenie tych środków będzie miało wpływ na społeczeństwo, w tym na pracowników, a zatem nie może odbywać się za zamkniętymi drzwiami. Wszystkie zainteresowane strony dialogu społecznego powinny być zaangażowane w rozwój polityki na rzecz bardziej ekologicznego i zrównoważonego transportu publicznego⁽¹⁵⁾. Podobnie zainteresowane strony z sektora publicznego powinny mieć możliwość skutecznego monitorowania wdrażania polityki publicznej i wydatkowania odpowiednich środków publicznych.

3.12. **Należy propagować inkluzywne uczestnictwo w rozwiązaniach w zakresie rozwoju transportu publicznego**, aby wszystkie zainteresowane strony, w tym władze publiczne, dostawcy usług, użytkownicy transportu publicznego oraz eksperci ds. dostępności i planowania przestrzeni miejskiej, mogli odegrać swoją rolę⁽¹⁶⁾. Należy propagować najlepsze praktyki współtworzenia rozwiązań w zakresie transportu publicznego⁽¹⁷⁾. Podejście oparte na „uniwersalnym projektowaniu” zgodnie z Konwencją ONZ o prawach osób niepełnosprawnych⁽¹⁸⁾ przy opracowywaniu usług powinno umożliwiać korzystanie z nich jak największej i jak najbardziej zróżnicowanej grupie użytkowników, w tym osobom z niepełnosprawnościami, osobom starszym i osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

3.13. W komunikacie „Gotowi na 55” Komisja stwierdza, że „wielu obywateli, w szczególności młodszych, jest skłonnych zmienić swoje przyzwyczajenia w zakresie konsumpcji i mobilności po uzyskaniu istotnych informacji w celu ograniczenia pozostawianego przez siebie śladu węglowego oraz aby żyć w czystszej i zdrowszym środowisku”⁽¹⁹⁾. Zwiększenie atrakcyjności tych rodzajów transportu dla wszystkich przyczyni się do przejścia na bardziej ekologiczne i zrównoważone rodzaje transportu. Ważne jest podnoszenie świadomości na temat wpływu transportu i indywidualnych wyborów dotyczących mobilności na środowisko. Same działania promocyjne nie będą jednak miały niezbędnego wpływu, jeżeli nie zaradzi się w odpowiedni sposób wyzwaniom związanym z zapewnieniem istnienia dostępnego, przystępnego cenowo i bezpiecznego transportu publicznego. Chociaż wiele osób zdaje sobie sprawę z pilnej z punktu widzenia środowiska potrzeby korzystania z bardziej ekologicznych środków transportu, osoby te nie będą w stanie wnieść cennego wkładu w transformację ekologiczną, jeżeli po prostu nie będą mogły sobie pozwolić na bardziej ekologiczny transport lub nie będą mogły uzyskać do niego dostępu. Będzie to ogromna stracona szansa dla UE.

3.14. EKES pragnie podkreślić fakt, że **COVID-19 spowodował szybsze włączenie technologii cyfrowych do transportu publicznego**. Tendencje te najprawdopodobniej utrzymają się i będą wspierane poprzez wdrożenie unijnego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności i krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności. Chociaż cyfryzacja może przyczynić się do efektywności i zrównoważoności transportu publicznego, a także przynieść korzyści użytkownikom transportu (np. cyfrowe systemy planowania podróży, informacje dotyczące transportu w czasie rzeczywistym), należy zadbać o to, aby transformacja cyfrowa nie odbywała się kosztem możliwości zatrudnienia dla pracowników sektora transportu i usług wsparcia osobistego dla użytkowników, ani nie zwiększała różnic w mobilności

⁽¹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17).

⁽¹⁵⁾ Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych stanowi, że „[p]rzy tworzeniu i wdrażaniu prawodawstwa i polityki celem wprowadzenia w życie niniejszej konwencji, a także w toku podejmowania decyzji w zakresie spraw dotyczących osób niepełnosprawnych Państwa Strony będą ściśle konsultować się z osobami niepełnosprawnymi, a także angażować te osoby, w tym niepełnosprawne dzieci, w te procesy, za pośrednictwem reprezentujących je organizacji” – art. 4 ust. 3 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych. Ponadto w opinii „Dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” podkreślono, że „EKES, podobnie jak w opinii z 2012 r., pragnie zachęcić do otwartej, ciągłej i przejrzystej wymiany poglądów między społeczeństwem obywatelskim (przedsiębiorstwa, pracodawcy, pracownicy, użytkownicy, organizacje pozarządowe, środowiska akademickie itp.), Komisją i innymi właściwymi podmiotami, takimi jak władze krajowe na różnych szczeblach, na temat wdrażania białej księgi. W ten sposób zwiększy się akceptacja i zrozumienie ze strony społeczeństwa obywatelskiego, a także przekaz informacji zwrotnych przydatnych dla decydentów politycznych i osób odpowiedzialnych za wdrażanie” (Dz.U. C 341 z 24.8.2021, s. 100).

⁽¹⁶⁾ Zgodnie z zaleceniami zawartymi w opinii „Wyzwania społeczne związane z ekologizacją transportu morskiego i żeglugi śródlądowej” „EKES uważa, że zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron, w tym partnerów społecznych, jest niezbędne do osiągnięcia zarówno znaczących, jak i zrównoważonych rozwiązań w kontekście ekologizacji transportu morskiego” (Dz.U. C 275 z 18.7.2022, s. 18).

⁽¹⁷⁾ Zob. np. projekt TRIPS „Transport Innovation for disabled People needs Satisfaction” [Innowacje w zakresie transportu na rzecz osób niepełnosprawnych].

⁽¹⁸⁾ Art. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych.

⁽¹⁹⁾ „Gotowi na 55” (COM(2021) 550 final).

między tymi użytkownikami transportu, którzy mogą odnosić korzyści z cyfryzacji, a tymi którzy takich korzyści odnosić nie mogą ze względu na niedostępność i nieprzystępność cenową usług cyfrowych oraz niższe umiejętności cyfrowe. EKES wzywa zatem decydentów do wdrożenia procesów transformacji cyfrowej mających na celu osiągnięcie zrównoważonego i sprawiedliwego transportu dla wszystkich w sposób sprzyjający włączeniu społecznemu i partycypacyjny.

Bruksela, dnia 26 października 2022 r.

Christa SCHWENG
Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
