

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Biała księga w sprawie transportu: w kierunku włączenia i zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego” (opinia rozpoznawcza)

(2012/C 299/31)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Dnia 11 stycznia 2012 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie:

„Biała księga w sprawie transportu: w kierunku włączenia i zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego”
(opinia rozpoznawcza).

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 25 czerwca 2012 r.

Na 482. sesji plenarnej w dniach 11–12 lipca 2012 r. (posiedzenie z 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 140 do 3 – 7 osób wstrzymało się od głosu – przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES powinien zainicjować utworzenie ram dla otwartej i przejrzystej wymiany poglądów w sprawie wdrażania białej księgi – między społeczeństwem obywatelskim, Komisją i innymi właściwymi zainteresowanymi stronami takimi jak władze krajowe różnego szczebla. Tym sposobem można zwiększyć w społeczeństwie obywatelskim poziom zrozumienia i akceptacji oraz przekazać pożyteczne informacje zwrotne osobom odpowiedzialnym za wyznaczanie kierunków polityki i jej wdrażanie.

1.2 Dialog powinien być prowadzony na wielu poziomach i obejmować szczeble krajowe, regionalne i lokalne zarówno społeczeństwa obywatelskiego, jak i rządu. Społeczeństwo obywatelskie należy rozumieć w szerokim sensie – z uwzględnieniem m.in. (ale nie tylko) przedsiębiorców, pracodawców, pracowników, użytkowników, organizacji pozarządowych i przedstawicieli świata akademickiego.

1.3 Dialog musi opierać się na komunikacji dwukierunkowej. Z jednej strony powinien on umożliwiać Komisji Europejskiej przekazywanie informacji na temat wniosków i działań strategicznych. Z drugiej winien stać się okazją – zwłaszcza dla społeczeństwa obywatelskiego oraz władz regionalnych i lokalnych – do nawiązania kontaktu z Komisją, EKES-em i innymi właściwymi instytucjami, pozwalającego opisywać problemy, zadawać pytania i przedstawiać komentarze na temat polityki transportowej UE i sposobów jej wdrażania. Ważne, by w tym kontekście poruszone kwestie nie pozostały bez odpowiedzi. Otwarty i konstruktywny dialog niewątpliwie ułatwi akceptację środków strategicznych, w tym wniosków legislacyjnych i planów infrastrukturalnych.

1.4 Należy umożliwić wskazywanie konkretnych problemów związanych np. z dostępnością określonych rozwiązań dla osób niepełnosprawnych, jakością transportu lokalnego czy adekwatnością niektórych kontekstów celów polityki transportowej, takich jak zmiana rodzaju transportu czy przewozy na dłuższych trasach.

1.5 Dialog prowadzony w ten sposób może ułatwić zrozumienie i akceptację celów polityki transportowej UE oraz proponowanych rozwiązań wdrożeniowych. W instytucjach

unijnych może z kolei doprowadzić do lepszego zrozumienia praktycznej rzeczywistości i konieczności wzięcia pod uwagę różnorodnych warunków panujących w poszczególnych częściach UE. Możliwe, że ułatwi też znalezienie satysfakcjonujących rozwiązań konkretnych problemów i pozwoli udzielić odpowiedzi na podniesione kwestie.

1.6 Ważnymi elementami skutecznego dialogu są także ciągłość i działania podejmowane w reakcji na przedstawione problemy oraz przekazywanie przez Komisję informacji w odpowiednim momencie, tzn. przed rozpoczęciem realizacji planowanych inicjatyw. W celu zapewnienia efektywnego, otwartego i przejrzystego dialogu należy zawrzeć z Komisją porozumienia dotyczącego stopnia jej zaangażowania. EKES rozumie, że Komisja przykłada szczególnie dużą wagę do rozmów poświęconych projektom infrastrukturalnym i działaniom pociągającym za sobą zmianę zachowań. Komitet uważa jednocześnie, że zakres dialogu powinien zostać poszerzony i że mogłyby on stanowić źródło wartości dodanej w przypadku większości inicjatyw.

1.7 Innym ważnym elementem dialogu jest zaangażowanie młodzieży z myślą o zainteresowaniu jej celami polityki transportowej UE i zachęceniu do ich zaakceptowania.

1.8 Dialog powinien opierać się w dużej mierze na komunikacji on-line. Dobrym rozwiązaniem byłoby tu utworzenie specjalnej strony internetowej. Warto się również zastanowić nad wykorzystaniem mediów społecznościowych takich jak Facebook lub Twitter. Właściwe zarządzanie dialogiem internetowym pozwoli upewnić się, że system działa. Na specjalnej stronie internetowej powinno znaleźć się miejsce zorientowane szczególnie na młodzież. Dobrze byłoby też umieścić w niej odpowiednie linki zewnętrzne – np. do strony Komisji, poświęconej inicjatywie obywatelskiej.

1.9 Oczywiście internet nie może być jedynym środkiem komunikacji. Doskonałym uzupełnieniem dialogu on-line byłyby konferencje i inne wydarzenia – organizowane na miarę potrzeb – tworzące forum do dyskusji poświęconej dwóm, trzem zagadnieniom. Kolejną pożyteczną formą dialogu mogłyby stać się bezpośrednie kontakty między EKES-em

a przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego. Powinny mieć one miejsce za każdym razem, gdy zaistnieje taka potrzeba. Na pytania i wątpliwości rodzące się w tych kontekstach powinno się zwrócić uwagę Komisji.

1.10 Pytania i problemy podnoszone w trakcie dialogu mogłyby stanowić przyczynek do opracowania przez EKES opinii z inicjatywy własnej, a także wpływać na treść opinii dotyczących spraw przekazanych do rozpatrzenia.

1.11 Jeśli chodzi o zaangażowanie władz regionalnych i lokalnych w prowadzenie dialogu, należy nawiązać kontakt z Komitetem Regionów (KR-em) w celu wypracowania rozwiązań prowadzących do uwzględnienia KR-u w dialogu i zarządzaniu nim – oczywiście z poszanowaniem obowiązków pełnionych przez EKES i KR.

1.12 W EKES-ie dialogiem powinien kierować komitet sterujący Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego (TEN) przy wsparciu sekretariatu TEN i w stałej współpracy z KR-em i Komisją.

1.13 Szczegółami zarządzania, administracją dialogu wewnętrznego, wymaganymi zasobami i sprawami budżetowymi winna zajmować się grupa zadaniowa – jej propozycje mają zostać złożone do końca roku 2012. Skutecznych i prostych rozwiązań w zakresie zarządzania i administracji należy szukać – w miarę możliwości – w obrębie istniejących zasobów. Warto rozważyć też opcję wspólnego z KR-em ponoszenia kosztów zarządzania dialogiem.

1.14 Docelową datą rozpoczęcia dialogu powinien być początek roku 2013.

2. Wprowadzenie

2.1 W białej księdze „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” ustanawia się 10 celów odnośnie do konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego, które będą pełnić funkcję poziomów odniesienia dotyczących osiągnięcia 60-procentowej redukcji emisji gazów cieplarnianych. Cele długoterminowe mają zostać zrealizowane do roku 2050, zaś cele pośrednie w roku 2020 lub 2030. Środki do realizacji założeń nie zostały zdefiniowane. W białej księdze przedstawiono również strategię składającą się z 40 inicjatyw, która ma się przyczynić do realizacji tych celów w ciągu najbliższych dziesięciu lat.

2.2 40 inicjatyw określonych w planie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu ma zostać wdrożonych najpóźniej w roku 2020. Część z nich to inicjatywy legislacyjne. Jednak wiele opiera się na inicjatywach krajowych bądź lokalnych albo na zachętach do zmiany zachowań. Jest to spowodowane ograniczonymi kompetencjami UE lub tym, że samo ustawodawstwo nie jest narzędziem wystarczającym do wywołania zmian zachowań koniecznych dla powodzenia danej inicjatywy. Zmiana zachowań jest także warunkiem skuteczności całego szeregu inicjatyw legislacyjnych.

2.3 W piśmie datowanym na 11 stycznia 2012 r. Komisja Europejska zwróciła się do EKES-u o przygotowanie opinii w sprawie sposobów zachęcenia społeczeństwa obywatelskiego do wspierania celów wyznaczonych w białej księdze i przyczynienia się do kształtowania dalekosiężnej wizji sektora transportu. W piśmie tym jest wyraźna mowa o potrzebie pogodzenia interesów europejskich i krajowych w odniesieniu do ważnych projektów infrastrukturalnych realizowanych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Poruszona w nim

została także kwestia tego, jak uzyskać wsparcie i zaangażowanie społeczeństwa obywatelskiego w zakresie realizacji celów długoterminowych określonych w białej księdze.

2.4 Uzasadnione wydaje się porównanie z rolą EKES-u we wdrażaniu strategii „Europa 2020”, w ramach którego powołał on nowy horyzontalny Komitet Sterujący ds. Strategii Europa 2020 mający za zadanie sprzyjanie bardziej skutecznej interakcji między organami EKES-u a zainteresowanymi stronami szczebla krajowego z myślą o definiowaniu i planowaniu specjalnych inicjatyw i najlepszych praktyk w obszarze realizowanych obecnie w państwach członkowskich procesów reformatorskich. 23 lutego 2011 r. opublikowano sprawozdanie dotyczące oceny społeczeństwa obywatelskiego poświęconej przygotowaniu krajowych programów reform (KPR) oraz jego zaangażowania w ich realizację. Raport wydano po to, by dostarczyć Komisji materiałów do omówienia podczas wiosennego posiedzenia Rady Europejskiej.

2.5 W Akcie o jednolitym rynku także przewiduje się „angażowanie społeczeństwa obywatelskiego i wspieranie kultury oceny”. Z zapisów Aktu wynika, że konsultacje publiczne uwypukliły wolę większego zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego w rozwijanie jednolitego rynku. Komisja będzie zatem regularnie publikować wykaz 20 kluczowych oczekiwań obywateli i przedsiębiorstw odnośnie do jednolitego rynku. Wykaz ten przedstawiany będzie na forum jednolitego rynku, na którym spotykać się będą cyklicznie najważniejsze podmioty rynkowe: przedsiębiorstwa, partnerzy społeczni, organizacje pozarządowe i przedstawicielskie obywateli, instytucje władzy publicznej różnego szczebla i parlamenty. Głównym zadaniem forum będzie analiza stanu jednolitego rynku i wymiana sprawdzonych rozwiązań. Jego działalność przyczyni się do rozwijania kultury oceny polityki i w związku z tym odegra znaczącą rolę w monitorowaniu realizacji Aktu o jednolitym rynku oraz pomoże w oszacowaniu jego skutków w terenie. Wzmocniona musi również zostać rola partnerów społecznych poprzez zaoferowanie im możliwości przedstawienia swoich poglądów dotyczących kwestii dotyczących spójności gospodarczej i społecznej.

2.6 Pierwsze zestawienie oczekiwań, opracowane na podstawie badań, opublikowane zostało jesienią 2011 r.

2.7 EKES ocenia teraz koncepcje, które mają zostać omówione na forum poświęconym europejskiemu koszykowi energetycznemu (EEMF, European Energy Mix Forum). W związku z pytaniami dotyczącymi finansowania, kwestii instytucjonalnych, stosowności i podstaw prawnych rozpatrywana jest sugestia utworzenia stałego organu z komitetem sterującym i stałym sekretariatem, który co roku organizowałby konferencje oraz maksymalnie 6 posiedzeń grup roboczych. Częścią tej koncepcji jest również sieć forów krajowych.

3. Uwagi ogólne

3.1 EKES jest zdania, że zadanie bieżące jest podobne do zadań, o których mowa powyżej. Koncentruje swą uwagę na wsparciu i wkładzie społeczeństwa obywatelskiego w kontekście realizacji długoterminowych celów w dziedzinie transportu, zdefiniowanych w białej księdze, jak również na akceptacji projektów infrastrukturalnych. Wydaje się, że Komisja chce także poznać pogląd społeczeństwa obywatelskiego na temat tego, czy cel dotyczący 60-procentowego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych i związanych z tym 10 celów przedstawionych w białej księdze da się osiągnąć przy pomocy istniejących narzędzi będących do dyspozycji Komisji.

3.2 EKES odnotowuje, że artykuł 11 ust. 1–3 Traktatu o Unii Europejskiej stanowi formalną podstawę do prowadzenia tego rodzaju działań. Jego zapisy mówią o obowiązkach instytucji UE polegających na: zainicjowaniu otwartego, przejrzystego i regularnego dialogu ze stowarzyszeniami przedstawicielskimi zainteresowanych stron i społeczeństwem obywatelskim, prowadzeniu szerokich konsultacji ze stowarzyszeniami przedstawicielskimi i biznesowymi oraz umożliwianiu obywatelom i stowarzyszeniom wypowiedzenie się i publiczną wymianę poglądów. EKES odnotowuje ponadto, że artykuł ten stanowi również podstawę prawną inicjatywy obywatelskiej.

3.3 EKES stoi na stanowisku, że z 10 celów określonych w białej księdze wsparcie społeczeństwa obywatelskiego wydaje się szczególnie ważne dla celu 1 (akceptacja rynku i zmiana zachowań), 3 (postawa operatorów, planistów w dziedzinie komunikacji i właścicieli ładunków), 4 (zmiany zachowań), 5 i 7 (optymalne wykorzystanie infrastruktury i systemów zarządzania ruchem, zachęcanie do efektywnego planowania transgranicznego), 8 i 10 (sprawiedliwość systemu), 9 (wzorce zachowań związane z ochroną i bezpieczeństwem).

3.4 Oczywiście przydatne jest również poparcie dla celów planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, gdyż pomaga ono w tworzeniu atmosfery politycznej sprzyjającej wdrożeniu tych założeń.

3.5 Zdaniem EKES-u spośród istotnych kwestii ogólnych, w sprawie których dialog ze zorganizowanym społeczeństwem obywatelskim przyniósłby największe korzyści, wymienić należy:

- zagadnienia związane z pogodzeniem interesu UE z intereselem krajowym/regionalnym/lokalnym – zwłaszcza z punktu widzenia interesu zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego;
- zagadnienia związane z nietechnicznymi metodami promowania realizacji celów strategii. Przykładami takich metod są: polityka korporacyjna, zachowania biznesowe, akceptacja innowacji i zmiana zachowań.

3.6 W tych punktach wsparcie zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego jest ważnym, a może nawet najlepszym, kanałem przekazu informacji, uzyskiwania poparcia i otrzymywania informacji zwrotnych na temat problemów i przeszkód.

3.7 W sytuacji idealnej kanały komunikacyjne tego rodzaju można by również wykorzystać do benchmarkingu i wymiany informacji.

3.8 Wykaz inicjatyw pokazuje też, gdzie wsparcie społeczeństwa obywatelskiego jest najbardziej potrzebne w celu osiągnięcia celów długoterminowych.

4. Uwagi szczególne

4.1 Aby ułatwić zrozumienie, w przypadku których elementów przedstawionego w białej księdze 40-punktowego planu działań do roku 2020 wsparcie społeczeństwa obywatelskiego jest szczególnie ważne, EKES zwraca uwagę na następujące kwestie.

4.2 Jednolity europejski obszar transportu

4.2.1 Realizacja zaplanowanych inicjatyw ukierunkowanych na upowszechnianie miejsc pracy wysokiej jakości i odpowiednich warunków zatrudnienia będzie wymagać aktywnego wsparcia ze strony partnerów społecznych, którzy mogą wnieść także istotny wkład w zakresie przydatności dalszych działań w ramach dialogu społecznego (art. 9, 152 i 153 TFUE). Jeśli chodzi o zapobieganie konfliktom społecznym i ewentualne działania mające na celu zapewnienie równych szans w obszarze poziomów wynagrodzeń, warto przypomnieć, że są to dziedziny wyraźnie wyłączone z zakresu kompetencji UE (art. 153 ust. 5 TFUE), powiązane raczej z rozwiązaniami dotyczącymi konfliktów norm – przedstawionymi w dyrektywie usługowej czy w dyrektywie w sprawie delegowania pracowników – gdzie aspekty praktyczne mogą stwarzać szczególne problemy w dziedzinie transportu.

4.2.2 Bezpieczeństwo i ochrona transportu oraz swobodne przemieszczanie się starszych i niepełnosprawnych pasażerów to tematy związane bezpośrednio z dostępem do całego rynku transportowego. Należy wziąć tutaj pod uwagę nie tylko regulacje, ale także politykę przedsiębiorstw transportowych i czynnik ludzki.

4.2.3 Podobnie, choć inicjatywy takie jak jednolita europejska przestrzeń powietrzna, jednolity europejski obszar kolejowy i tzw. niebieski pas są w zasadzie uzależnione od środków regulacyjnych i procedur administracyjnych, faktyczne wykorzystanie pojawiających się możliwości – zwłaszcza odnośnie do jednolitego obszaru kolejowego i niebieskiego pasa – oraz optymalna eksploatacja inteligentnych systemów transportowych (ITS) i rynkowy dostęp do portów będą uwarunkowane działaniami operatorów i innych zaangażowanych podmiotów.

4.2.4 Zagadnienia związane z jakością, dostępnością i niezawodnością usług transportowych dotyczą zarówno transportu towarowego jak i pasażerskiego. Zwłaszcza skuteczność transportu towarowego zależy od działań różnych operatorów. Jeśli chodzi o transport pasażerski, zaangażowanie zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego będzie potrzebne do oceny efektywności ram regulacyjnych dotyczących praw pasażerów oraz jakości infrastruktury transportowej dla osób starszych i niepełnosprawnych.

4.3 Wzmacnianie i integrowanie lokalnych inicjatyw oddolnych

4.3.1 Komunikat zawarty w białej księdze na temat transportu, związany z efektywnym gospodarowaniem zasobami, adaptacją i zrównoważonością już pobudził obywateli miast i wsi w całej Europie do wdrażania programów działań. Robią to na wiele innowacyjnych sposobów. Na przykład zorganizowane programy wspólnego korzystania z samochodów prowadzą do ograniczenia indywidualnego posiadania pojazdów, zaś lokalny transport funkcjonujący w obrębie poszczególnych społeczności (zwłaszcza ten działający zgodnie z faktycznym zapotrzebowaniem) usprawnia dostęp i mobilność grup odizolowanych i znajdujących się w niekorzystnym położeniu. Kluczowymi elementami społecznościowych planów reagowania, w których nacisk położony jest często na minimalizację zużycia energii, są: transport efektywny pod względem wykorzystania zasobów i właściwa lokalizacja. Praktyczne rozwiązania tego typu nie tylko stanowią podstawę nowych modeli transportowych, ale – dzięki temu, że są wdrażane na szczeblu oddolnym – sprzyjają także aktywnemu zaangażowaniu i informowaniu obywateli. Cementuje to fundamenty wiedzy publicznej i zrozumienia obywatelskiego w odniesieniu do potrzebnej zmiany postaw wobec transportu.

4.3.2 Liczne inicjatywy lokalne wdrażane w różnych miejscach w Europie mają jednak charakter nieskoordynowany, nieuporządkowany i nieprzystosowany ani do wymiaru przyszłych wyzwań ani tym bardziej do planowanej poważnej redukcji emisji dwutlenku węgla z pojazdów. Poziom ambicji wyrażony w białej księdze wymaga znacznego zwiększenia wysiłków poprzez podjęcie działań takich jak:

- dalszy rozwój i poszerzanie zakresu istniejących inicjatyw, szczególnie ze względu na potrzebę maksymalizacji uczestnictwa i zaangażowania obywateli;
- zwiększenie liczby takich inicjatyw w całej Europie – w oparciu o istniejące sprawdzone rozwiązania i jeszcze raz ze szczególnym uwzględnieniem uczestnictwa i zaangażowania obywateli;
- progresywna integracja wszystkich tych inicjatyw przy pomocy wspólnych narzędzi i platform komunikacyjnych w celu wymiany sprawdzonych rozwiązań, dotarcia do większych społeczności i zadbania o jak najszerze poparcie dla wyzwań/możliwych rozwiązań wśród ogółu obywateli.

4.4 Innowacje na przyszłość – technologia i zachowanie

4.4.1 Europejska strategia w zakresie badań, innowacji i wdrożenia w dziedzinie transportu to nie tylko kwestia badań naukowych, finansowania badań, zarządzania i wdrażania inteligentnych systemów mobilności. Jak wskazano w planie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu, wymagane jest zapewnienie odpowiednich warunków regulacyjnych. Zasadniczymi elementami są jednak także wprowadzenie na rynek i akceptacja na rynku – w tym zakresie zorganizowane społeczeństwo obywatelskie ma do odegrania swoją rolę.

4.4.2 Jest to ściśle związane z innowacyjnymi wzorcami mobilności, gdzie postawa operatorów, właścicieli ładunków i ogółu obywateli (w odniesieniu do transportu pasażerskiego) jest kwestią zasadniczą.

4.4.3 Sytuacja jest podobna w obszarze transportu towarowego – wola korzystania z innowacji technologicznych i technologii informacyjno-komunikacyjnych jest ważna, tak jak przykładowo, gotowość do współpracy na rzecz optymalnego wykorzystania potencjału.

4.4.4 Tak samo w transporcie miejskim wiele zależy od wsparcia społeczeństwa obywatelskiego, sprzyjającego przyjęciu

przez rynek alternatywnych układów napędowych, skutecznej organizacji dystrybucji na „ostatnim kilometrze” i zrównoważonemu planowaniu indywidualnego transportu pasażerskiego i transportu towarowego.

4.5 Nowoczesna infrastruktura, inteligentne opłaty i finansowanie

4.5.1 Jeśli chodzi o europejską sieć mobilności, akceptacja podmiotów rynkowych jest niezbędna do optymalnego wykorzystania narzędzi IT, właściwego funkcjonowania systemów śledzenia i lokalizowania ładunków oraz wdrożenia efektywnych planów i przepływów ruchu (e-fright). Akceptacja ta jest warunkiem skuteczności ich zastosowania na połączeniach w ramach transeuropejskiej sieci transportowej. Jest to kwestia osiągnięcia zarówno najlepszych możliwych wyników, jak i korzyści z zainwestowanych środków.

4.5.2 W ramach podejścia TEN-T typu „korytarz” stosowanego jako instrument wdrażania w sieci bazowej, projekty infrastrukturalne powinny być opracowywane w taki sposób, aby obywatele, społeczeństwo obywatelskie oraz właściwe władze czuły się za nie odpowiedzialne i identyfikowały się z nimi. Chodzi tu o środki takie jak zaangażowanie na wczesnym etapie (poczynając od etapu planowania), propagowanie sprawdzonych rozwiązań na całym terenie Unii, stosowanie najnowocześniejszych metod planowania i wdrażania czy też stałe i przejrzyste działania w dziedzinie komunikacji. W tym kontekście wsparcie społeczeństwa obywatelskiego może również przyczynić się do stworzenia klimatu bardziej przyjaznego dla spójnego, transgranicznego planowania infrastruktury.

4.5.3 Odnośnie do finansowania, kwestia partnerstw publiczno-prywatnych pozostaje kwestią związaną przede wszystkim z tą dziedziną i będzie zależeć przede wszystkim od aspektów prawnych i technicznych. Jednak biorąc pod uwagę znaczenie zaangażowania społeczeństwa obywatelskiego w projekty infrastrukturalne i usługi, w których mogą być wykorzystywane partnerstwa publiczno-prywatne, społeczeństwo obywatelskie jest w sposób uzasadniony zainteresowane zaangażowaniem się w powoływanie i realizację PPP.

4.5.4 Jeśli chodzi o nakładanie opłat i unikanie zakłóceń, jest to w głównej mierze problem regulacyjny. Niemniej jednak kontakty ze społeczeństwem obywatelskim mogą przyczynić się do stworzenia atmosfery sprzyjającej akceptacji proponowanych rozwiązań. Dzięki kontaktom tego rodzaju można też uzyskać informacje na temat ewentualnych problemów społecznych wynikających z poważnych kosztów ponoszonych przez słabo zaludnione obszary bądź na temat jakości życia grup słabszych pod względem gospodarczym lub fizycznym.

Warunkiem akceptacji systemu opłat jest jego sprawiedliwość i stosowność – również w tym zakresie zaangażowanie społeczeństwa obywatelskiego może być pomocne.

Bruksela, 11 lipca 2012 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Staffan NILSSON