

PL

PL

PL



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 30.9.2009
KOM(2009) 490 wersja ostateczna

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Plan działania na rzecz mobilności w miastach

{SEK(2009) 1211}
{SEK(2009) 1212}

**KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO, RADY,
EUROPEJSKIEGO KOMITETU EKONOMICZNO-SPOŁECZNEGO I KOMITETU
REGIONÓW**

Plan działania na rzecz mobilności w miastach

1. Wstęp

W 2007 r. 72 %¹ ludności w Europie żyło na obszarach miejskich, mających zasadnicze znaczenie dla wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Miastom potrzebne są wydajne systemy transportu jako element wspierający ich gospodarkę i poziom życia mieszkańców. Około 85 % unijnego PKB wytwarzane jest w miastach. Obszary miejskie stanęły obecnie przed wyzwaniem polegającym na zorganizowaniu transportu z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju z punktu widzenia ochrony środowiska (CO₂, zanieczyszczenie powietrza, hałas) i konkurencyjności (zatory komunikacyjne), uwzględniając jednocześnie aspekty społeczne, począwszy od konieczności rozwiązywania problemów związanych ze zdrowiem i tendencjami demograficznymi, poprzez wspieranie spójności gospodarczej i społecznej, do uwzględniania potrzeb osób z ograniczeniami ruchowymi, rodzin i dzieci.

Problemy związane z mobilnością w miastach budzą rosnące zaniepokojenie mieszkańców. Wśród obywateli Unii Europejskiej dziewięciu na dziesięciu jest zdania, że sytuacja na drogach w ich miastach powinna ulec poprawie². Wybory dokonywane przez użytkowników co do sposobu przemieszczania się będą miały wpływ nie tylko na rozwój miast w przyszłości, ale również na dobrą sytuację gospodarczą obywateli i przedsiębiorstw. Będą one miały również zasadnicze znaczenie dla powodzenia ogólnej strategii UE dotyczącej przeciwdziałania zmianom klimatu, osiągnięcia celu 3 x 20³ i wspierania spójności.

Mobilność w miastach stanowi również zasadniczy element transportu na duże odległości. Większość przewozów osób i towarów rozpoczyna się i kończy w miastach, przecinając po drodze kilka innych obszarów miejskich. Obszary miejskie powinny zapewniać transeuropejskiej sieci transportowej sprawne węzły połączeniowe oraz wydajny transport na jego ostatnim odcinku (ang. „*last mile*”), zarówno w przypadku transportu towarowego, jak i pasażerskiego. Mają one zatem zasadnicze znaczenie dla konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju przyszłego europejskiego systemu transportu.

W swoim ostatnim komunikacie dotyczącym zrównoważonej przyszłości transportu⁴ Komisja uznała urbanizację i jej skutki dla transportu za jedno z głównych wyzwań w rozwijaniu systemu transportu zorganizowanego z coraz większym poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Aby sprostać wyzwaniu, jakie niesie kwestia mobilności w miastach, Komisja wzywa do podjęcia skutecznych i skoordynowanych działań i proponuje stworzenie ram unijnych ułatwiających władzom lokalnym podjęcie działań.

¹ United Nations, World Urbanization Prospects (Organizacja Narodów Zjednoczonych, Perspektywy urbanizacji na świecie): The 2007 Revision (Przegląd z 2007 r.)

² Attitudes on issues related to EU Transport Policy (Podejście do kwestii związanych z unijną polityką transportową). Badanie Flash Eurobarometr 206b, lipiec 2007 r.

³ Konkluzje prezydencji ze szczytu Rady Europejskiej w Brukseli (8/9 marca 2007 r.)

⁴ COM(2009) 279.

Odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa przede wszystkim na władzach lokalnych, regionalnych i krajowych. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym nie zapadają jednak w próżni, lecz wpisują się w ramy wytyczone przez krajową, regionalną i unijną politykę i prawodawstwo. Dlatego też Komisja uważa, że wiele korzyści może przynieść współpraca we wspieraniu działań na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym oraz podejście oparte na partnerstwie, przy jednoczesnym pełnym poszanowaniu różnorodnych kompetencji i obowiązków wszystkich zaangażowanych podmiotów.

Konsultacje i debata przeprowadzone po opublikowaniu zielonej księgi na temat mobilności w miastach⁵ potwierdziły i określiły szczegółowo wartość dodaną, jaką mogą przynieść działania na szczeblu UE⁶. Niniejszy plan działania opiera się na propozycjach zgłoszonych przez zainteresowane strony, obywateli (bezpośrednio lub poprzez organizacje przedstawicielskie) oraz instytucje i organy europejskie.

W dniu 9 lipca 2008 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie zielonej księgi⁷, a w dniu 23 kwietnia 2009 r. sprawozdanie z inicjatywy własnej dotyczące planu działania na rzecz mobilności w miastach⁸. Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął swoją opinię w sprawie zielonej księgi w dniu 29 maja 2008 r.⁹, a Komitet Regionów – w dniu 9 kwietnia 2008 r.¹⁰ Komitet Regionów przyjął opinię w sprawie sprawozdania Parlamentu Europejskiego w dniu 21 kwietnia 2009 r.¹¹ Również Rada przeprowadziła dyskusje w tej sprawie¹².

Uwzględniając wyniki procesu konsultacji w sprawie zielonej księgi niniejszy plan działania określa spójne ramy dla unijnych inicjatyw w obszarze mobilności w miastach, z jednoczesnym poszanowaniem zasady pomocniczości. Będzie to realizowane poprzez wspieranie i stymulowanie rozwoju polityki mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, co przyczyni się do osiągnięcia ogólnych celów UE, w szczególności dzięki ułatwianiu wymiany najlepszych praktyk i dostarczaniu finansowania. Komisja jest świadoma, że obszary miejskie w całej Europie mogą stać w obliczu różnych wyzwań, w zależności od ich położenia geograficznego, wielkości oraz względnej zamożności. Celem planu działania nie jest bynajmniej narzucenie wszystkim tych samych, ogólnych rozwiązań.

W planie proponuje się krótko- i średnioterminowe działania praktyczne podejmujące w sposób zintegrowany konkretne problemy związane z mobilnością w miastach, które będą stopniowo uruchamiane od chwili obecnej do 2012 r. Komisja proponuje organom lokalnym, regionalnym i krajowym działanie na zasadzie partnerstwa, opierające się na dobrowolnym zobowiązaniu do współpracy w wybranych obszarach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania. Komisja zaprasza również do ścisłej współpracy wszystkie inne zainteresowane podmioty w państwach członkowskich, obywateli i sektor przemysłu, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb w zakresie mobilności w grupach szczególnie

⁵ COM(2007) 551.

⁶ Streszczenie wyników konsultacji dostępne jest pod adresem:
http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 - CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007

¹¹ CdR 417/2008

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

narażonych, takich osoby starsze, osoby o niskich dochodach i niepełnosprawni, których mobilność ograniczają czynniki takie jak upośledzenie bądź niepełnosprawność fizyczna, intelektualna czy sensoryczna, lub też wiek.

2. Jaką rolę ma do odegrania UE?

Systemy transportu miejskiego są integralną częścią europejskiego systemu transportowego, a co za tym idzie integralną częścią wspólnej polityki transportowej zgodnie z art. 70-80 Traktatu WE. Ponadto polityka unijna dotycząca innych obszarów (polityka spójności, polityka ochrony środowiska, polityka zdrowotna itp.) nie mogłaby zrealizować swych celów bez uwzględnienia specyficznych zjawisk związanych z miastem, w tym mobilności w miastach.

W ostatnich latach opracowywano politykę i prawodawstwo UE mające znaczenie dla mobilności w miastach. Z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności przeznaczono znaczne środki finansowe. Finansowane przez Unię Europejską inicjatywy, często wspierane przez programy ramowe w zakresie badań i rozwoju technologicznego, przyczyniły się do opracowania szeregu innowacyjnych podejść. Upowszechnienie i powielenie ich w całej UE może pozwolić organom publicznym osiągnąć większe i lepsze rezultaty mniejszym kosztem.

W obliczu zagęszczenia ruchu w miastach i ich postępującego niekontrolowanego rozwoju tworzenie wydajnych systemów transportu na obszarach miejskich stało się nad wyraz złożonym zadaniem. Rola organów publicznych w planowaniu, finansowaniu i tworzeniu ram prawnych jest tu zasadnicza. Unia Europejska może stymulować władze lokalne, regionalne i krajowe do przyjmowania długoterminowej, zintegrowanej polityki, która jest bardzo pożądana w tak złożonej sytuacji.

Unia Europejska może również pomóc władzom w znalezieniu rozwiązań, które będą interoperacyjne i usprawnią funkcjonowanie jednolitego rynku. Wdrażaniu i egzekwowaniu przepisów sprzyja kompatybilność zasad, programów i technologii. Uzgadnianie norm dla całego jednolitego rynku umożliwia produkcję na większą skalę, obniżając tym samym koszt ponoszony przez konsumenta.

Obszary miejskie stają się laboratoriami, w których eksperymentuje się w dziedzinie innowacji technologicznych i organizacyjnych, zmiany wzorców mobilności i nowych możliwości finansowania. Unia Europejska jest zainteresowana rozpowszechnianiem innowacyjnych rozwiązań opracowywanych w ramach polityki lokalnej, z korzyścią tak dla przewoźników jak i obywateli, oraz zapewnieniem wydajności europejskiego systemu transportu poprzez rzeczywistą integrację, interoperacyjność i połączenia różnych systemów transportu. W tym kontekście rola przemysłu w znalezieniu odpowiedzi na przeszłe wyzwania pozostaje kluczowa.

Mobilność w miastach zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju ma też w końcu coraz większe znaczenie dla stosunków z naszymi sąsiadami i globalnego społeczeństwa, które w coraz większym stopniu koncentruje się w aglomeracjach miejskich. Udań realizowane w ramach niniejszego planu mogą pomóc wszystkim podmiotom z różnych państw UE i jej przemysłowi we wniesieniu wkładu w aktywne kształtowanie przyszłości globalnego społeczeństwa, przy czym główny nacisk zostałby położony na potrzeby obywateli, harmonijne funkcjonowanie społeczeństwa, jakość życia i zasady zrównoważonego rozwoju.

3. Program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju

Proponowane działania koncentrują się wokół sześciu tematów odpowiadających głównym przesłaniom wyłonionym w wyniku konsultacji dotyczących zielonej księgi. Zostaną one wdrożone w ramach istniejących unijnych programów i instrumentów. Działania są komplementarne i stanowią uzupełnienie innych inicjatyw unijnych. W załączniku 1 przedstawiono ogólnie działania, wraz z ich harmonogramem.

Temat 1 — Wspieranie zintegrowanej polityki

Zintegrowane podejście jest najlepszym sposobem zmierzenia się z problemami, takimi jak złożony charakter miejskich systemów transportu, kwestie zarządzania i połączeń pomiędzy miastami a otaczającymi je obszarami bądź regionami, wzajemna zależność różnych rodzajów transportu, ograniczenia wynikające z przestrzeni miejskiej oraz rola systemów miejskich w ogólnoeuropejskim systemie transportu. Zintegrowane podejście jest nie tylko konieczne w rozbudowie infrastruktury transportowej i rozwoju usług transportowych, ale również w opracowywaniu polityki stanowiącej pomost pomiędzy transportem a ochroną środowiska¹³, zdrowym środowiskiem miejskim, planowaniem przestrzennym, budownictwem mieszkaniowym, aspektami społecznymi dostępności i mobilności oraz polityką przemysłową. Opracowywanie strategii, planowanie zintegrowanego transportu, powoływanie odpowiednich instytucji zajmujących się planowaniem mobilności oraz wyznaczanie racjonalnych celów jest niezwykle ważne w podejmowaniu długoterminowych wyzwań związanych z mobilnością w miastach, przy jednoczesnym wspieraniu współpracy z przewoźnikami, jak również wzajemnej współpracy między nimi.

Działanie 1 — Szybsze wprowadzanie planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

W perspektywie krótkoterminowej, kontynuując strategię tematyczną w sprawie środowiska miejskiego¹⁴, Komisja udzieli wsparcia władzom lokalnym w opracowywaniu planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących przewozy osób i towarów na obszarach miejskich i podmiejskich. Komisja dostarczy materiały zawierające wskazówki, będzie wspierać wymianę najlepszych praktyk, określi poziomy odniesienia i udzieli wsparcia na cele działań edukacyjnych dla osób zawodowo zajmujących się mobilnością w miastach. W perspektywie długoterminowej Komisja może podjąć kolejne działania, np. w formie zachęt i zaleceń.

Komisja będzie w miarę możliwości zachęcać państwa członkowskie do udostępniania platform służących wzajemnemu uczeniu się oraz dzieleniu się doświadczeniem i najlepszymi praktykami, co sprzyjałoby rozwojowi polityki mobilności w miastach. Komisja włączy również problematykę mobilności w miastach do Porozumienia między burmistrzami¹⁵, w celu promowania zintegrowanego podejścia łączącego z jednej strony energię i zmiany klimatu a z drugiej transport. Komisja będzie zachęcać miasta uczestniczące w porozumieniu

¹³ Na przykład zapewnienie spójności pomiędzy planami mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju a planami jakości powietrza, które są opracowywane w ramach unijnego prawodawstwa dotyczącego jakości powietrza.

¹⁴ COM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

do włączania kwestii związanych z transportem i mobilnością do przygotowywanych przez nie planów działania dotyczących zrównoważonej energii.

Działanie 2 — Mobilność w miastach zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju a polityka regionalna

Z myślą o poszerzeniu wiedzy na temat finansowania dostępnego w ramach funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności oraz z Europejskiego Banku Inwestycyjnego, Komisja zamierza opracować informacje dotyczące zależności między środkami z zakresu mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju a celami polityki regionalnej, zgodnie z wymogami aktualnych ram unijnych i krajowych. Dotyczyć one będą szerszych ram dla zrównoważonego rozwoju miast, jak również związku między transportem miejskim a transeuropejską siecią transportową. Komisja opracuje również wykaz możliwości finansowania oraz wyjaśnienia na temat stosowania pomocy państwa i zasad udzielania zamówień publicznych.

Działanie 3 — Transport sprzyjający zdrowemu środowisku miejskiemu

Transport miejski zorganizowany z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju może odegrać rolę w tworzeniu zdrowego środowiska miejskiego oraz zmniejszeniu zapadalności na choroby zakaźne, takie jak choroby układu oddechowego i układu krążenia; może również przyczynić się do zapobiegania urazom. Komisja wspiera rozwój partnerstwa na rzecz zdrowego środowiska miejskiego oraz przeanalizuje, w kontekście swych prac dotyczących zdrowia publicznego (w szczególności wdrożenia strategii w zakresie żywienia oraz nadwagi i otyłości, zależności zdrowia od środowiska, zapobiegania urazom i walce z rakiem), istnienie innych synergii pomiędzy polityką dotyczącą zdrowia publicznego a polityką transportową.

Temat 2 — Uwzględnienie dobra obywateli

Wysokiej jakości i przystępny cenowo transport publiczny jest podstawą systemu transportu w mieście zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Niezawodność, informacja, bezpieczeństwo i dostępność mają zasadnicze znaczenie dla atrakcyjności autobusów, metra, tramwajów, trolejbusów, kolei i statków. Inwestycje dotyczące transportu publicznego i świadczenie usług transportu publicznego¹⁶ są już w dużej mierze regulowane prawodawstwem wspólnotowym. Przejrzystość umów przynosi powszechne korzyści i może stymulować innowacyjność w dziedzinie usług i technologii. Zagwarantowanie wysokiego stopnia ochrony praw pasażerów, w tym pasażerów z ograniczeniami ruchowymi, jest bardzo ważną pozycją w agendzie Komisji. Obowiązuje już prawodawstwo dotyczące transportu kolejowego¹⁷, a ostatnio przedstawiono również propozycję przepisów dotyczących połączeń autobusowych i autokarowych¹⁸ oraz transportu morskiego i wodnego śródlądowego¹⁹.

Działanie 4 — Platforma do spraw praw pasażerów w miejskim transporcie publicznym

¹⁶ Rozporządzenie w sprawie usług w zakresie transportu publicznego (WE) nr 1370/2007 oraz dyrektywy w sprawie zamówień publicznych 2004/17/WE i 2004/18/WE.

¹⁷ Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

¹⁸ COM(2008) 817.

¹⁹ COM(2008) 816.

Z myślą o określeniu najlepszych praktyk w całej UE oraz warunków, które wzmocniłyby ochronę praw pasażerów w miejskim transporcie publicznym, Komisja będzie prowadzić dialog z zainteresowanymi stronami, w tym organizacjami reprezentującymi przewoźników, organy władzy, pracowników i grupy użytkowników. Dialog ten, opierający się na inicjatywach sektorowych i uzupełniający działania regulacyjne Komisji, ma na celu wypracowanie ambitnych dobrowolnych zobowiązań, w tym wskaźników jakości, zobowiązań zmierzających do ochrony praw pasażerów i osób z ograniczeniami ruchowymi, jak również wspólnie uzgodnionych procedur składania skarg oraz mechanizmów sprawozdawczości.

Działanie 5 — Poprawa dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi

Osoby niepełnosprawne mają prawo dostępu do korzystania z transportu miejskiego na równi z resztą społeczeństwa, lecz w rzeczywistości dostęp ten jest niewystarczający lub czasem nie istnieje. Dokonano w tym względzie znacznych postępów, na przykład jeśli chodzi o stosowanie autobusów niskopodłogowych. Jednak inne rodzaje transportu, takie jak metro, pozostają często w znacznym stopniu niedostępne dla niepełnosprawnych. W Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, podpisanej w 2007 r. przez wszystkie państwa członkowskie i Wspólnotę Europejską, określono jednak jasno obowiązki.

Artykuł 9 stanowi, że „Strony podejmują odpowiednie środki, aby zapewnić osobom niepełnosprawnym dostęp, na równych zasadach z innymi osobami, do (...) transportu, zarówno na obszarach miejskich jak i wiejskich”. Komisja będzie współpracowała z państwami członkowskimi, aby zapewnić wypełnienie w pełni tych obowiązków, włączając problematykę mobilności w miastach do unijnej strategii na rzecz osób niepełnosprawnych na lata 2010-2020 oraz opracowując odpowiednie wskaźniki jakości i mechanizmy sprawozdawczości. Komisja będzie również wspierała dalsze działania wyznaczone w siódmym programie ramowym.

Działanie 6 — Usprawnienie informacji o transporcie

Komisja będzie współpracować z przedsiębiorstwami transportowymi sektora publicznego i organami odpowiedzialnymi za transport publiczny nad ułatwianiem dostarczania informacji o transporcie poprzez różne środki przekazu, w tym informacji dotyczących potrzeb ludzi niepełnosprawnych. Komisja będzie również wspierać rozwój systemów planowania multimodalnych podróży na szczeblu krajowym i regionalnym oraz powiązań pomiędzy istniejącymi systemami planowania, zmierzając docelowo do zaoferowania użytkownikom ogólnounijnego internetowego portalu poświęconego transportowi publicznemu. Portal ten będzie w szczególności skupiał się na głównych węzłach sieci TEN-T i odpowiadających im połączeniach na poziomie lokalnym i regionalnym.

Działanie 7 — Dostęp do zielonych stref

Komisja zainicjuje badanie poświęcone różnym zasadom dostępu do rozmaitych rodzajów zielonych stref w całej Unii, aby uzyskać głębszą wiedzę na temat sposobów, w jaki systemy te działają w praktyce. W oparciu o wyniki tego badania Komisja będzie ułatwiać wymianę najlepszych praktyk.

Działanie 8 — Kampania na temat zachowań sprzyjających mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

Kampanie edukacyjne, informacyjne i uświadamiające odgrywają istotną rolę w tworzeniu nowej kultury mobilności w miastach. Komisja będzie wciąż wspierać organizowanie kampanii na różnych szczeblach, w tym obchody Europejskiego Tygodnia Mobilności. W odniesieniu do Europejskiego Tygodnia Mobilności Komisja zoptymalizuje istniejący system nagród oraz rozważy stworzenie specjalnej nagrody zachęcającej do przyjmowania planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Działanie 9 — Energooszczędne prowadzenie pojazdów jako element szkolenia kierowców

Energooszczędna jazda stanowi już obecnie obowiązkowy element szkolenia i egzaminowania zawodowych kierowców. Na forum komitetu regulacyjnego ds. prawa jazdy Komisja przedyskutuje z państwami członkowskimi, czy i w jaki sposób energooszczędne prowadzenie pojazdów może zostać uwzględnione w egzaminach dla kierowców niezawodowych, oraz rozważy podjęcie działań w tej sprawie i zaoferuje odpowiednie wsparcie. Temat ten będzie również uwzględniony w następnym programie działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Temat 3 — Bardziej ekologiczny transport miejski

W wielu miastach w całej UE zaczęto prowadzić politykę przyjazną środowisku. Działanie podjęte na szczeblu Unii Europejskiej może przyczynić się do rozwoju rynków dla nowych technologii ekologicznie czystych pojazdów i paliw alternatywnych. Będzie to stanowić bezpośrednie wsparcie dla unijnego przemysłu, promować zdrowe środowisko miejskie, a także przyczyni się do ożywienia europejskiej gospodarki. Dzięki przeniesieniu na użytkowników powodowanych przez nich kosztów zewnętrznych (wpływ na środowisko, zatępienie komunikacyjne i inne koszty), zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci” internalizacja kosztów zewnętrznych może stać się dla użytkowników transportu zachętą do stopniowego przejścia na ekologicznie czystsze pojazdy lub rodzaje transportu, do korzystania z mniej obciążonej infrastruktury czy do podróżowania o innych porach. Przepisy unijne dotyczące pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe²⁰ nie stanowią przeszkody dla niedyskryminacyjnego stosowania opłat regulacyjnych w celu zmniejszenia intensywności ruchu na obszarach miejskich i ograniczenia jego wpływu na środowisko.

Działanie 10 — Projekty badawcze i demonstracyjne dotyczące pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych

Komisja będzie nadal wspierać projekty badawcze i demonstracyjne finansowane w ramach siódmego programu ramowego na rzecz badań i rozwoju technologicznego (7 PR), mające na celu ułatwienie wprowadzenia na rynek pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych oraz paliw alternatywnych, zmierzając do ograniczenia uzależnienia od paliw kopalnych. Wyrazem tego była na przykład inicjatywa CIVITAS²¹, jak również projekty dotyczące wykorzystania wodoru, biopaliw i pojazdów hybrydowych w transporcie miejskim.

W ramach europejskiego planu naprawy gospodarczej Komisja uruchomiła europejską inicjatywę samochodów ekologicznych²². W 2009 r. Komisja sfinansuje nowe projekty

²⁰ Dyrektywa 1999/62/WE oraz wniosek Komisji dotyczący przeglądu dyrektywy w sprawie pobierania opłat za użytkowanie niektórych typów infrastruktury przez pojazdy ciężarowe, COM(2008) 433.

²¹ www.civitas.eu.

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

związane z pojazdami elektrycznymi, które będą dotyczyły akumulatorów, elektrycznych układów napędowych i urządzeń pomocniczych, technologii informacyjnych i komunikacyjnych oraz projektu demonstracyjnego „elektromobilność”. Będzie to projekt skoncentrowany na pojazdach elektrycznych i związanej z nimi infrastrukturze na obszarach miejskich, uwzględniający inicjatywy krajowe i propagujący standaryzację infrastruktury służącej do ładowania akumulatorów.

Działanie 11 — Internetowy przewodnik na temat ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów

Komisja będzie nadal przygotowywać internetowy przewodnik na temat ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów, zawierający przegląd problematyki rynkowej, legislacyjnej i kwestię programów pomocy. Strona internetowa przewodnika będzie również służyć wspieraniu wspólnych zamówień ekologicznych i energooszczędnych pojazdów dla służb publicznych przy jednoczesnym monitorowaniu sytuacji na rynku w celu utrzymania konkurencji. Usługa ta ułatwi wdrożenie nowej dyrektywy w sprawie ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów²³.

Działanie 12 — Badanie na temat miejskich aspektów internalizacji kosztów zewnętrznych

Po wprowadzeniu unijnych ram legislacyjnych dla internalizacji kosztów zewnętrznych, a także uwzględniając wnioski z debaty zainicjowanej przez Komisję w sprawie przyszłości transportu zorientowanej na poszanowanie zasady zrównoważonego rozwoju, Komisja przeprowadzi studium metodologiczne w zakresie miejskich aspektów internalizacji kosztów. Studium to będzie uwzględniać efektywność i skuteczność różnorodnych systemów ustalania opłat, w tym kwestie związane z wdrażaniem, takie jak akceptacja społeczna, skutki społeczne, odzyskiwanie poniesionych kosztów, dostępność narzędzi ITS (inteligentnego systemu transportu) oraz analiza sposobu, w jaki można efektywnie pogodzić miejską politykę ustalania opłat z innymi przepisami dotyczącymi zielonych stref.

Działanie 13 — Wymiana informacji na temat miejskich systemów ustalania opłat

Komisja będzie ułatwiać wymianę informacji pomiędzy ekspertami i decydentami politycznymi na temat funkcjonujących w Unii Europejskiej systemów opłat miejskich. W tym zakresie zostaną wykorzystane doświadczenia z istniejących inicjatyw²⁴ oraz uwzględnione informacje na temat procesów konsultacji, projektowania systemów, informowania obywateli, akceptacji społecznej, kosztów operacyjnych i przychodów, aspektów technologicznych oraz oddziaływania na środowisko. Wnioski zostaną uwzględnione w pracach Komisji dotyczących internalizacji kosztów zewnętrznych.

Temat 4 — Wzmocnienie finansowania

Zwiększenie korzyści płynących z mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju wymaga często inwestowania w infrastrukturę, pojazdy, nowe technologie, doskonalenie usług itp. Większość tych wydatków pokrywana jest ze źródeł lokalnych, regionalnych lub krajowych. Lokalne źródła finansowania są zróżnicowane i mogą obejmować podatki lokalne, opłaty za przewóz osób, opłaty parkingowe, opłaty z zielonych stref, opłaty miejskie i prywatne finansowanie. Rosnące potrzeby w zakresie finansowania

²³ Dyrektywa 2009/33/WE.

²⁴ Na przykład www.curacaoproject.eu.

złożonych systemów transportu oraz spodziewany spadek dostępności finansowania publicznego staną się najważniejszymi problemami w przyszłości. Korzystanie z funduszy unijnych, w tym instrumentów Europejskiego Banku Inwestycyjnego, może stanowić silną zachętę i stworzyć efekt dźwigni w stosunku do finansowania prywatnego. W perspektywie krótkoterminowej Komisja może wspomóc organy władzy i zainteresowane strony w zbadaniu istniejących możliwości finansowania oraz rozwijaniu innowacyjnych programów partnerstwa publiczno-prawnego.

Działanie 14 — Optymalizacja istniejących źródeł finansowania

Fundusze strukturalne i Fundusz Spójności, z których w bieżącym okresie objętym planowaniem finansowym przeznaczono ponad 8 miliardów euro na czysty ekologicznie transport miejski, są bardzo istotnym unijnym źródłem finansowania inwestycji w infrastrukturę i tabor. W ramach tematu „Transport” siódmego programu ramowego pojawił się po raz pierwszy priorytetowy obszar poświęcony mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. W uzupełnieniu bieżących działań Komisja rozważy nowe ukierunkowane działania rozwojowo-badawcze i demonstracyjne dotyczące mobilności w miastach.

Komisja będzie również nadal wspierała STEER, podprogram programu Inteligentna Energia - Europa²⁵, którego przedmiotem są energetyczne aspekty transportu, oraz program URBACT²⁶. W ramach programu na rzecz wspierania polityki w zakresie TIK możliwe będzie uzyskanie wsparcia dla pilotażowych projektów dotyczących mobilności w miastach. W ślad za wnioskami przedstawionymi w 2008 r. przyznano środki na działania z zakresu mobilności w miastach w odniesieniu do obszarów priorytetowych wskazanych w zielonej księdze.

Działanie 15 — Analiza potrzeb w zakresie przyszłego finansowania

Komisja będzie nadal wspierać finansowo udaną inicjatywę CIVITAS po zakończeniu trzeciej generacji projektów zainicjowanych w 2008 r. Komisja rozpoczęła również przegląd zmierzający do znalezienia najbardziej odpowiedniego sposobu przejścia do inicjatywy CIVITAS FUTURA. W ramach ogólnej refleksji nad najbliższymi wieloletnimi ramami finansowymi Komisja przestudiuje również przyszłe potrzeby finansowe w związku z rozwojem mobilności w miastach.

Temat 5 — Dzielenie się doświadczeniem i wiedzą

Komisja udzieli pomocy zainteresowanym stronom w korzystaniu z dotychczasowych doświadczeń oraz wsparcia w wymianie informacji, w szczególności w zakresie modelowych programów opracowywanych w ramach programów Wspólnoty. Działanie na szczeblu UE może mieć decydujące znaczenie, aby zapewnić gromadzenie i porównywanie danych, statystyk i informacji oraz dzielenie się nimi. Takich danych i informacji obecnie brakuje, choć są niezbędne do opracowania prawidłowej polityki, na przykład w zakresie zamówień na usługi transportu publicznego, internalizacji kosztów zewnętrznych oraz zintegrowanego transportu i planowania przestrzennego. Może to również stanowić pomoc dla miast posiadających mniejsze doświadczenie, wiedzę i zasoby finansowe, dzięki której będą one mogły skorzystać z praktyk wypracowanych w dziedzinie mobilności w miastach zgodnej z

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>

zasadami zrównoważonego rozwoju przez miasta mające większe doświadczenie w tej dziedzinie, np. jeśli chodzi o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, w której to kwestii wymiana najlepszych praktyk może przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa najbardziej narażonych użytkowników dróg na obszarach miejskich.

Działanie 16 — Poprawa jakości danych i statystyk

W związku z brakiem danych i statystyk Komisja zainicjuje badanie poświęcone sposobowi udoskonalenia gromadzenia danych z zakresu transportu miejskiego i mobilności. Zbadane zostaną również synergie z istniejącymi już działaniami Komisji.

Działanie 17 — Powołanie centrum monitorowania mobilności

Komisja powoła centrum monitorowania mobilności w mieście będące platformą wirtualną²⁷ przeznaczoną dla osób z sektora transportu, służącą wymianie informacji, danych, statystyk, monitorowaniu zmian i ułatwianiu wymiany najlepszych praktyk. Platforma ta będzie zawierać również bazę danych z informacjami o wielu przetestowanych i już stosowanych rozwiązaniach, szkoleniach, materiałach szkoleniowych, programach wymiany kadr i innych pomocnych narzędziach. Zaoferuje ona także pełny przegląd unijnego prawodawstwa i instrumentów finansowych mających znaczenie dla mobilności w mieście.

Działanie 18 — Udział w międzynarodowym dialogu i wymianie informacji

W całym świecie władze lokalne i regionalne stoją w obliczu podobnych problemów związanych z mobilnością. Przeciwdziałanie zmianom klimatu, ułatwianie handlu międzynarodowego, zapewnianie bezpieczeństwa dostaw energii, zabezpieczanie ciągłości przepływów transportowych oraz zagwarantowanie sprawiedliwości społecznej to kwestie o światowym znaczeniu. Wykorzystując istniejące już platformy i mechanizmy finansowe, Komisja będzie ułatwiać dialog, programy bliźniacze między miastami oraz wymianę informacji na temat mobilności w miastach z sąsiadującymi regionami i światowymi partnerami. Pierwszym krokiem będzie otwarcie przez Komisję sieci forum CIVITAS dla miast z krajów sąsiadujących z UE na wschodzie oraz miast z regionów Morza Śródziemnego i Afryki²⁸. W dalszej przyszłości Komisja uwzględni ten wymiar w realizacji CIVITAS FUTURA oraz rozważy dalsze ukierunkowane działania w ramach siódmego programu ramowego.

Temat 6 — Optymalizacja mobilności w miastach

Rzeczywista integracja, interoperacyjność oraz połączenia pomiędzy różnymi sieciami transportowymi to podstawowe aspekty wydajnego systemu transportu. Może to ułatwić przejście na bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu oraz pozwolić na wydajną logistykę transportu towarowego. Przystępne cenowo i przyjazne rodzinie rozwiązania w zakresie transportu publicznego mają zasadnicze znaczenie w zachęcaniu obywateli do przyjmowania stylu życia mniej zależnego od samochodu, korzystania z transportu publicznego, częstszego chodzenia lub jeżdżenia na rowerze, wykorzystywania nowych form mobilności, na przykład wspólnego korzystania z samochodu lub roweru, wspólnych dojazdów (carpooling). Alternatywne środki transportu, takie jak rowery elektryczne, skutery, motorowery czy nawet taksówki, mogą również odegrać tu istotną rolę. Polityka

²⁷ Na podstawie istniejących inicjatyw, np. www.eltis.org.
²⁸ COM(2009) 301.

przedsiębiorstw dotycząca mobilności może mieć wpływ na nawyki związane z poruszaniem się po mieście, rodząc zainteresowanie pracowników środkami transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju. Pracodawcy i organy władzy publicznej mogą być tu stroną wspierającą, oferując zachęty finansowe i tworząc uregulowania w zakresie parkowania.

Działanie 19 — Transport towarowy w miastach

Komisja ma zamiar zaoferować pomoc w zakresie optymalizacji logistyki transportowej w miastach, w tym udoskonalania połączeń pomiędzy transportem na duże odległości, transportem pomiędzy miastami a miejskim transportem towarowym, zmierzając w ten sposób do zapewnienia wydajnego transportu na ostatnim etapie dostawy do odbiorcy (ang. „*last mile delivery*”). Szczególny nacisk zostanie położony na lepsze włączenie transportu towarowego w lokalną politykę i planowanie oraz na sprawniejsze zarządzanie i monitorowanie przepływów transportowych. W ramach przygotowania wskazówek Komisja zorganizuje w 2010 r. konferencję na temat transportu towarowego w miastach. W trakcie tej konferencji oceniona zostanie również kwestia wdrożenia inicjatyw miejskich podejmowanych w ramach planu działania na rzecz logistyki transportu towarowego²⁹.

Działanie 20 — Inteligentne systemy transportu (ITS) służące mobilności w miastach

Komisja zamierza zaoferować pomoc w zakresie zastosowań ITS służących mobilności w miastach jako uzupełnienie planu działania dotyczącego ITS³⁰. Zostanie przeanalizowana na przykład kwestia biletów i płatności elektronicznych, zarządzania ruchem, informacji o transporcie, przepisów w sprawie dostępu oraz zarządzania popytem, jak również możliwości, jakie stwarza europejski system Galileo GNSS (globalny system nawigacji satelitarnej). Punktem wyjścia stanie się zainicjowane przez Komisję badanie na temat udoskonalenia interoperacyjności systemów opłat i sprzedaży biletów pomiędzy poszczególnymi usługami transportowymi i rodzajami transportu, w tym stosowanie inteligentnych kart w transporcie miejskim, z uwzględnieniem głównych miejsc przeznaczenia w Europie (porty lotnicze, stacje kolejowe).

4. Perspektywy

Komisja będzie aktywnie przewodniczyć realizacji tego planu działania. Będzie również w dalszym ciągu konsultować się z zainteresowanymi stronami, wdrażać odpowiednie mechanizmy sterowania, włączając do działania państwa członkowskie, np. za pośrednictwem wspólnej grupy ekspertów ds. transportu i środowiska³¹. W 2012 r. Komisja przeprowadzi przegląd wprowadzenia w życie niniejszego planu działania oraz oceni potrzebę podjęcia dalszych kroków.

²⁹ COM(2007) 607.

³⁰ COM(2008) 886.

³¹ Powołanej w ramach strategii Rady dotyczącej uwzględnienia kwestii ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju w polityce transportowej; Dokument Rady 11717/99 TRANS 197 ENV 335, 11 października 1999.

Załącznik 1 — Przegląd działań na rzecz mobilności w miastach

Działanie	Nr
Uruchomienie w 2009 r.	
Szybsze wprowadzanie planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju	1
Usprawnienie informacji o transporcie	6
Dostęp do zielonych stref	7
Projekty badawcze i demonstracyjne dotyczące pojazdów niskoemisyjnych lub bezemisyjnych	10
Przewodnik internetowy na temat ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów	11
Wymiana informacji na temat systemów opłat miejskich	13
Optymalizacja istniejących źródeł finansowania	14
Powołanie centrum monitorowania mobilności w miastach	17
Uruchomienie w 2010 r.	
Transport sprzyjający zdrowemu środowisku miejskiemu	3
Platforma ds. praw pasażerów w miejskim transporcie publicznym	4
Kampania na temat zachowań sprzyjających mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju	8
Energooszczędne prowadzenie pojazdów jako element szkolenia kierowców	9
Analiza potrzeb w zakresie przyszłego finansowania	15
Poprawa jakości danych i statystyk	16
Udział w międzynarodowym dialogu i wymianie informacji	18
Uruchomienie w 2011 r.	
Mobilność w miastach zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju a polityka regionalna	2
Poprawa dostępności transportu dla osób z ograniczeniami ruchowymi	5
Badanie na temat miejskich aspektów internalizacji kosztów zewnętrznych	12
Uruchomienie w 2012 r.	
Transport towarowy w miastach	19
Inteligentne systemy transportu (ITS) służące mobilności w miastach	20

