

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – »Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości«”**

[COM(2020) 789 final]

(2021/C 286/27)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**

Współsprawozdawczyni: **Tanja BUZEK**

Wniosek o konsultację	Komisja Europejska, 26.3.2021
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	14.4.2021
Data przyjęcia na sesji plenarnej	27.4.2021
Sesja plenarna nr	560
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	230/1/7

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, iż w nowej strategii w dziedzinie transportu położono nacisk na zrównoważoną i inteligentną mobilność oraz podkreślono kluczową rolę transportu i płynące z niego korzyści dla społeczeństwa i gospodarki UE, ale także odniesiono się do kwestii kosztów dla społeczeństwa.

1.2. W strategii uznano jednolity rynek i kwestie społeczne za kluczowe czynniki sprzyjające przejściu na bardziej zrównoważoną i inteligentną mobilność, ale nie znalazło to w niej w pełni odzwierciedlenia. W rzeczywistości w działaniach i specjalnych rozdziałach strategii nie zajęto się w wystarczającym stopniu niedociągnięciami wskazanymi w towarzyszącym strategii dokumencie roboczym służb Komisji.

1.3. EKES popiera ogólne podejście polegające na włączeniu strategii do Europejskiego Zielonego Ładu i położeniu szczególnego nacisku na działania zmierzające do osiągnięcia celów klimatycznych. EKES podaje jednak w wątpliwość, czy równowaga między środkami technicznymi a środkami wspólnej polityki transportowej jest odpowiednia do ich osiągnięcia. Zwraca w szczególności uwagę, że wiele proponowanych działań związanych ze zrównoważonym rozwojem i transformacją cyfrową ma rozległy wpływ na jednolity rynek i pracowników sektora transportu. Jeżeli nie poświęci się wystarczającej uwagi temu zagadnieniu, może to potencjalnie wpłynąć na skuteczność wdrożenia strategii.

1.4. Skuteczna strategia UE na rzecz mobilności musi również iść w parze ze wzmocnieniem konkurencyjności całego sektora transportu i powiązanej z nim bazy przemysłowej UE.

1.5. Bezprecedensowa pandemia COVID-19 pokazała znaczenie dobrze funkcjonującego jednolitego rynku transportu i zrównoważonych łańcuchów dostaw, a także transportu publicznego dla mobilności niezbędnych pracowników. Postawiła również poważne wyzwanie przed branżą transportową związane z jej przetrwaniem ze względu na malejącą liczbę przewozów spowodowaną pandemią.

1.6. Pandemia w dramatyczny sposób unaoczniała sytuację tysięcy pracowników transportu, którzy utknęli z dala od domu, w Europie i na całym świecie, mając umowy o pracę niegwarantujące pewności zatrudnienia. Zwróciła również uwagę na kryzys społeczny w sektorze transportu, jako że w ostatnich dziesięcioleciach strategii polityki transportowej skupiające się na jednolitym rynku nie zapobiegły pogorszeniu warunków pracy we wszystkich rodzajach transportu. W tym kontekście EKES dostrzega pilną potrzebę zastosowania tego samego poziomu ambicji do społecznie zrównoważonego systemu transportu. Ponadto celem planu awaryjnego na wypadek kryzysu, który to plan zostanie opracowany w najbliższej przyszłości, musi być zapobieganie negatywnym skutkom dla pracowników sektora transportu.

1.7. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w strategii podkreślono znaczenie kobiet w transporcie, lecz ponownie wyraża ubolewanie, że nie zawiera ona żadnego punktu dotyczącego działań, które odpowiadałyby tym ambicjom.

1.8. EKES zgadza się z priorytetami dotyczącymi konieczności utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu (SETA) i wzmocnienia jednolitego rynku, również w świetle pandemii COVID-19, a także z koniecznością przygotowania planu awaryjnego na wypadek kryzysu. EKES nalega jednak, że opracowanie takiego planu awaryjnego na wypadek kryzysu musi opierać się na autentycznym udziale zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego oraz dialogu społecznym i odbywać się w porozumieniu z partnerami społecznymi.

1.9. EKES uważa, że ograniczenie celów pośrednich w zakresie odpornej mobilności do terminowego wdrożenia TEN-T i zmniejszenia liczby zgonów spowodowanych transportem jest w najwyższym stopniu nieodpowiednie, jeśli wziąć pod uwagę szeroki zakres tematów poruszanych w tej sekcji strategii.

1.10. EKES popiera dążenie do większej zrównoważoności wszystkich rodzajów transportu i promowanie zrównoważonego systemu transportu multimodalnego, opartego na współpracy między poszczególnymi rodzajami transportu oraz na optymalnych cechach środowiskowych i zrównoważoności społecznej każdego rodzaju transportu. Uważa, że emisje z pojazdów powinny być mierzone w całym cyklu życia pojazdu i metodą „od źródła do koła”.

1.11. Cel pośredni 1, zgodnie z którym do 2030 r. w użytku ma być co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 000 bezemisyjnych samochodów ciężarowych, wydaje się zbyt optymistyczny i nie został wystarczająco przeanalizowany, zważywszy, że nie ma jasnego poglądu na liczbę punktów ładowania potrzebnych dla przewidywanej floty. EKES przestrzega przed wyznaczaniem zbyt ambitnych celów, które mogą mieć negatywny wpływ na wiarygodność strategii.

1.12. EKES zastanawia się, czy nowa strategia jest zgodna z podejściem, które traktuje różne rodzaje transportu jako połączony zasób, w którym w ramach systemu transportu multimodalnego promowana jest współpraca między rodzajami transportu oparta na rozwiązaniach mających najlepszy ślad ekologiczny i społeczny oraz najwyższą wydajność.

1.13. Dumping socjalny i nieuczciwe praktyki w jednym sektorze powodują zakłócenia w innych sektorach. Niepewne warunki pracy i brak egzekwowania przepisów prawa socjalnego zniekształcają sygnały cenowe i możliwości wyboru rodzaju transportu. EKES dostrzega potrzebę podjęcia inicjatywy włączającej koszty pracy jako część polityki uczciwych cen dla zrównoważonych usług transportowych, dodatkowo do internalizacji wszystkich kosztów zewnętrznych. Uczciwe, wolnorynkowe ceny za usługi transportowe muszą uwzględniać płacę zapewniającą utrzymanie na minimalnym poziomie, takie samo wynagrodzenie za taką samą pracę w tym samym miejscu, opiekę zdrowotną i zabezpieczenie społeczne. W przypadku ustalania cen transportu publicznego trzeba brać pod uwagę rekompensatę za obowiązek świadczenia usług.

1.14. Zgodnie z postanowieniami strategii w 2030 r. transport morski i kolejowy powinien być w stanie konkurować na równych prawach z transportem drogowym, jednak nie wyjaśniono, w jaki sposób należy to osiągnąć. W rzeczywistości brakuje bardziej kompleksowej strategii mającej na celu stymulowanie kolejowych przewozów towarowych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu.

1.15. Pomoc państwa jest istotna dla osiągnięcia celów politycznych, takich jak uczynienie transportu ekologicznym i prospołecznym. EKES dostrzega pilną potrzebę przeglądu wytycznych w sprawie pomocy państwa, zwłaszcza wytycznych w sprawie pomocy państwa w sektorze morskim, w celu zapewnienia sprawiedliwych warunków społecznych i ekonomicznych w sektorze portowym oraz w zakresie zatrudnienia europejskich marynarzy.

1.16. Ponadto w strategii brakuje dogłębnej analizy kluczowego związku między jednolitym rynkiem a polityką konkurencji i EKES podziela obawy dotyczące przedłużenia obowiązywania rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych dla konsorcjów (CBER).

1.17. Strategia nie odzwierciedla też w wystarczającym stopniu obaw obszarów wiejskich. EKES apeluje, by przyszły komunikat w sprawie długoterminowej wizji obszarów wiejskich uwzględnił zasadniczą kwestię mobilności i zapewnił przystępne cenowo alternatywne rozwiązania, odpowiednie do zakładanych celów i dostępne dla wszystkich

1.18. Aby uniknąć ubóstwa transportowego, niezbędny jest dostęp do wysokiej jakości transportu publicznego po przystępnych cenach jako zrównoważona alternatywa dla indywidualnych środków transportu i ma to szczególne znaczenie dla obszarów wiejskich. Dążąc do zrównoważonej mobilności miejskiej, należy położyć większy nacisk na transport publiczny jako podstawę tej transformacji oraz istotne źródło włączenia społecznego i wysokiej jakości lokalnego zatrudnienia.

1.19. EKES uważa, że ruch miejski jest odpowiedni dla projektów pilotażowych w zakresie współpracującej, połączonej i zautomatyzowanej mobilności (CCAM), które powinny opierać się na ocenie wpływu na bezpieczeństwo, a także na dialogu ze społeczeństwem obywatelskim i dialogu społecznym. Podkreśla potrzebę odpowiedniego finansowania, aby w razie potrzeby umożliwić budowanie kompetencji.

1.20. W odniesieniu do mobilności miejskiej, platformy wykorzystujące „mobilność jako usługę” (MaaS) powinny podlegać rozliczalności publicznej, aby zapewnić wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Dostęp do platform MaaS powinni mieć wyłącznie odpowiedzialni społecznie dostawcy usług w zakresie mobilności, którzy zapewniają uczciwe i godne warunki pracy, z uwzględnieniem również planowanych przepisów dotyczących osób pracujących za pośrednictwem platform internetowych.

1.21. EKES z zadowoleniem przyjmuje określone w strategii cele w zakresie cyfryzacji i automatyzacji jako środek do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju i wzywa do szeroko zakrojonego dialogu na temat rozleglejszych skutków społecznych i środowiskowych. Podkreśla potrzebę podejścia skoncentrowanego na człowieku i obejmującego aspekty społeczne oraz środowiskowe.

1.22. EKES z niepokojem zauważa, że cały rozdział dotyczący inteligentnej mobilności nie zawiera odniesienia do pracowników transportu. Czynniki ludzkie w badaniach naukowych, projektowaniu i wdrażaniu technologii cyfrowych i automatyzacji ma zasadnicze znaczenie dla pomyślnego wykorzystania takich innowacji i musi opierać się na włączającym dialogu społecznym w celu zapewnienia sprawiedliwej transformacji.

1.23. Transformacja cyfrowa właśnie się odbywa. EKES ubolewa, że zalecenia dotyczące jej wpływu na pracowników sektora transportu zostaną wydane dopiero w 2023 r. Wzywa do podjęcia natychmiastowych działań, we współpracy z partnerami społecznymi i z wykorzystaniem istniejących najlepszych praktyk.

1.24. Udane inwestycje w technologie cyfrowe od samego początku wymagają partycypacyjnego dialogu społecznego, który obejmuje dyskusję na temat celu cyfryzacji i automatyzacji (np. wzrost wydajności a nadwyżki mocy produkcyjnych), celu odpowiednich środków na rzecz bezpieczniejszych i zdrowszych miejsc pracy oraz ratowania zatrudnienia i sprawiedliwego udziału pracowników w zyskach z wydajności.

1.25. EKES z zadowoleniem przyjmuje większe uznanie dla pracowników transportu, ale potrzebne są konkretne inicjatywy ustawodawcze, aby wyeliminować dumping socjalny we wszystkich rodzajach transportu. Dostrzega pilną potrzebę powołania społecznej grupy zadaniowej ds. transportu, obejmującej wszystkie właściwe dyrekcje generalne (DG), takie jak MOVE, EMPL i inne odpowiednie dyrekcje.

1.26. EKES popiera cel „bliskiej zeru liczby ofiar śmiertelnych” dla wszystkich rodzajów transportu do 2050 r., jednak w strategii nie wzięto pod uwagę zawodowych kierowców w transporcie drogowym, w szczególności problemu zmęczenia kierowców jako „choroby przewlekłej” i istotnego czynnika wypadków. W kontekście kierowców autobusów i autokarów zwraca uwagę na sprawozdanie, które Komisja Europejska ma przedstawić Radzie i Parlamentowi, oraz oczekuje, że instytucje UE będą działać zgodnie z celami politycznymi wyznaczonymi w rozporządzeniu w sprawie czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku.

1.27. EKES podkreśla, jak ważne jest uzyskanie szerokiego poparcia dla ekologicznej, społecznej i cyfrowej transformacji ze strony wszystkich podmiotów społeczeństwa obywatelskiego, w tym partnerów społecznych, i jest gotów wnieść swój wkład w dialog ze społeczeństwem obywatelskim w celu kształtowania i wdrażania tej strategii. W strategii słusznie stwierdzono, że przejście na zrównoważoną, inteligentną i odporną mobilność musi być sprawiedliwe, w przeciwnym razie istnieje ryzyko, że do niego nie dojdzie.

## 2. Kontekst

2.1. W „Strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości” podkreślono kluczową rolę transportu i płynące z niego korzyści dla społeczeństwa i gospodarki UE, ale także odniesiono się do kosztów dla społeczeństwa. W komunikacie Komisja Europejska proponuje nową strategię osiągnięcia celów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych pochodzących z transportu o 55 % do 2030 r. i o 90 % do 2050 r., zgodnie z postanowieniami Europejskiego Zielonego Ładu. Przedstawia również plan działania na rzecz transformacji cyfrowej i rozwoju automatyzacji oraz sztucznej inteligencji (AI) w sektorze transportu.

2.2. W świetle doświadczeń związanych z pandemią COVID-19 w strategii stwierdzono, że odporność na przyszłe kryzysy jest jednym z najważniejszych celów unijnej polityki transportowej, obok zakończenia tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu zgodnie z założeniami białej księgi w sprawie polityki transportowej z 2011 r.

2.3. W strategii – wprowadzającej 10 kluczowych obszarów (inicjatywy przewodnie) i 14 konkretnych celów pośrednich – stwierdzono również, że przystępna cenowo mobilność musi być dostępna dla wszystkich, a sektor musi oferować dobre warunki społeczne, możliwości zmiany kwalifikacji i atrakcyjne miejsca pracy. Europejski filar praw socjalnych musi umożliwić zapewnienie sprawiedliwej transformacji ekologicznej i cyfrowej.

2.4. W planie działania towarzyszącym komunikatowi określono 82 działania, które należy podjąć w latach 2021–2023. Dalszą analizę przedstawiono w towarzyszącym komunikatowi dokumencie roboczym służb Komisji.

### 3. Uwagi ogólne: wizja strategii

3.1. Dziesięć lat po opublikowaniu ostatniej białej księgi w sprawie polityki transportowej w 2011 r. Komisja Europejska przyjmuje nową nadrzędną strategię, aby osiągnąć podstawowe cele zrównoważonej, inteligentnej i odpornej mobilności. We wszystkich poprzednich białych księgach (z 1992, 2001 i 2011 r.) kładziono nacisk na ustanowienie jednolitego europejskiego obszaru transportu i zakończenie tworzenia jednolitego rynku.

3.2. Już w latach 2001 i 2011 w białych księgach poruszono problem uzależnienia UE od paliw kopalnych oraz problem zmiany klimatu, a także rosnącego udziału sektora transportowego UE w emisjach gazów cieplarnianych, jednak nie osiągnięto wyznaczonych celów związanych z klimatem. W świetle kryzysu klimatycznego EKES z dużym zadowoleniem przyjmuje podejście polegające na włączeniu nowej unijnej strategii na rzecz mobilności do Europejskiego Zielonego Ładu i położenie szczególnego nacisku na działania zmierzające do osiągnięcia celów klimatycznych.

3.3. Aby zapewnić, że powiązane europejskie przemysłowe łańcuchy wartości będą podstawą zrównoważonej i cyfrowej transformacji transportu UE, skuteczna strategia na rzecz mobilności musi iść w parze ze wzmocnieniem bazy przemysłowej UE. Musi ona w dużym stopniu opierać się na wzmocnieniu konkurencyjności całego sektora transportu.

3.4. Bezprecedensowa pandemia COVID-19 pokazała znaczenie dobrze funkcjonującego jednolitego rynku transportu i zrównoważonych łańcuchów dostaw oraz postawiła poważne wyzwanie przed branżą transportową związane z jej przetrwaniem ze względu na malejącą liczbę przewozów spowodowaną pandemią. W dramatyczny sposób unaocniła sytuację tysięcy pracowników sektora transportu, którzy utknęli z dala od domu, w Europie i na całym świecie, mając umowy o pracę niegwarantujące pewności zatrudnienia, niewystarczające zabezpieczenie społeczne i zdrowotne oraz stojąc w obliczu ryzyka utraty pracy bez ochrony socjalnej. Zwróciła uwagę na kryzys społeczny w sektorze transportu, ujawniający zaniedbania w dotychczasowej polityce transportowej UE i wskazujący na potrzebę zastosowania tego samego poziomu ambicji w odniesieniu do społecznie zrównoważonego systemu transportu. EKES uważa, że nie można zaprzepaścić szansy ukształtowania na przyszłość prawdziwie zrównoważonego jednolitego europejskiego obszaru transportu, który obecnie wymaga zasadniczej korekty umożliwiającej poczynienie postępów. Ponadto celem przyszłego planu awaryjnego na wypadek kryzysu musi być zapobieganie negatywnym skutkom dla pracowników sektora transportu.

3.5. Pomimo podjętych do tej pory inicjatyw jednolity europejski obszar transportu, obejmujący wymiar społeczny, środowiskowy i jednolitego rynku, nie został ukończony i wymaga pilnych dalszych działań. EKES ubolewa, że strategia, chociaż bardzo szczegółowa w odniesieniu do celów w zakresie klimatu i transformacji cyfrowej oraz środków do ich osiągnięcia, jest mniej wyczerpująca pod względem kwestii dotyczących jednolitego rynku i spraw społecznych. Jest to szczególnie niefortunne, ponieważ wiele proponowanych działań związanych ze zrównoważonym rozwojem i transformacją cyfrową ma rozległy wpływ na jednolity rynek i pracowników transportu, a więc na kwestie przewijające się w całej opinii. W związku z tym EKES wzywa do przyjęcia bardziej holistycznego i przekrojowego podejścia, aby uniknąć sytuacji, w której w ostatecznym rozrachunku strategia przyniesie pyrrusowe zwycięstwo.

3.6. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w strategii zwrócono uwagę na kobiety pracujące w transporcie i że Komisja będzie „należycie włączała kwestie równości do swoich inicjatyw politycznych”, ale ubolewa, że strategia nie zawiera punktu dotyczącego działań, które odpowiadałyby tym ambicjom. „Wymiana dobrych praktyk” i sieć ambasadorów różnorodności nie wystarczą, aby włączyć podejście uwzględniające problematykę płci do głównego nurtu polityki transportowej UE. Dobre przykłady działań zawarto w przewodniku tematycznym dotyczącym planu zrównoważonej mobilności miejskiej „Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMPs” („Uwzględnienie równości płci i słabszych grup w planach zrównoważonej mobilności miejskiej”).

3.7. Większość działań planowanych w sekcjach 1–3 strategii (wizja, zrównoważona mobilność i inteligentna mobilność) ma wąski zakres koncentrujący się głównie na kwestiach technicznych związanych z charakterystyką środowiskową pojazdów, statków wodnych i powietrznych, wdrażaniem infrastruktury paliw alternatywnych, projektami rozwoju przemysłowego i cyfrowego, opodatkowaniem energii i internalizacją kosztów zewnętrznych przez wdrożenie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”. Inicjatywy przewodnie 3 i 4 dotyczą ustawodawczych i nieustawodawczych środków politycznych promujących zrównoważony transport pasażerski i towarowy.

3.8. Chociaż zarówno proponowane działania, jak i cele pośrednie wydają się wzajemnie dość spójne w odniesieniu do głównie technicznych kwestii, które zostały omówione w sekcjach 1–3, EKES podaje w wątpliwość, czy równowaga między środkami technicznymi a środkami wspólnej polityki transportowej jest odpowiednia do osiągnięcia celów klimatycznych.

3.9. EKES kwestionuje również podejście, zgodnie z którym do pełnego zrozumienia celów strategii niezbędny jest prawie 300-stronicowy dokument roboczy służb Komisji. Taki sposób przedstawiania i wyjaśniania strategii nie pomaga w uczynieniu jej przystępną ani w przysporzeniu jej szerokiego poparcia.

3.10. W strategii słusznie stwierdzono, że „zdecydowanie najcenniejszym aktywem sektora są ludzie, a zrównoważona i inteligentna transformacja nie będzie możliwa bez wsparcia i uczestnictwa pracowników sektora transportu”.

3.11. EKES zwraca uwagę na szczególne obawy obszarów wiejskich w Europie, że cele wytyczone w zakresie zrównoważonej mobilności można osiągnąć jedynie dzięki znacznemu pogorszeniu stylu życia. Proaktywnie apeluje do Komisji, by w swym przyszłym komunikacie w sprawie długoterminowej wizji obszarów wiejskich uwzględniła zasadniczą kwestię mobilności i zapewniła przystępne cenowo alternatywne rozwiązania, odpowiednie do zakładanych celów i dostępne dla wszystkich.

3.12. EKES podkreśla, jak ważne jest uzyskanie szerokiego poparcia dla planowanej ekologicznej i cyfrowej transformacji ze strony wszystkich podmiotów społeczeństwa obywatelskiego, w tym partnerów społecznych. Oznacza to również, że wymiar społeczny, w tym dialog na temat tego, jak najlepiej zarządzać transformacją i sprawić, by była ona akceptowana przez społeczeństwo, ma kluczowe znaczenie.

3.13. EKES jest gotów wnieść wkład w dialog ze społeczeństwem obywatelskim w celu ukształtowania i wdrożenia tej strategii, a niniejsza opinia ma na celu wniesienie konkretnych propozycji do tej debaty.

#### 4. Zrównoważona mobilność

4.1. EKES zgadza się, że aby wprowadzić tę systemową zmianę, potrzebne są trzy filary działań, mianowicie należy „1) uczynić wszystkie rodzaje transportu bardziej zrównoważonymi, 2) zadbać o szeroką dostępność zrównoważonych rozwiązań alternatywnych w systemie transportu multimodalnego oraz 3) wdrożyć odpowiednie zachęty wspierające transformację”.

4.2. Aby uczynić wszystkie rodzaje transportu bardziej zrównoważonymi, zgodnie z celem pośrednim 1 do 2030 r. w użytku będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 000 bezemisyjnych samochodów ciężarowych, w porównaniu z obecną liczbą około 1 mln takich samochodów osobowych i 30 000 samochodów ciężarowych<sup>(1)</sup>. EKES zwraca uwagę, że decyzje inwestycyjne dotyczące użytkowanych pojazdów do 2030 r. będą podejmowane albo teraz, albo wkrótce. Biorąc pod uwagę różnicę ich cen, wciąż dość słabą infrastrukturę do ładowania/tankowania paliw alternatywnych i okres eksploatacji pojazdów, scenariusz ten wydaje się zbyt optymistyczny. Ponadto wydaje się, że jak dotąd nie ma jasnej koncepcji co do liczby punktów ładowania/tankowania wymaganych do obsługi przewidywanych flot. EKES przestrzega przed wyznaczaniem zbyt ambitnych celów, które mogą mieć negatywny wpływ na wiarygodność strategii.

4.3. Strategia wyraźnie określa energię elektryczną i wodór jako priorytetową opcję dekarbonizacji mobilności. Dokładne podejście do mobilności oparte na zerowej emisji zanieczyszczeń powinno uwzględniać ślad węglowy pojazdów w całym ich cyklu życia (w 2018 r. jedynie 33 % energii elektrycznej w UE pochodziło z odnawialnych źródeł energii) i mierzyć go metodą „od źródła do koła”.

<sup>(1)</sup> Dokument roboczy służb Komisji, SWD(2020) 331, sekcja 4.1.1, s. 81 i nast.

4.4. EKES zdecydowanie popiera przejście na bardziej zrównoważone rozwiązania transportowe i zachęca KE do rozwinięcia tego podejścia poprzez konkretne działania wspierające również transport niezmotoryzowany.

4.5. W ramach Zielonego Ładu priorytetem jest efektywne gospodarowanie zasobami poprzez przejście na zieloną gospodarkę o obiegu zamkniętym, przywrócenie bioróżnorodności, powstrzymanie degradacji przestrzeni publicznej i zmniejszenie zanieczyszczenia. Mając to na uwadze, EKES przypomina, że zrównoważona strategia transportowa musi dawać pierwszeństwo infrastrukturze oszczędnie wykorzystującej tereny, zapewniać sprawiedliwy podział przestrzeni w miastach i aglomeracjach oraz być efektywna pod względem wykorzystania zasobów, zwłaszcza w odniesieniu do zasobów o krytycznym znaczeniu. Prawa podstawowe muszą być szanowane.

4.6. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że KE będzie nadal współpracować z miastami i państwami członkowskimi w celu dopilnowania, by wszystkie duże i średnie miasta wdrożyły własne plany zrównoważonej mobilności miejskiej do 2030 r. Obecny stan rzeczy sugeruje, że pożądany wzrost liczby opracowanych planów zrównoważonej mobilności miejskiej nie nastąpi bez krajowych ram i instrumentów finansowych służących opracowywaniu i wdrażaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

4.7. Strategia jedynie pokrótce odnosi się do zarządzania parkowaniem i polityki parkingowej. EKES sugeruje dalsze rozwijanie tej kwestii z wyraźnymi punktami działania, z uwzględnieniem negatywnego wpływu parkingów na uszczelnianie gleby w miastach. Dobre zarządzanie parkowaniem może przyczynić się do uwolnienia cennej przestrzeni publicznej, zwiększenia atrakcyjności miast, wspierania lokalnej gospodarki, zmniejszenia ruchu pojazdów oraz poprawy w zakresie zatorów komunikacyjnych, bezpieczeństwa ruchu drogowego i zanieczyszczenia powietrza.

4.8. Drugi filar zrównoważonego transportu dotyczy dostępności alternatywnych rodzajów transportu i oferuje w tym celu możliwość wyboru środka transportu w ramach podejścia multimodalnego. W ramach celów pośrednich 4–8 wyznaczono cele na lata 2030 i 2050 dotyczące masowego wzrostu kolejowego przewozu osób (podwojenie przewozów w ramach kolei dużych prędkości do 2030 r. i potrojenie ich do 2050 r.) oraz kolejowego transportu towarowego (zwiększenie o 50 % do 2030 r. i podwojenie go do 2050 r.). Wyznaczono także cele dotyczące transportu zbiorowego, transportu z wykorzystaniem śródlądowych dróg wodnych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, a także 100 miast neutralnych dla klimatu do 2030 r.

4.9. EKES zastanawia się, czy strategia jest zgodna z podejściem traktującym różne rodzaje transportu jako połączone zasoby, w którym w ramach systemu transportu multimodalnego promowana jest nie rywalizacja między rodzajami transportu, lecz współpraca oparta na rozwiązaniach mających najlepszy ślad środowiskowy i społeczny oraz najwyższą wydajność.

4.10. W tym kontekście EKES wzywa do przeprowadzenia szerszej zakrojonej oceny zrównoważonego rozwoju, aby w pełni uwzględnić zrównoważony rozwój społeczny. Proponuje uzupełnienie śladu środowiskowego w strategii poprzez wprowadzenie porównywalnego „europejskiego śladu pracowniczego dla transportu” dotyczącego sprawiedliwych warunków pracy, w tym wszystkich elementów istotnych dla zapobiegania stałemu pogarszaniu się sytuacji, aby zapewnić uczciwą konkurencję w ramach poszczególnych rodzajów transportu i między nimi oraz uniknąć destrukcyjnej konkurencji poprzez tworzenie niewłaściwych zachęt. Uczciwe, wolnorynkowe ceny mające na celu zapewnienie równych warunków działania dla różnych rodzajów transportu muszą obejmować uczciwe koszty pracy, jak podkreślono w rozdziale 6.

4.11. Dlatego godne ubolewania jest to, że rozwój modeli multimodalnego transportu towarowego, opartych na współpracy między rodzajami transportu, zoptymalizowanych cechach środowiskowych i zrównoważonym rozwoju społecznym każdego rodzaju transportu oraz na optymalizacji zasobów za pośrednictwem platform cyfrowych przy poszanowaniu wszystkich przepisów prawa socjalnego, nie jest jednym z celów pośrednich w filarze inteligentnej mobilności opisanym w strategii.

4.12. W ramach celu pośredniego 9 przewiduje się, że do 2030 r. transport morski i kolejowy powinien być w stanie konkurować na równych prawach z transportem drogowym, nie wyjaśniono jednak, w jaki sposób należy to osiągnąć, poza potencjalną internalizacją kosztów wewnętrznych i opodatkowania paliw. W rzeczywistości brakuje bardziej kompleksowej strategii mającej na celu stymulowanie kolejowych przewozów towarowych i żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, uwzględniającej m.in. wyższe koszty kolei i problemy z punktualnością przewozów kolejowych opisane w towarzyszącym komunikatowi dokumencie roboczym służb Komisji.

4.13. Cel pośredni 4 polega na tym, że do 2030 r. cały regularny transport na dystansie do 500 km wewnątrz UE powinien być neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla. Należy omówić wpływ na autobusowy przewóz osób i możliwe negatywne skutki dla zrównoważonego rozwoju.

4.14. Pomoc państwa jest istotna dla osiągnięcia celów politycznych, takich jak uczynienie transportu ekologicznym i prospołecznym. EKES dostrzega pilną potrzebę dokonania przeglądu wytycznych w sprawie pomocy państwa. Jednym z elementów jest aspekt terytorialny, na przykład w odniesieniu do regionów oddalonych. Ponadto EKES zwraca uwagę na fakt, iż wnioski o dostosowanie wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego w celu zapewnienia sprawiedliwych warunków socjalnych i ekonomicznych w odniesieniu do sektora portowego i zatrudnienia europejskich marynarzy od dawna oczekuje na rozpatrzenie, aby sektor morski stał się społecznie zrównoważony, podobnie jak wezwanie do podjęcia działań szybciej niż w 2023 r.

4.15. EKES krytykuje fakt, że w strategii brakuje dogłębnej analizy kluczowego związku między jednolitym rynkiem a polityką konkurencji. Komitet zgadza się, że konieczna jest odpowiednia dyskusja na temat pomocy państwa i dotacji dla transportu morskiego oraz ich wpływu na sektor portowy. Europejscy partnerzy społeczni wspólnie wyrazili swoje „obawy dotyczące przedłużenia obowiązywania rozporządzenia w sprawie wyłączeń grupowych dla konsorcjów (CBER), które pogłębi nierówne traktowanie właścicieli statków i zainteresowanych stron sektora portowego oraz będzie miało szkodliwy wpływ na porty UE”<sup>(2)</sup>.

## 5. Inteligentna mobilność

5.1. EKES zgadza się ze stwierdzeniem, że „ponieważ przyszłą mobilność pasażerów i towarów będą kształtować innowacje, powinny istnieć odpowiednie ramy i czynniki ułatwiające taką transformację, która może sprawić, że system transportu będzie znacznie wydajniejszy i bardziej zrównoważony”. Za konieczne EKES uznaje przestrzeganie jednej podstawowej zasady: cyfryzacja i automatyzacja są instrumentami, a nie celem samym w sobie.

5.2. W tym kontekście EKES z zadowoleniem przyjmuje określone w strategii cele w zakresie cyfryzacji i automatyzacji jako środek do osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju. Zająć się kwestią społecznego i środowiskowego wpływu sztucznej inteligencji, zasady kontroli człowieka nad maszyną, a także gromadzenia danych osobowych i wykorzystywania tych danych jest niezwykle ważne i wymaga szeroko zakrojonego dialogu. Uwzględnienie czynnika ludzkiego w badaniach naukowych, projektowaniu i wdrażaniu technologii cyfrowych i automatyzacji ma zasadnicze znaczenie dla pomyślnego wykorzystania takich innowacji i w celu zapewnienia sprawiedliwej transformacji musi opierać się na włączającym dialogu społecznym. Potrzebne jest podejście skoncentrowane na człowieku i obejmujące aspekty społeczne oraz środowiskowe, a także gwarancja, że technologie nie będą wykorzystywane w sposób stanowiący nadużycie.

5.3. EKES zauważa brak jakiegokolwiek odniesienia do inicjatyw horyzontalnych dotyczących bezpieczeństwa, odpowiedzialności, praw podstawowych i aspektów sztucznej inteligencji związanych z danymi oraz do pakietu aktów o danych dotyczących kontroli i warunków udostępniania danych.

5.4. Aby UE stała się światowym liderem w rozwoju usług i systemów CCAM, należy ułatwić testowanie usług pilotażowych w systemach ruchu miejskiego w oparciu o ocenę wpływu na bezpieczeństwo oraz dialog ze społeczeństwem obywatelskim i dialog społeczny. Obecne projekty pilotażowe są testowane głównie w zamkniętych systemach transportowych (kampusy, kompleksy przemysłowe itp.).

5.5. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w strategii odniesiono się do cyfrowej transformacji mobilności w miastach, w tym koncepcji „mobilność jako usługa” (MaaS), usług współdzielonych, usług na żądanie i pojawienia się platform pośredniczących oraz możliwości i zagrożeń dla oferowanych przez nie zrównoważonych i wydajnych koncepcji transportu. EKES z zadowoleniem przyjmuje również fakt, że w pkt 38 słusznie odniesiono się do kwestii społecznych i dotyczących bezpieczeństwa, ponieważ szereg nowych usług w zakresie mobilności, a także platformy pośredniczące oferują niepewne formy zatrudnienia i niskie poziomy płac, co może stwarzać problemy dotyczące konkurencji. Niemniej w ramach działania 23 nie przewiduje się dokonania „oceny zapotrzebowania na środki mające na celu zapewnienie równych szans dla platform lokalnego transportu pasażerskiego na żądanie i platform służących do zamawiania usług transportu samochodowego” przed 2022 r.

<sup>(2)</sup> Wezwanie to europejscy partnerzy społeczni skierowali do komisarzy Adiny Vălean i Nicolasa Schmita.

5.6. Platformy MaaS powinny podlegać rozliczalności publicznej, aby zapewnić wdrożenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Dostęp do platform MaaS powinni mieć wyłącznie odpowiedzialni społecznie dostawcy usług w zakresie mobilności, którzy zapewniają uczciwe i godne warunki pracy, z uwzględnieniem również planowanych przepisów dotyczących osób pracujących za pośrednictwem platform internetowych.

5.7. EKES z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji Europejskiej w sprawie przepisów dotyczących warunków pracy osób pracujących za pośrednictwem platform internetowych i oczekuje, że wniosek ten zapewni domniemanie statusu zatrudnienia oraz sprawiedliwe warunki pracy osobom pracującym za pośrednictwem platform internetowych w sektorze transportu, np. w usługach przewozu osób lub usługach dostawczych.

5.8. EKES zwraca szczególną uwagę na obawę, że koszt inteligentnych rozwiązań w zakresie mobilności, rozwój sztucznej inteligencji i automatyzacja mogą potencjalnie pogłębić przepaści między państwami, ponieważ poziom wyjściowy, od którego należy zacząć, różni się w UE w zależności od państwa członkowskiego. Dlatego też EKES uważa, że zasadnicze znaczenie dla każdej skutecznej strategii dla UE ma zajęcie się tymi lukami inwestycyjnymi poprzez wspieranie rozwiązań w zakresie inteligentnej mobilności w biedniejszych państwach członkowskich, również poprzez egzekwowanie dialogu społecznego, warunków socjalnych i podejścia ukierunkowanego na człowieka.

## 6. Odporna mobilność

6.1. Sekcja 4 dotycząca odpornej mobilności obejmuje trzy inicjatywy przewodnie – wzmocnienie jednolitego rynku, uczciwa i sprawiedliwa mobilność dla wszystkich oraz poprawa bezpieczeństwa i ochrony transportu, którym towarzyszą cele pośrednie 13 i 14.

### *Znaczenie jednolitego rynku*

6.2. EKES zgadza się z priorytetami ustalonymi w odniesieniu do potrzeby zakończenia prac nad jednolitym europejskim obszarem transportu i wzmocnienia jednolitego rynku, w tym w świetle doświadczeń związanych z COVID-19, jak również z koniecznością przygotowania planu awaryjnego na wypadek kryzysu. EKES jest jednak zdania, że opracowanie takiego planu awaryjnego na wypadek kryzysu musi opierać się na autentycznym udziale zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego oraz dialogu społecznym i odbywać się w porozumieniu z partnerami społecznymi.

6.3. Niemniej EKES ubolewa nad tym, że kwestie takie jak ukończenie jednolitego europejskiego obszaru transportu i wzmocnienie jednolitego rynku, znaczenie terminowego wdrożenia TEN-T oraz rozwój strategicznych łańcuchów wartości dotyczących na przykład baterii i wodoru, a także związane z tym potrzeby finansowe umożliwiające osiągnięcie celów Zielonego Ładu i transformacji cyfrowej w transporcie, zostały połączone z innymi ważnymi zagadnieniami, takimi jak prawa pasażerów, obowiązki świadczenia usług publicznych, warunki społeczne pracowników sektora transportu oraz bezpieczeństwo i ochrona transportu. Umieszczenie w strategii na samym końcu nadrzędnych kwestii dotyczących jednolitego rynku oraz powiązanych kwestii społecznych i dotyczących bezpieczeństwa pozostawia dziwne wrażenie.

6.4. EKES uważa, że ograniczenie celów pośrednich w tej sekcji do terminowego wdrożenia TEN-T i zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach spowodowanych transportem jest w najwyższym stopniu niewystarczające, zważywszy, że sekcja ta dotyczy wzmocnienia jednolitego rynku i zakończenia prac nad jednolitym europejskim obszarem transportu, w tym poprawy wydajności poprzez umożliwienie optymalnego wykorzystania zdolności przewozowych, finansowania modernizacji floty, kwestii pomocy państwa, poprawy połączeń oraz ochrony pasażerów i ich praw.

6.5. EKES zauważa, że zgodnie z wizją zawartą w strategii dobrze funkcjonujący i odporny na kryzysy jednolity rynek musi znaleźć się „wśród najważniejszych celów przyszłej unijnej polityki transportowej”, podczas gdy „ekologizacja mobilności musi stać się nową licencją na rozwój sektora transportu”. Można było na przykład dodać do celów pośrednich ukończenie procesu tworzenia jednolitego rynku transportu dzięki nowym zrównoważonym i cyfrowym modelom biznesowym.

6.6. Godnym ubolewania jest również fakt, że w strategii nie opisano pozostałych przeszkód na drodze do pełnego wdrożenia jednolitego rynku w dziedzinie transportu. W szczególności w sekcji 4.3.3 dokumentu roboczego służb Komisji poruszono szereg kwestii związanych z funkcjonowaniem jednolitego rynku, które nie zostały omówione w sekcji 4. Podobnie jest w sekcji 4.3.4, gdzie opisano szereg niedociągnięć społecznych, którymi nie zajęto się w strategii.

6.7. Należy usprawnić procesy związane z lepszym stanowieniem prawa. EKES nalega, by dla każdego z działań, czy to wymienionych w planie działania, czy w innych dokumentach, przeprowadzono kompleksową ocenę oddziaływania (społecznego, środowiskowego, gospodarczego, z uwzględnieniem aspektu płci), wraz z uprzywilejowanymi konsultacjami z uznanymi partnerami społecznymi, takimi jak organizacje przedstawicielskie sprawdzone przez Komisję.



6.8. Podobnie szereg działań zaplanowanych w poprzednich sekcjach strategii ma wyraźne konsekwencje dla jednolitego rynku, na przykład zmiany dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów pojazdów ciężarowych, zmiany w przepisach dotyczących przewozów lotniczych oraz platform cyfrowych.

#### *Wymiar społeczny i warunki pracy*

6.9. Bezprecedensowy kryzys związany z COVID-19 pokazał, że transport jest usługą podstawową. Podkreślił również rolę pracowników transportu jako kluczowych pracowników oraz ich znaczenie dla odporności systemu transportu. EKES z zadowoleniem przyjmuje to wyraźniejsze uznanie roli pracowników sektora transportu w strategii w porównaniu z poprzednimi dokumentami programowymi dotyczącymi transportu, poprzez stwierdzenie, że ludzie są „zdecydowanie najcenniejszym aktywem sektora”, podczas gdy niektórzy muszą pracować w trudnych i niepewnych warunkach. Uwzględniając jednak znaczenie, jakie przywiązuje się do filaru społecznego w bieżącej realizacji polityki UE, zaskakujące jest, że wymiar społeczny w transporcie nie został omówiony w specjalnej sekcji.

6.10. W strategii ponadto uznano problemy demograficzne sektora i trudności w przyciąganiu potrzebnych pracowników. Stwierdzono, że „zapewnienie wyższych standardów społecznych przyczyniłoby się bezpośrednio do podniesienia, obecnie ogólnie niskiego, poziomu atrakcyjności sektora”. Niestety ani strategia, ani dokument roboczy służb Komisji nie zawierają dostatecznej analizy przyczyn trudności sektora transportowego w przyciąganiu pracowników. Nie biorą pod uwagę faktu, że w ostatnich dziesięcioleciach strategii polityki transportowej skupiające się na jednolitym rynku nie zapobiegły pogorszeniu warunków pracy we wszystkich rodzajach transportu.

6.11. Oświadczenia Komisji, że „rozważy wprowadzenie środków w odniesieniu do poszczególnych rodzajów transportu w celu wzmocnienia ram legislacyjnych dotyczących warunków pracy” i „uruchomi inicjatywy mające na celu zwiększenie atrakcyjności sektora transportu w latach 2021–2023” są zbyt ogólnikowe. Rzeczywiście, trudno zrozumieć, dlaczego takie elementy, jak sprawiedliwe warunki pracy i poprawa atrakcyjności zawodu, w tym dla młodych ludzi i kobiet, nie zostały uznane za warte ujęcia w celach pośrednich.

6.12. Potrzebne są konkretne inicjatywy ustawodawcze, aby wyeliminować dumping socjalny we wszystkich rodzajach transportu. Zasada równego wynagrodzenia za tę samą pracę w tym samym miejscu musi mieć zastosowanie do wszystkich rodzajów transportu (delegowanie wysoce mobilnych pracowników), podobnie jak ochrona zatrudnienia i praw nabytych pracowników, których dotyka zmiana operatorów w wyniku przetargu dla różnych rodzajów transportu. Dlatego też EKES dostrzega pilną potrzebę powołania społecznej grupy zadaniowej ds. transportu, w skład której weszłyby wszystkie właściwe dyrekcje generalne, takie jak MOVE, EMPL i COMP.

#### *Koszty społeczne i zrównoważony rozwój*

6.13. Dumping socjalny i nieuczciwe praktyki w jednym sektorze powodują zakłócenia w innych sektorach. Niepewne warunki pracy, konkurencja płacowa i brak egzekwowania przepisów prawa socjalnego zniekształcają sygnały cenowe i możliwości wyboru rodzaju transportu. EKES dostrzega potrzebę podjęcia inicjatywy włączającej koszty pracy jako część polityki uczciwych cen dla zrównoważonych usług transportowych, dodatkowo do internalizacji wszystkich kosztów zewnętrznych. Uczciwe, wolnorynkowe ceny za usługi transportowe muszą uwzględniać płacę zapewniającą utrzymanie na minimalnym poziomie, takie samo wynagrodzenie za taką samą pracę w tym samym miejscu, opiekę zdrowotną i zabezpieczenie społeczne oraz inwestycje w zdrowe miejsca pracy oraz w kwalifikacje i szkolenia. Dodanie „ślądu pracowniczego” do zaleceń dotyczących ślądu węglowego w działaniach 28 i 34, zgodnie z punktem 4.6, mogłoby być jednym z działań w tym zakresie, choć dalece niewystarczającym. W przypadku ustalania cen transportu publicznego trzeba brać pod uwagę rekompensatę za obowiązek świadczenia usług.

6.14. EKES podkreśla znaczenie negocjacji zbiorowych i ich rolę w ustalaniu poziomu wynagrodzeń, dlatego też kładzie nacisk na znaczenie wzmocnienia negocjacji zbiorowych, zwłaszcza w bardzo rozdrobnionym sektorze transportowym i we wszystkich państwach członkowskich.

#### *Sprawiedliwa transformacja cyfrowa*

6.15. EKES z zadowoleniem przyjmuje fakt, że w strategii właściwie uwzględniono zagrożenia i możliwości związane z transformacją cyfrową w zakresie zatrudnienia oraz potrzebę sprawiedliwej transformacji dla pracowników sektora transportu. W działaniu 69 nie przewidziano jednak wydania „zaleceń dotyczących automatyzacji i transformacji cyfrowej oraz ich wpływu na pracowników sektora transportu” przed 2023 r. Nie uwzględniono zatem faktu, że transformacja cyfrowa i automatyzacja już trwają i potrzebne są pilne działania. Na przykład cel pośredni 13 przewiduje, że „do 2030 r. nastąpi wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę”.

6.16. Udane inwestycje w technologie cyfrowe wymagają już na początkowym etapie partycypacyjnego dialogu społecznego. Istnieją przykłady dobrych praktyk, takie jak układ zbiorowy dot. kształtowania automatyzacji w sposób społeczny i obejmujący współstanowienie zawarty przez operatora terminala kontenerowego EUROGATE w Niemczech, w tym jego trzy terminale w Hamburgu, Bremerhaven i Wilhelmshaven<sup>(3)</sup>. Dialog ten musi również obejmować dyskusję na temat celu transformacji cyfrowej i automatyzacji (na przykład wzrost wydajności a nadwyżki mocy produkcyjnych), celu odpowiednich środków na rzecz bezpieczniejszych i zdrowszych miejsc pracy, ratowania zatrudnienia oraz sprawiedliwego udziału pracowników w zyskach z wzrostu wydajności.

6.17. Na szczeblu europejskim europejscy partnerzy społeczni w zakresie miejskiego transportu publicznego podpisali niedawno wspólne zalecenia w sprawie transformacji cyfrowej w publicznym transporcie miejskim<sup>(4)</sup>. Promują oni integracyjne i partycypacyjne podejście do transformacji cyfrowej, zapewniające bezpieczeństwo zatrudnienia i umiejętności w ramach transformacji cyfrowej, wykorzystujące transformację cyfrową do poprawy warunków pracy i równowagi między życiem zawodowym a prywatnym oraz zapewniające ochronę danych, prywatność i godność. Strategie powinny zapewniać, aby zarówno przedsiębiorstwa, jak i pracownicy odnieśli korzyści z wprowadzenia technologii cyfrowych, w tym poprzez udział we wzroście wydajności.

6.18. Komisja Europejska powinna, wspólnie z partnerami społecznymi, podjąć natychmiastowe działania w celu zapewnienia sprawiedliwego przejścia na automatyzację i rozpoczęcia transformacji cyfrowej, która „nie pomija nikogo”.

#### *Bezpieczeństwo i ochrona transportu*

6.19. W odniesieniu do bezpieczeństwa transportu cel pośredni 14 dotyczy osiągnięcia bliskiego zera wskaźnika śmiertelności we wszystkich rodzajach transportu do 2050 r., przy czym głównym problemem są ofiary śmiertelne w transporcie drogowym. Unijna strategia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego z 2018 r. nie obejmuje jednak zawodowych kierowców w transporcie drogowym, w szczególności problemu zmęczenia kierowców jako „choroby przewlekłej” i istotnego czynnika wypadków.

6.20. W tym kontekście EKES wyraża poważne zaniepokojenie nową inicjatywą Komisji Europejskiej w sprawie zasad dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i odpoczynku kierowców autobusów i autokarów oraz zwraca uwagę na sprawozdanie, które Komisja Europejska ma przedstawić Radzie i Parlamentowi. Jakiegokolwiek wydłużenie godzin pracy i prowadzenia pojazdu w tym sektorze byłoby sprzeczne z celami polityki określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 561/2006<sup>(5)</sup> i doprowadziłoby do dalszego pogorszenia bezpieczeństwa drogowego pasażerów i innych użytkowników dróg, a także warunków pracy kierowców autobusów i autokarów.

6.21. EKES popiera proponowany środek na rzecz poprawy bezpieczeństwa, a w szczególności uwzględnienie środków na rzecz przeciwdziałania zagrożeniom cybernetycznym.

### **7. Znaczenie silnych usług publicznych**

7.1. EKES powtarza, że zadaniem polityki publicznej jest zapewnienie zrównoważonego systemu transportu miejskiego, który realizuje cele klimatyczne, ale także cele w zakresie zdrowia publicznego, bezpieczeństwa i ochrony dróg oraz sprawiedliwego podziału przestrzeni miejskiej.

7.2. W wizji KE słusznie podkreśla się, że „kluczowe jest, aby mobilność była dostępna i przystępna cenowo dla wszystkich, aby regiony wiejskie i oddalone [pozostały] połączone”. EKES nalega na zapewnienie dostępności usług publicznych, popartej ramami prawnymi, jako podstawy zrównoważonej i przystępnej cenowo mobilności. Wymaga to większej, lepszej pod względem środowiskowym i społecznym kompensacji zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych poprzez wsparcie finansowe i wprowadzenie instrumentów finansowych ze strony rządów krajowych, regionów i gmin.

<sup>(3)</sup> Układ zbiorowy zawarty w 2019 r. pomiędzy EUROGATE a Niemieckim Związkiem Zawodowym dla Sektora Usług (ver.di) obejmuje wszystkie niemieckie spółki zależne grupy, w tym terminale kontenerowe, przedsiębiorstwo utrzymania infrastruktury kolejowej i transportu kolejowego oraz inne jednostki gospodarcze w Niemczech. Powołana komisja ds. automatyzacji jest informowana o wszelkich projektach dotyczących sprzętu lub oprogramowania w przedsiębiorstwie, nawet jeśli nie ma to bezpośredniego wpływu na zatrudnienie. Wykluczenie związanej z tym restrukturyzacji zatrudnienia do 2025 r. jest częścią układu zbiorowego z EUROGATE.

<sup>(4)</sup> *Digital Transformation and Social Dialogue in Urban Public Transport (UPT) in Europe* [Transformacja cyfrowa i dialog społeczny w sektorze miejskiego transportu publicznego w Europie], wspólne zalecenia europejskich partnerów społecznych w UPT (ETF i UITP), podpisane w marcu 2021 r.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1.

7.3. Aby uniknąć ubóstwa transportowego, niezbędny jest dostęp do wysokiej jakości transportu publicznego po przystępnych cenach, stanowiącego trwałą alternatywę dla indywidualnych środków transportu. Ma to szczególne znaczenie dla obszarów wiejskich, a usługi współdzielone i na żądanie mogą również uzupełnić ofertę transportu publicznego, w szczególności na tych obszarach, pod warunkiem zapewnienia warunków pracy wysokiej jakości. Ponadto niezmotoryzowany transport aktywny, chodzenie pieszo i jazda na rowerze, wymagają większej uwagi i inwestycji w bezpieczną infrastrukturę wysokiej jakości.

7.4. Transport publiczny jest istotny dla włączenia społecznego i lokalnego zatrudnienia wysokiej jakości. Strategia kładzie zbyt duży nacisk na technologiczne aspekty transformacji cyfrowej, mikromobilność i nowe usługi w zakresie mobilności. W nowej wizji nie można pomijać faktu, że inteligentna mobilność powinna być raczej instrumentem niż celem.

Bruksela, dnia 27 kwietnia 2021 r.

Christa SCHWENG  
Przewodnicząca  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

---

## ZAŁĄCZNIK

Następujące poprawki, które uzyskały poparcie co najmniej jednej czwartej oddanych głosów, zostały odrzucone w trakcie debaty:

**Punkt 4.14 (w związku ze skreśleniem punktu 1.15)**

Skreślić punkt

*Pomoc państwa jest istotna dla osiągnięcia celów politycznych, takich jak uczynienie transportu ekologicznym i prospołecznym. EKES dostrzega pilną potrzebę dokonania przeglądu wytycznych w sprawie pomocy państwa. Jednym z elementów jest aspekt terytorialny, na przykład w odniesieniu do regionów oddalonych. Ponadto EKES zwraca uwagę na fakt, iż wniosek o dostosowanie wytycznych w sprawie pomocy państwa dla transportu morskiego w celu zapewnienia sprawiedliwych warunków społecznych i ekonomicznych w odniesieniu do sektora portowego i zatrudnienia europejskich marynarzy od dawna oczekuje na rozpatrzenie, aby sektor morski stał się społecznie zrównoważony, podobnie jak wezwanie do podjęcia działań szybciej niż w 2023 r.*

**Wynik głosowania**

Za: 77

Przeciw: 123

Wstrzymało się: 27

**Punkt 1.15 (w związku ze skreśleniem punktu 4.14)**

Skreślić punkt

*Pomoc państwa jest istotna dla osiągnięcia celów politycznych, takich jak uczynienie transportu ekologicznym i prospołecznym. EKES dostrzega pilną potrzebę przeglądu wytycznych w sprawie pomocy państwa, zwłaszcza wytycznych w sprawie pomocy państwa w sektorze morskim, w celu zapewnienia sprawiedliwych warunków społecznych i ekonomicznych w sektorze portowym oraz w zakresie zatrudnienia europejskich marynarzy.*

**Wynik głosowania**

Poprawka odrzucona w wyniku głosowania nad punktem 4.14, z którym była powiązana.

---