

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Przejście na długoterminowo zrównoważony system transportowy”**(opinia rozpoznawcza na wniosek prezydencji szwedzkiej)**

(2023/C 228/11)

Sprawozdawca: **Stefan BACK**Współsprawozdawca: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Wniosek o konsultację	Prezydencja szwedzka, 14.11.2022
Podstawa prawna	Art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Opinia rozpoznawcza
Decyzja Zgromadzenia Plenarnego	14.12.2022
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Data przyjęcia przez sekcję	12.4.2023
Data przyjęcia na sesji plenarnej	27.4.2023
Sesja plenarna nr	578
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	159/0/1

1. Wnioski i zalecenia

1.1. Przejście na długoterminowo zrównoważony system transportowy musi odbywać się tak, aby obywatele i przedsiębiorstwa – w tym zarówno przemysł, jak i sektor transportu – zaakceptowali zarówno cel ograniczenia o 90 % do 2050 r. emisji w sektorze transportu, jak i sposoby i środki wykorzystywane do jego osiągnięcia.

1.2. Dlatego przejście to należy wdrażać w sposób akceptowalny dla obywateli i przedsiębiorstw – z finansowego, społecznego oraz praktycznego punktu widzenia, tak by byli oni gotowi i chętni do aktywnego jego wspierania. W przeciwnym wypadku istnieje poważne ryzyko nie tylko niepowodzenia, lecz w najgorszym razie – także niepokojów społecznych.

1.3. Zdaniem EKES-u, aby transformacja zakończyła się sukcesem, muszą być spełnione następujące warunki:

- przedsiębiorstwa muszą mieć poczucie, że nie są obciążone nadmiernymi kosztami i że utrzymają konkurencyjność, nie tylko w UE,
- doświadczenie transformacji powinno być znośne dla pracowników i trzeba umożliwić im dostosowanie się do nowych warunków pracy w sposób akceptowalny społecznie,
- obywatelom zarówno w aglomeracjach, jak i na obszarach wiejskich należy zapewnić dostępność i mobilność po rozsądnych kosztach i na dobrych warunkach ogólnych.

1.4. Choć wydaje się, że panuje powszechna zgoda co do celu na 2050 r., mniejsza jest zgodność co do przewidzianych dotychczas sposobów i środków jego osiągnięcia. Dotyczy to na przykład kwestii transportu ciężkiego, w przypadku którego możliwości elektryfikacji wydają się bardzo ograniczone, a dostępność paliw alternatywnych – niewystarczająca.

1.5. Stosowanie energii odnawialnej w transporcie powinno uwzględniać różne rodzaje odnawialnych źródeł energii i ich różne źródła, aby zachować niezależność od wybranych dostawców i krajów. Należy również wziąć pod uwagę zależności związane z surowcami i komponentami wykorzystywanymi do produkcji samochodów elektrycznych.

1.6. Rozwój multimodalności ma zasadnicze znaczenie dla jak najlepszego wykorzystania każdego typu transportu, w tym jego nowych bezemisyjnych rodzajów. Optymalizacja i koordynacja zdolności oraz cyfryzacja przyczynią się do tego, że transport stanie się spójnym systemem.

1.7. Infrastruktura transportowa, a w szczególności infrastruktura do dystrybucji paliw alternatywnych, inwestycje i efektywność wykorzystania infrastruktury są warunkiem wstępnym zmian w transporcie, także w zakresie dostępności transportu, stosowania czystych paliw, integracji różnych rodzajów transportu, wdrażania innowacji i nowych rodzajów transportu. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) wskazuje na problem ze spójnością między harmonogramem wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych i wodoru oraz wyznaczonymi terminami wdrożenia sieci TEN-T a faktem, że w prawodawstwie UE pomija się milczeniem obszary wiejskie nieobjęte siecią TEN-T.

1.8. Aby umożliwić poszczególnym krajom rozwój zrównoważonego transportu, należy wziąć pod uwagę ich specyfikę i preferencje.

1.9. Rozmaite czynniki zewnętrzne mogą zakłócać zrównoważony, wytyczony w dokumentach UE rozwój transportu, jednak zaplanowane zmiany należy wspierać i dążyć do osiągnięcia wyników w akceptowalny sposób.

1.10. Zrównoważony społecznie transport musi być dostępny, sprzyjający włączeniu społecznemu i przystępny cenowo, aby uniknąć problemu ubóstwa związanego z mobilnością. EKES uważa, że transport publiczny ma kluczowe znaczenie w procesie transformacji. Jego integracyjny charakter umożliwia osiągnięcie celów środowiskowych i społecznych.

1.11. Transformacja nie powiedzie się bez udziału pracowników, który obecnie w tym sektorze jest niewielki. Dlatego tak ważne jest, aby sektor transportu charakteryzował się wysoką jakością miejsc pracy, dzięki czemu praca w transporcie stanie się bardziej atrakcyjna. Dialog społeczny i rokowania zbiorowe mają w tym względzie kluczowe znaczenie.

1.12. EKES podkreśla znaczenie szeroko zakrojonych konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami oraz podnoszenia świadomości na wszystkich etapach transformacji.

2. Wprowadzenie

2.1. Szwedzka prezydencja zwróciła się o sporządzenie opinii rozpoznawczej w sprawie przejścia na system transportu zrównoważony w perspektywie długoterminowej.

Opinię należy rozpatrywać w kontekście ambitnych celów Zielonego Ładu – ograniczenia emisji CO₂ z transportu o 90 % do 2050 r. i 55 % do 2030 r. – których realizację rozpoczęto za pośrednictwem pakietu „Gotowi na 55”. Osiągnięcie tych celów przyczyni się również do poprawy bezpieczeństwa.

2.2. Jak uzgodniono, do 2030 r. należy osiągnąć redukcję o 55 % w przypadku samochodów osobowych i o 50 % w przypadku samochodów dostawczych, a do 2035 r. ograniczenie o 100 % w przypadku nowych samochodów osobowych i dostawczych. Komisja ma zaproponować dopuszczenie pojazdów napędzanych paliwami bezemisyjnymi po 2035 r., a w 2026 r. ocenić społeczne i gospodarcze skutki umowy.

Kolejne kluczowe propozycje mające znaczenie dla części pakietu „Gotowi na 55” dotyczącej transportu, co do których osiągnięto porozumienia trójstronne, dotyczą handlu uprawnieniami do emisji, który obejmuje transport drogowy, lotniczy i morski, przeglądu dyrektywy w sprawie paliw odnawialnych oraz rozporządzenia w sprawie infrastruktury paliw odnawialnych (AFIR).

2.3. W grudniu 2021 r. przedstawiono wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia w sprawie wytycznych dotyczących transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) mający na celu szybsze i skuteczniejsze wdrożenie sieci oraz promowanie zrównoważoności, a także komunikat w sprawie mobilności w miastach oraz wniosek w sprawie komunikacji IT. Wspólne podejście do wniosku dotyczącego TEN-T zostało uzgodnione na posiedzeniu Rady ds. Transportu w grudniu 2022 r.

2.4. Program prac Komisji na 2023 r. przewiduje pakiet dotyczący ekologizacji transportu towarowego, obejmujący zmiany dyrektywy w sprawie obciążeń i wymiarów pojazdów ciężkich oraz dyrektywy w sprawie transportu kombinowanego.

2.5. W marcu 2023 r. Komisja przedstawiła komunikat w sprawie Europejskiego Banku Wodoru, w którym skupiła się na finansowaniu.

2.6. Na 2023 r. zaplanowano komunikat w sprawie wspólnej europejskiej przestrzeni danych dotyczących mobilności.

2.7. Porozumienia osiągnięte w ramach trwających rozmów trójstronnych w sprawie pakietu „Gotowi na 55” mogą mieć decydujący wpływ na możliwości osiągnięcia celów Zielonego Ładu wyznaczonych na 2050 r. Dotyczy to również wyżej wymienionych wniosków planowanych na 2023 r., a ich ostateczny kształt leży w gestii współprawodawców. Dla powodzenia transformacji szczególnie ważne jest znalezienie skutecznego sposobu zarządzania okresem przejściowym zarówno w odniesieniu do rozwoju technicznego i rozwoju systemów, jak i do aspektów społecznych.

3. Uwagi ogólne

3.1. Transport obejmuje wiele kwestii i wiele z nich jest specyficznych dla poszczególnych rodzajów transportu. Kluczowe elementy wdrożenia i, w stosownych przypadkach, przyspieszenia transformacji transportu obejmują zasadniczo: redukcję emisji, rozwój odnawialnych źródeł energii, cyfryzację, poprawę efektywności i alternatywne środki transportu w ramach mobilności miejskiej. Te elementy oraz dostępność odpowiedniej infrastruktury dla paliw wydają się wspólne dla wszystkich rodzajów transportu, zarówno dla transportu towarów, jak i pasażerskiego. Ważne jest zapewnienie odpowiednich zasobów – prywatnych lub publicznych – na badania i rozwój pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych, paliw odnawialnych i rozwiązań cyfrowych dla transportu.

3.2. Wszystkie stosowne przepisy muszą być jak najbardziej spójne z celami zielonej transformacji i promować redukcję emisji, ale tak, by nie szkodzić interesom społecznym pracowników.

3.3. Trzeba zwrócić należytą uwagę na znaczne skutki społeczne transformacji transportu, zarówno dla pracowników, jak i użytkowników, zapobiegać negatywnym konsekwencjom dla pracowników, a jednocześnie zapewnić dostępność i przystępność cenową transportu dla użytkowników oraz wydajne łańcuchy logistyczne po rozsądnych cenach. Od właściwych rozwiązań tych kwestii będzie zależeć, czy przejście na nowy system transportowy zostanie zaakceptowany przez pracowników, ogół społeczeństwa i przedsiębiorstwa.

3.4. Biorąc pod uwagę bardzo wysoki poziom ambicji oraz to, że popyt na transport będzie rosnąć i do 2050 r. ma osiągnąć poziom ponad dwukrotnie wyższy niż obecnie, niezbędne staje się dobre i wiarygodne zarządzanie transformacją. Środki wykonawcze muszą być wykonalne – i tak też powinny być postrzegane, zaś na rynku muszą pojawić się właściwe sygnały.

3.5. Owa wiarygodność będzie również potrzebna, by przekonać społeczeństwo do zmiany nawyków i stylu życia zgodnie z celami transformacji, np. do inwestowania w pojazdy z nowymi układami napędowymi, preferowania wspólnego korzystania z samochodów, częstszego korzystania z transportu zbiorowego i z aktywnych sposobów mobilności, takich jak jazda na rowerze czy chodzenie pieszo, zwłaszcza w miastach. Natomiast przedsiębiorstwa transportu towarowego trzeba będzie zachęcić do wymiany informacji w celu zwiększenia możliwości efektywnego wykorzystania zasobów poprzez dzielenie się mocą.

3.6. Ważne jest podnoszenie świadomości, a także monitorowanie takich działań informacyjnych, aby zagwarantować ich skuteczność. Istotne znaczenie mają tu organizacje społeczeństwa obywatelskiego i odpowiednie zainteresowane strony.

3.7. Urbanizacja i rozwój handlu elektronicznego będą oznaczać zmianę potrzeb transportowych i wzorców transportu, co opisano na przykład we wspomnianym wyżej wniosku dotyczącym TEN-T oraz w komunikacie w sprawie mobilności w miastach. Obszary miejskie stanowią dobry kontekst do promowania aktywnych i ekologicznych rodzajów mobilności oraz ekologicznych rozwiązań w zakresie transportu towarowego.

3.8. W Unii Europejskiej składającej się z 27 państw członkowskich, w których elementy takie jak przyroda, demografia, gęstość zaludnienia, ogólne warunki życia oraz poziom kosztów dla przedsiębiorstw znacznie się różnią, ze względów praktycznych i dla zapewnienia wykonalności być może trzeba uznać, że rozwiązania uniwersalne niekoniecznie odpowiadają wszystkim, oraz zachować elastyczność i akceptować różne rozwiązania, o ile w praktyce nie zakłócają one funkcjonowania rynku wewnętrznego. Przykładem może być całkowita wielkość zespołów pojazdów lub zakres, w jakim produkty leśne mogą być wykorzystywane do produkcji biopaliw, oraz udział biopaliw w ogólnej ofercie energii odnawialnej dla transportu.

3.9. Neutralność technologiczna powinna być nadrzędną zasadą przy opracowywaniu i wdrażaniu rozwiązań na szczeblu unijnym i krajowym, aby umożliwić uwzględnienie specyfiki krajowej.

3.10. W ciągu ostatnich kilku lat Europa mierzyła się z sytuacjami kryzysowymi mającymi wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego, takimi jak pandemia COVID-19, która dotknęła transport pasażerski i utrudniała funkcjonowanie połączeń transportu towarowego. Wojna w Ukrainie i wynikające z niej sankcje miały znaczny wpływ na dostępność i ceny energii, w tym w odniesieniu do paliw dla transportu. Nie można wykluczyć, że problemy energetyczne i ceny energii wpłyną na możliwości rozwoju paliw odnawialnych, a przy tym stworzą warunki sprzyjające np. rozwojowi transportu zbiorowego.

3.11. To pokazuje, jak ważne jest unikanie zależności od jednego dostawcy źródła energii.

Wymogi dotyczące emisji CO₂ – paliwa odnawialne oraz rodzaje napędu – dostępność i opcje

3.12. Komisja Europejska koncentruje się na energii elektrycznej wytwarzanej ze źródeł odnawialnych i zielonym wodorze jako głównych źródłach energii. W osiągniętym niedawno porozumieniu w kwestii dyrektywy w sprawie energii ze źródeł odnawialnych określono minimalny ogólny udział energii ze źródeł odnawialnych na 2030 r. na poziomie 42,5 %, przy czym odnośnie do transportu – na poziomie 29 %, włączając w to wiążący wspólny cel cząstkowy dotyczący 5,5 % zaawansowanych biopaliw/paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego, przy minimalnym wymogu 1 % paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego. To z kolei wiąże się z poprawkami do rozporządzenia w sprawie użytkowania gruntów, zmiany użytkowania gruntów i leśnictwa (LULUCF), które ogranicza wykorzystywanie produktów leśnych do produkcji biopaliw oraz wykorzystanie odpadów z biomasy w rolnictwie i przemyśle spożywczym do produkcji paliw. Jest to ważny element ogólnego rozwiązania w zakresie dostaw energii, podobnie jak w przypadku energii geotermalnej i nowych paliw lotniczych.

3.13. Przyszły wniosek dotyczący ograniczenia emisji CO₂ z pojazdów ciężkich kieruje uwagę na ewentualne ograniczenia napędu elektrycznego, w szczególności w transporcie na duże odległości, a także na kwestię wystarczających dostaw paliw alternatywnych dla takich pojazdów i całkowitego kosztu ich posiadania. W tym kontekście przemysł motoryzacyjny poruszył kwestię alternatywnego wariantu dotyczącego rozwoju niskoemisyjnych paliw kopalnych jako sposobu zmniejszenia emisji bez konieczności odnawiania parków pojazdów i posiadania specjalnej infrastruktury. Połączona strategia oparta na obu filarach prawdopodobnie zapewni optymalny sposób osiągnięcia tego celu. Umożliwiłaby ona szybki rozwój paliw niskoemisyjnych i bezemisyjnych, w tym różnych rodzajów wodoru, oraz nieodłączne możliwości redukcji emisji w tych segmentach transportu, w których elektryfikacja nie jest obecnie opcją.

3.14. EKES zaleca również bardziej kompleksową metodę oceny emisji CO₂ z pojazdów, a mianowicie zastąpienie obecnej metody „od zbiornika paliwa do koła pojazdu” metodą „od źródła do koła”, która stanowi lepszą podstawę oceny emisji CO₂.

3.15. Kluczową kwestią jest dostępność infrastruktury do dystrybucji odnawialnych źródeł energii i wodoru, niezbędnej do korzystania z odnawialnych źródeł energii w transporcie, przy czym odnosi się to także do znacznej mocy potrzebnej dla pojazdów ciężkich. W porozumieniu trójstronnym w sprawie rozporządzenia AFIR określono m.in. cele w zakresie wdrożenia infrastruktury dla samochodów osobowych, samochodów dostawczych i pojazdów ciężkich w ramach bazowej i kompleksowej sieci TEN-T począwszy od 2025 r., a dla wodoru od 2030 r. W przypadku pojazdów ciężkich pełny zasięg infrastruktury zostanie zapewniony w 2030 r. Może to prowadzić do problemów ze spójnością, ponieważ sieć bazowa TEN-T zostanie ukończona do 2040 r., a sieć kompleksowa do 2050 r. Problemem może być również dostępność na obszarach wiejskich nieobjętych siecią TEN-T. W każdym razie częste opóźnienia w realizacji projektów infrastrukturalnych wskazują na konieczność zapewnienia priorytetowego charakteru inwestycji oraz skutecznego monitorowania.

Efektywność jako środek transformacji

3.16. Efektywność poprawia zrównoważony charakter transportu. Można ją osiągnąć dzięki większej ładowności, udoskonalonej infrastrukturze, dzięki której transport staje się szybszy, lub ulepszonej infrastrukturze terminalowej umożliwiającej szybszy załadunek/rozładunek lub szybszą zmianę rodzaju transportu. Nowe technologie i nowe sposoby korzystania ze środków transportu, na przykład wspólne korzystanie z samochodów osobowych, mogą w szczególności zmniejszyć natężenie ruchu miejskiego. Możliwości korzystania z rozwiązań poprawiających efektywność nie powinny być uzależnione na przykład od ekologicznych właściwości pojazdu, ponieważ ograniczyłyby to zakres odpowiedniej poprawy zrównoważoności.

3.17. Oznacza to na przykład, że zwiększona ładowność wynikająca z akceptowania większych i cięższych pojazdów lub zespołów pojazdów nie powinna być uwarunkowana ekologicznymi właściwościami pojazdu, takimi jak bezemisyjność, ani też nie powinna być powiązana z konkretnym użytkowaniem.

3.18. Równie ważne jest jednak, by zapewnić pojazdom, samolotom czy statkom niskoemisyjnym i bezemisyjnym równe warunki działania dzięki przepisom technicznym gwarantującym im w miarę możliwości taką samą ładowność jak innym pojazdom, statkom i samolotom. Większe korzystanie z paliw niekopalnych wymaga ambitnych celów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa inwestorom.

3.19. Cyfryzacja jest kolejnym ważnym sposobem poprawy efektywności. Wymiana informacji między przedsiębiorstwami mogłaby przyczynić się do poprawy wydajności, umożliwić integrację środków transportu i koordynację działań, a tym samym poprawić zrównoważoność.

Multimodalność a transformacja

3.20. Ponieważ kluczowym elementem Zielonego Ładu jest poprawa zrównoważonego charakteru wszystkich rodzajów transportu, każdy z nich może być postrzegany jako część systemu. W związku z tym celem powinno być raczej promowanie wydajnej i płynnej multimodalności, w ramach której każdy rodzaj transportu może dążyć do jak najlepszych wyników, co pozwoli poprawić ogólną zrównoważoność. Optymalizacja i koordynacja zdolności oraz cyfryzacja przyczynią się do tego, że rodzaje transportu staną się łącznie spójnym systemem. Dostęp do sieci powinien być równy dla wszystkich rodzajów transportu i należy ułatwić multimodalność. Każdy rodzaj transportu należy traktować na równi z innymi i umożliwić korzystanie z modernizacji w celu poprawy efektywności i przyczynienia się do dekarbonizacji oraz bardziej zrównoważonego i odpornego sektora transportu.

Nadrzędne podejście

3.21. Jeśli chodzi o poprawę zrównoważoności, podstawowym podejściem powinno być optymalne wykorzystanie dostępnych i funkcjonujących rozwiązań. Z pewnością należy przeznaczyć środki na opracowanie nowych i innowacyjnych rozwiązań w sposób neutralny pod względem technologicznym. Równie ważne jest, aby nie utrudniać korzystania z już dostępnych opcji. Transformacja transportu musi być wiarygodna i realistyczna oraz przynieść wymierne rezultaty.

3.22. Rozwiązania, które należy opracować, powinny być zatem społecznie wiarygodne i możliwe do zaakceptowania. Oznacza to, że należy opracować konkretne i skoordynowane plany, będące przedmiotem dialogu społecznego między zainteresowanymi stronami na temat tego, jak umożliwić pracownikom dostosowanie się do nowych wymogów w zakresie kompetencji i jak mogą uniknąć oni przejściowego bezrobocia.

3.23. Ważne jest, aby rozwiązania były realistyczne finansowo. Oznacza to, że na przykład koszty wykorzystywania paliw niskoemisyjnych lub bezemisyjnych muszą być możliwe do udźwignięcia przez konsumentów pod względem finansowym i umożliwiać prowadzenie działalności na akceptowalnym poziomie zysku dla operatorów komercyjnych. Bezpośrednie wsparcie finansowe to rozwiązanie, którego należy unikać. Lepszym pomysłem jest przyznanie ulg podatkowych konsumentom lub przedsiębiorstwom inwestującym w zrównoważone rozwiązania.

3.24. Ważna jest rola systemu zamówień publicznych jako środka promowania celów zrównoważonego rozwoju przy dokonywaniu inwestycji publicznych. Należy promować wprowadzenie szczególnego wymogu zgodności z prawem pracy. Unijne współfinansowanie transportu powinno być dostosowane do krajowych polityk i planowania, zgodnie z ramami UE.

3.25. Bezpieczeństwo i ochrona mają zasadnicze znaczenie dla każdego zrównoważonego systemu transportu. Mają one wpływ na wszystkich użytkowników transportu i usługodawców. W związku z tym normy muszą być stale ulepszone we wszystkich rodzajach transportu.

Uczestnictwo i konsultacje

3.26. Dla udanej zielonej transformacji ważne jest osiągnięcie konsensusu w drodze dialogu społecznego i szeroko zakrojonych konsultacji ze wszystkimi zainteresowanymi stronami i ogółem społeczeństwa. Podejście to pomoże określić problemy, znaleźć rozwiązania możliwe do zaakceptowania dla wszystkich zainteresowanych oraz zbudować zaufanie do planowanych działań i zdobyć ogólne poparcie dla nich. Należy je postrzegać jako niezbędny warunek powodzenia w negocjowaniu złożonego procesu transformacji sektora transportu oraz poprawy przejrzystości procedur legislacyjnych i jakości prawodawstwa.

3.27. EKES podkreśla potrzebę ścisłego zaangażowania zorganizowanego społeczeństwa obywatelskiego w inicjatywy promujące zrównoważony transport i sugeruje dalszy rozwój współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami na wczesnym etapie.

4. Uwagi szczegółowe

Aspekty społeczne – dostępność transportu

4.1. Zrównoważony społecznie transport musi być dostępny, sprzyjający włączeniu społecznemu, bezpieczny i przystępny cenowo, aby uniknąć ubóstwa związanego z mobilnością. Musi odpowiadać szczególnym potrzebom różnych grup, np. kobiet. Dostępność oznacza między innymi odpowiednie planowanie terytorialne, także w odniesieniu do interakcji między aglomeracjami i otaczającymi je obszarami wiejskimi, z należyтым uwzględnieniem specjalnych rozwiązań dla osób starszych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (ruchome chodniki, kolejki linowo-terenowe itp.). Należy poprawić ofertę ekologicznego transportu w turystyce miejskiej. EKES podkreśla potrzebę promowania i opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

4.2. EKES wzywa do zwrócenia szczególnej uwagi na korzystające z transportu kobiety, aby przyczynić się do równouprawnienia płci, m.in. poprzez skupienie się na bezpieczeństwie w transporcie publicznym.

4.3. Trzeba wspierać wspólny i aktywny transport, w szczególności w miastach, w tym promować ekologiczne rodzaje transportu wykorzystujące inteligentne systemy transportowe, pojęcie mobilności jako usługi i poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy wziąć pod uwagę kwestie jakości życia, takie jak konieczność ograniczenia zanieczyszczenia hałasem.

4.4. EKES uważa, że transport publiczny ma kluczowe znaczenie w procesie transformacji. Jego integracyjny charakter umożliwia osiągnięcie celów środowiskowych i społecznych. Można go uzupełnić rozwiązaniami w zakresie mikromobilności.

4.5. Ceny transportu publicznego muszą być przystępne i sprawiedliwe, a jednocześnie nie prowadzić do zmniejszania liczby połączeń czy liczebności personelu oraz należyce uwzględnić interesy wszystkich zainteresowanych stron. Transport publiczny, jako usługa publiczna, nie może opierać się wyłącznie na potrzebie rentowności ani prowadzić do wykluczenia transportowego. Oznacza to uzasadnioną społecznie potrzebę utrzymywania nierentownych połączeń w celu zachowania spójności społecznej, na przykład poprzez obowiązek świadczenia usługi publicznej. Może to wymagać, aby odpowiedni poziom eksploatacji był utrzymywany przy wykorzystaniu napędu spalinowego.

Aspekty społeczne – pracownicy

4.6. Głównym problemem sektora transportu jest niedobór zasobów ludzkich, który może stanowić przeszkodę dla rozwoju tego sektora, w tym dla planowanej zielonej transformacji. W tym kontekście trzeba zwrócić się uwagę na konieczność zapewnienia zadowalających warunków pracy i godziwych płac w tym sektorze, także dla osób pracujących za pośrednictwem platform internetowych. Chociaż stosunki pracy należą do kompetencji krajowych, należy jednak zwrócić uwagę na możliwości rokowań zbiorowych, jeśli chodzi o osiągnięcie na szczeblu krajowym i ponadnarodowym porozumienia w sprawie atrakcyjnych warunków pracy w sektorze transportu, w tym odpowiednich wynagrodzeń oraz bezpieczeństwa i higieny pracy.

4.7. Nowe technologie mogą stworzyć nowe możliwości w tym zakresie. Istotne jest też znaczenie szkoleń i uczenia się przez całe życie, w szczególności jako metod umożliwiających pracownikom dotrzymanie kroku nowym wymogom w zakresie kompetencji wynikającym z zielonej transformacji, w tym cyfryzacji sektora.

4.8. Środki, o jakich mowa w pkt 4.3 i 4.5 powyżej, zapewnią sektorowi atrakcyjny wizerunek i przyciągną do niego młodych ludzi i kobiety.

Bruksela, dnia 27 kwietnia 2023 r.

Oliver RÖPKE
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego