

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”**

COM(2013) 913 final

(2014/C 424/09)

Sprawozdawca: **Edgardo Maria IOZIA**

Dnia 7 marca 2014 r. Komisja, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”*

COM(2013) 913 final.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 21 maja 2014 r.

Na 499. sesji plenarnej w dniach 4–5 czerwca 2014 r. (posiedzenie z 4 czerwca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny 132 głosami – 3 osoby wstrzymały się od głosu – przyjął następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny (EKES) zgadza się z treścią komunikatu Komisji z 17 grudnia 2013 r. i uznaje za bardzo ważną kontynuację programów wsparcia rozwoju wydajnej i zrównoważonej mobilności miejskiej, takich jak Civitas, IEE i inne. Aby pogodzić ambitne projekty, takie jak ten, z ograniczonymi dostępnymi środkami finansowymi, konieczna jest ścisła, staranna analiza wszystkich możliwych rozwiązań dla niecierpiących zwłoki inicjatyw w dziedzinie zrównoważonej mobilności.

1.2 EKES uważa za niezbędne:

- przyjęcie realistycznych zintegrowanych i skoordynowanych planów, które będą stale monitorowane i będą ukierunkowane zarówno na mobilność osób, jak i łańcuch logistyczny, oraz które będą nastawione na wszystkich obywateli, zwłaszcza tych o ograniczonej możliwości poruszania się;
- pełne zastosowanie zasady pomocniczości, jak miało to miejsce w przypadku Komisji, która zapewniła mądrą równowagę między wszystkimi różnymi poziomami odpowiedzialności, w szczególności dzięki aktywnemu włączeniu państw członkowskich;
- wspieranie pozyskiwania zasobów finansowych, także poprzez udział kapitału prywatnego,
- angażowanie obywateli, organizacji społecznych i organizacji społeczeństwa obywatelskiego, tak aby plan na rzecz zrównoważonej mobilności stał się wyzwaniem dla całej społeczności;
- wspieranie wymiany sprawdzonych rozwiązań za pomocą jednego dużego portalu europejskiego,
- odnowienie Porozumienia Burmistrzów;
- zwiększenie zaangażowania finansowego UE i EBI, które powinno być motorem ogólnoeuropejskiej realizacji projektu na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej, wpływającej na życie 70 % obywateli Unii;

- wzmocnienie, dzięki kompleksowemu i odpowiednio ukierunkowanemu podejściu, koordynacji między władzami publicznymi a podmiotami prywatnymi świadczącymi dodatkowe usługi transportu miejskiego;
- podjęcie działań w celu urzeczywistnienia spójnej logistyki czynnie zorientowanej na osiągnięcie celów „miasta odpornego” (*transition town*, miasto przemian), w ramach której wszystkie zainteresowane podmioty współpracują przy ulepszaniu warunków życia i zdrowia obywateli;
- zapewnienie właściwej komplementarności między sektorem publicznym a prywatnym poprzez otwarcie rynku na konkurencję, pod warunkiem pełnego respektowania gwarancji społecznych, kontroli cen, zrównoważenia środowiskowego;
- określenie standardowych wytycznych dotyczących właściwości pojazdów w transporcie publicznym i utworzenie rynku europejskiego, a zarazem w miarę możliwości osiągnięcie korzyści skali dzięki centralom zakupowym.

1.3 EKES zgadza się, że mobilność miejska odgrywa strategiczną rolę w procesie transformacji w kierunku miast inteligentnych, które byłyby na miarę człowieka, zdolne do podjęcia wyzwań środowiskowych i dostosowania się do nowych okoliczności, oraz podkreśla, że należy nieustannie przełamywać podejście sektorowe, które w wielu wypadkach nadal dziś jeszcze cechuje politykę transportową.

1.4 W działaniach, które zostaną przeprowadzone, należy odpowiednio uwzględnić konieczność zachowania równowagi między aspektami społecznymi, gospodarczymi i środowiskowymi, stanowiącymi trzy filary rozwoju zrównoważonego.

1.5 EKES nie ma nic przeciwko środkom w zakresie otwarcia na konkurencję i na rynek transportu miejskiego, pod warunkiem że chronione będą prawa pracowników, ich miejsca pracy, taryfy oraz gwarancje utrzymania sieci rozproszonej, a także zapewni się rzeczywistą poprawę usług. Należy stale prowadzić działania monitorujące, aby sprawdzać, czy warunki umów są ściśle wypełniane.

1.6 EKES uważa, że skuteczna, wydajna i zrównoważona polityka transportowa opiera się na następujących elementach:

Na poziomie UE:

- zadbanie o to, by plany mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju stały się wielkim doświadczeniem całej społeczności (w którego ramach miasto będzie prowadziło inicjatywy na całym obszarze), tak aby obywatele lepiej postrzegali konieczność zmiany, w tym i zmiany zakorzenionych nawyków;
- wznowienie z rozmachem Porozumienia Burmistrzów w zakresie efektywności energetycznej, co obejmie wydajną mobilność w miastach;
- finansowanie niezbędnych inicjatyw poprzez pozyskanie zasobów europejskich, takich jak fundusze strukturalne czy program „Horyzont 2020”, na część dotyczącą badań i innowacji w sektorze;
- fundusze EBI z preferencyjnym oprocentowaniem oraz – tam, gdzie to możliwe – tworzenie partnerstw publiczno-prywatnych na rzecz tworzenia wielkiej infrastruktury miejskiej i zarządzania nią.

Na poziomie krajowym:

- zachęty do korzystania z wydajniejszego, mniej zanieczyszczającego transportu oraz do stosowania nowych technologii;
- gwarantowanie skutecznego prawa do zrównoważonej mobilności, zwłaszcza osobom o ograniczonej możliwości poruszania się.

Na poziomie terytorialnym:

- intermodalność;
- tworzenie obszarów telepracy;

- wspólne strategie w zakresie szkoleń dla urzędników publicznych i specjalistów z sektora, z myślą o rozwijaniu jednolitych kompetencji i strategii;
- odpowiednio ukierunkowana i zrównoważona polityka regulowania dostępu do centrów miast;
- koordynacja działań z obszarami sąsiadującymi z wielkimi ośrodkami miejskimi w celu wypracowania jednolitych strategii;
- włączanie obywateli w poszukiwanie najlepszych rozwiązań;
- stałe monitorowanie osiągniętych wyników oraz dokonywanie odpowiedniej, szybkiej zmiany środków, które okazały się nieskuteczne;
- edukacja w dziedzinie odpowiedzialnego korzystania z transportu publicznego i prywatnego;
- rozwój współpracy między przedsiębiorstwami w celu koordynacji transportu do i z okręgów gospodarczych i rzemieślniczych;
- zaangażowanie grup docelowych, czyli grup o podobnych wymogach, w celu wspólnego przeanalizowania charakterystyki usług służących zaspokojeniu konkretnych potrzeb.

1.7 EKES podkreśla istotne znaczenie ściślejszej współpracy między właściwymi organami publicznymi a obywatelami. Przypomina to, co Komisja stwierdziła w Planie działania na rzecz mobilności w miastach<sup>(1)</sup>, podkreślając konieczność uwzględnienia zwłaszcza potrzeb w zakresie mobilności w grupach szczególnie narażonych, takich jak osoby starsze, grupy o niskich dochodach i osoby o ograniczonej możliwości poruszania się, które wymagają konkretnych strategii politycznych.

1.8 EKES jest zdania, że Komisja powinna była jeszcze raz z naciskiem przywołać te aspekty, stanowiące przykład dyskryminacji, której nie wolno tolerować. Komisja powinna wywiązać się ze zobowiązania do czuwania nad tym, by to podstawowe prawo europejskie, prawo do mobilności, było w państwach członkowskich gwarantowane wszystkim obywatelom bez żadnej dyskryminacji.

1.9 Komitet domaga się, aby stawiono czoła problemowi ubóstwa w zakresie mobilności i rozwiązano go, tak jak to Unia uczyniła w przypadku ubóstwa energetycznego i w innych dziedzinach; państwa członkowskie muszą przewidzieć środki na rzecz bardziej wrażliwych i uboższych grup społecznych. Prawo do mobilności przysługuje wszystkim i nie może się ograniczać tylko do zamożniejszych obywateli.

1.10 EKES zwraca uwagę na potencjał logistyki miejskiej jako czynnika poprawy skuteczności i zrównoważoności. Logistykę należy zatem odpowiednio uwzględnić w planowaniu miejskim i w przedsięwzięciach opartych na współpracy. EKES przyjmuje z zadowoleniem także inicjatywy planowane przez Komisję w tej dziedzinie.

1.11 EKES wnosi, by Komisja skupiła wszystkie inicjatywy i strategie dotyczące mobilności miejskiej w ramach jednego instrumentu. Istnieje co najmniej pięć portali poświęconych tej dziedzinie; na każdy z nich przeznaczane są specjalne zasoby, a ponadto ich skuteczność jest względna.

1.12 Europa i państwa członkowskie muszą opracować wspólną, zintegrowaną politykę, opartą na podzielanej przez wszystkich ambitnej wizji. Trzeba edukować obywateli w zakresie alternatywnych i mniej zanieczyszczających form transportu. Edukacja jest podstawową drogą zmiany. Umożliwia ponowne odkrywanie uroków spaceru po mieście, dojeżdżanie na rowerze do pracy czy na spotkanie z przyjaciółmi. Władze publiczne powinny stymulować zrównoważoną mobilność za pomocą inicjatyw kulturalnych, projektując szlaki historyczne lub architektoniczne w centrach miast, obejmujące zwiedzanie z przewodnikiem, czy wspierając organizowanie rajdów rowerzystów, które przyciągają uwagę ze względu na swój ożywiony charakter i zachęcają widzów do pójścia w ich ślady.

1.13 W najbliższych dziesięcioleciach architektura i urbanistyka współczesnych miast będą ulegały gruntownym zmianom. EKES zaleca rozpropagowanie wszelkich dostępnych środków. Dzięki ICT, innowacjom w dziedzinie rozwoju obszarów miejskich i inicjatywom lokalnym możliwe jest poprawienie mobilności i stworzenie miast, w których lepiej będzie się żyło przyszłym pokoleniom.

1.14 EKES zaleca, aby należyście wzięto pod uwagę konieczność równomiernego i jednolitego rozłożenia sieci transportu miejskiego, by nie zmuszać osób zamieszkałych na obszarach słabo obsługiwanych lub wcale nieobsługiwanych przez komunikację publiczną do pozostawania w izolacji w nowoczesnych gettach miejskich.

<sup>(1)</sup> COM(2009) 490 final/2.

1.15 Należy rozwinąć ścisłą i spójną koordynację między wszystkimi publicznymi i prywatnymi instancjami decyzyjnymi na wszystkich szczeblach. Plany mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, zbieżne z celami w zakresie klimatu, środowiska, energii, opieki zdrowotnej oraz oszczędności czasu i energii, będącymi zasadniczą siłą napędową gospodarki, powinny stać się w UE priorytetem na wszystkich poziomach.

1.16 EKES zaleca przyjęcie konkretnych działań zmierzających do utworzenia ścieżek dla rowerzystów i pieszych, przeznaczonych wyłącznie dla tego rodzaju mobilności zrównoważonej; ścieżki te powinny zostać zbudowane wszędzie tam, gdzie to możliwe, i powinny być połączone z intermodalnymi węzłami transportu publicznego.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Europa zalicza się do najbardziej zurbanizowanych regionów świata. Przeszło dwie trzecie jej mieszkańców żyje dziś na obszarach miejskich i odsetek ten stale rośnie (sprawozdanie Komisji Europejskiej z 2011 r. pt. „Miasta przyszłości”). W wielu miastach mobilność jest coraz bardziej utrudniona i coraz mniej zasobooszczędna; często cechują ją chroniczne zatory komunikacyjne, których roczny koszt szacuje się na 80 mld euro (całkowity koszt zatorów komunikacyjnych – zob. SEC(2011) 358 final), a także zła jakość powietrza, wypadki, zanieczyszczenie hałasem i wysokie emisje CO<sub>2</sub>. Mobilność miejska w Europie opiera się w dużej mierze na użyciu pojazdów prywatnych o napędzie konwencjonalnym.

2.2 Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej Siim Kallas, który jest komisarzem odpowiedzialnym za mobilność i transport, stwierdził: „Rozwiązywanie problemów związanych z mobilnością w miastach jest obecnie jednym z najpoważniejszych wyzwań w dziedzinie transportu. Odniesiemy większy sukces, jeśli podejmiemy skoordynowane działania” ([http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-1255\\_pl.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_pl.htm)).

2.3 Parlament Europejski i Rada UE uznały, że dla zwiększenia efektywności energetycznej i oszczędności energii konieczne jest przyjęcie właściwych strategii w sektorze transportu, aby zająć się problemem zużycia energii oraz emisji gazów cieplarnianych. Z myślą o tym przyjęto 23 kwietnia 2009 r. dyrektywę 2009/33/WE, która ma stymulować rynek ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów przeznaczonych do transportu drogowego, z uwzględnieniem oddziaływania na zużycie energii i na środowisko w całym cyklu życia.

2.4 Biała księga „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” COM(2011) 144 z 28 marca 2011 r. zmierza do stworzenia konkurencyjnego i nowoczesnego systemu transportowego stymulującego wzrost gospodarczy i zatrudnienie, do zmniejszenia zależności UE od ropy naftowej oraz do ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>.

2.5 W UE transport jest odpowiedzialny obecnie za jedną czwartą łącznych emisji CO<sub>2</sub> i znacząco przyczynia się, zwłaszcza na obszarach miejskich, do pogorszenia jakości powietrza (cząstki stałe, NO<sub>x</sub>, HC i CO). Stosowanie paliw alternatywnych wobec benzyny i oleju napędowego pozwoliłoby zmniejszyć oddziaływanie transportu miejskiego na środowisko, pod warunkiem że paliwa te będą produkowane w sposób zrównoważony.

2.6 W opinii „Plan działania na rzecz mobilności w miastach”<sup>(2)</sup> EKES w pełni poparł opublikowany przez Komisję Europejską w 2009 r. plan dotyczący mobilności w miastach, za pośrednictwem którego zaproponowała ona władzom lokalnym, regionalnym i krajowym ścieżki działań, które oferują jak najwyższą i jak najbardziej zrównoważoną jakość życia w obszarach miejskich. Niemniej jednak większość zaproponowanych środków nie miała charakteru wiążącego.

2.7 Wśród wytyczonych przez Komisję celów dotyczących konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu znajdują się „zmniejszenie o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim do 2030 r.; eliminacja ich z miast do 2050 r.; osiągnięcie zasadniczo wolnej od emisji CO<sub>2</sub> logistyki w dużych ośrodkach miejskich do 2030 r.”, a także osiągnięcie do 2050 r. prawie zerowej liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym<sup>(3)</sup>.

2.8 Spośród przedstawionych tu pokrótce inicjatyw podjętych przez Unię Europejską w dziedzinie zrównoważonej mobilności w miastach, w niniejszej opinii skupiono się na niedawnym komunikacie Komisji „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnego mobilności w miastach”. To właśnie zaczynając od miast, które charakteryzują się znaczną gęstością zaludnienia, można dokonać reorientacji aktualnego modelu rozwoju w kierunku bardziej efektywnego wykorzystania dostępnych zasobów.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 21 z 21.1.2011, s. 56–61.

<sup>(3)</sup> COM(2011) 144 final.

2.9 Nowe wyzwania środowiskowe, które w niedalekiej przyszłości będą musiały zostać podjęte przez miasta i obywateli, sprawiły, że znaczenie kwestii mobilności miejskiej jeszcze bardziej wzrosło w związku z tworzeniem miast odpornych (*transition town*). Pojęcie odporności zastosowane do analizy polityki na rzecz mobilności w miastach powinno dostarczyć decydującego bodźca do skuteczniejszej integracji procesów przekształceń miast, a tym samym zagwarantować całościowe podejście do zarządzania, łączące politykę energetyczną, środowiskową i politykę na rzecz mobilności.

2.10 EKES popiera zastosowanie podejścia zintegrowanego, w ramach którego promowane będą środki w różnych sektorach, takich jak środowisko i zdrowie, czyste i zasobooszczędne technologie, poprawa infrastruktury, planowanie urbanistyczne i planowanie transportu, logistyka dostarczania towarów, innowacje i badania, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz uwrażliwianie opinii publicznej.

2.11 EKES podkreśla, jak ważne jest, by zwrócić szczególną uwagę na zmniejszanie liczby wypadków drogowych i poprawę zdrowia obywateli poprzez przyjęcie długofalowych strategii, które będą zmierzały do wdrożenia wszelkich stosownych środków z myślą o osiągnięciu ambitnych celów. Każde życie ludzkie uratowane dzięki tej polityce, każdy wypadek, którego uda się uniknąć, każdy ochroniony obywatel stanowią dla społeczeństwa nieoszacowaną wartość i to powinno stanowić kryterium oceny przy rozważaniu stopnia pilności określonych środków działania.

### 3. Inicjatywy europejskie w zakresie mobilności miejskiej

3.1 Strategie i inicjatywy europejskie były ukierunkowane na ułatwianie różnych form zrównoważonej mobilności miejskiej, aby sprzyjać innowacjom związanym z rodzajami i środkami transportu miejskiego, promowaniem intermodalnego systemu miejskiego, polityką na rzecz transportu publicznego oraz transportu pieszego i rowerowego, włączaniem kwestii mobilności miejskiej do zintegrowanych i strategicznych ram rozwoju miast. Niestety, dostępne fundusze uległy zmniejszeniu i nie wystarczają na inicjatywy, które koniecznie muszą zostać podjęte na różnych poziomach. Z kolei państwa członkowskie również obciążają środki kierowane do samorządów lokalnych, które w związku z tym musiały spowolnić realizację swoich planów ulepszenia mobilności w miastach. Rzeczą nagłą jest radykalna zmiana kursu, powrót na właściwą drogę inwestycji i pracy, a przede wszystkim szybka poprawa jakości życia obywateli.

#### 3.2 Inteligentne miasta i społeczności

3.3 Europejskie partnerstwo innowacyjne na rzecz inteligentnych miast i społeczności stanowi kontynuację inicjatywy w zakresie inteligentnych miast i społeczności zapoczątkowanej w 2011 r. przez Komisję Europejską; zrzesza reprezentantów obywateli, przedsiębiorstw i społeczności oraz oferuje im przestrzeń, w której mogą identyfikować, opracowywać, wdrażać oraz urzeczywistniać nowatorskie rozwiązania. Zgodna z zasadami rozwoju zrównoważonego mobilność w miastach jest jednym z głównych zagadnień, na których partnerstwo to się skoncentruje. Inne kwestie to zrównoważone dzielnice i obszary zabudowane oraz infrastruktura i procesy zintegrowane w sektorach energii, ICT i transportu.

#### 3.4 Civitas

3.5 Od 2002 r. inicjatywa Civitas, współfinansowana przez Komisję Europejską, ożywczo oddziaływała na miasta, umożliwiając wprowadzenie zrównoważonych systemów transportu w ponad 200 miastach europejskich. Dziś jest to sieć bardzo aktywnie działająca w tym sektorze. Komisja zamierza za pośrednictwem programu „Horyzont 2020” wzmocnić tę inicjatywę, sprzyjając wykorzystywaniu innowacyjnych technologii w celu przechodzenia na konkurencyjną i zasobooszczędną mobilność. EKES wielokrotnie podkreślał wagę tej i innych inicjatyw podjętych w zakresie wspierania zrównoważonej mobilności.

#### 3.6 Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T)

3.7 Unia Europejska wspiera realizację leżących we wspólnym interesie projektów w zakresie obszarów miejskich, takich jak np. projekty obejmujące poprawę operacji z zakresu logistyki miejskiej przeprowadzanych w ramach krajowego lub międzynarodowego łańcucha dostaw.

#### 3.8 Porozumienie Burmistrzów

3.9 Przechodzenie na bardziej zrównoważone rodzaje transportu odbywa się bardzo powoli. Uruchomiona przez Komisję w 2008 r. inicjatywa Porozumienie Burmistrzów zachęca miasta będące jej sygnatariuszami, by włączały zagadnienia transportu i mobilności miejskiej do swoich planów działań na rzecz zrównoważonej energii, dbając o zaangażowanie obywateli, a ogólniej o udział społeczeństwa obywatelskiego (Wytyczne Porozumienia Burmistrzów dotyczące planów działań na rzecz zrównoważonej energii).

#### 4. Treść komunikatu Komisji

4.1 Komunikat skupia się na obecnych trudnościach związanych z mobilnością w miastach europejskich i na jej brak wydajności. Omawia się w nim takie problemy, jak poważne zatory komunikacyjne, wysokie emisje CO<sub>2</sub>, jakość powietrza, wypadki śmiertelne w miastach oraz skutki dla zdrowia ludzkiego.

4.2 Komunikat zmierza do zwiększenia wsparcia dla miast europejskich w ich wysiłkach zmierzających do rozwiązania problemów dotyczących mobilności miejskiej, aby zapewnić zrównoważony rozwój oraz zrealizować cele UE związane z tworzeniem bardziej konkurencyjnego i zasobooszczędnego europejskiego systemu transportowego.

4.3 Komisja wzmocni zatem swoje środki wsparcia w zakresie zrównoważonej mobilności w następujących dziedzinach wykazujących europejską wartość dodaną.

4.3.1 *Wymiana doświadczeń i prezentacje sprawdzonych rozwiązań:* stosowne środki służące rozpowszechnianiu najlepszych praktyk, specjalne portale internetowe, utworzenie grupy ekspertów to najważniejsze działania, jakie Komisja postanowiła podjąć w tym zakresie.

4.3.2 *Dostarczenie ukierunkowanego wsparcia finansowego:* dzięki unijnym funduszom strukturalnym i inwestycyjnym możliwe będzie przeprowadzenie konkretnych, wspólnie uzgodnionych działań, zwłaszcza w regionach znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji; z funduszy strukturalnych, Europejskiego Funduszu Społecznego i innych dostępnych funduszy w dalszym ciągu będą finansowane wydatki w zakresie transportu miejskiego.

4.4 Wspieranie badań naukowych i innowacji: inicjatywa Civitas 2020 w ramach programu „Horyzont 2020” umożliwi miastom, przedsiębiorstwom, środowisku akademickiemu i innym zainteresowanym stronom opracowywanie i wypróbowywanie nowych rozwiązań w dziedzinie mobilności w miastach.

4.4.1 Komisja proponuje w szczególności podjęcie takich oto kroków:

4.5 Zaangażowanie państw członkowskich: Komisja zachęca państwa członkowskie do tworzenia odpowiednich warunków, tak aby miasta i metropolie mogły opracowywać i wdrażać plany na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach. Komisja kładzie największy nacisk na ten kierunek działania, dlatego bardzo ważne jest, aby państwa członkowskie zareagowały pozytywnie i podjęły stosowne zdecydowane kroki. Zasada pomocniczości jest w tym wypadku niezbędną strategią gwarantującą sukces, pod warunkiem że wszystkie zainteresowane strony z zaangażowaniem podejmą się swoich zadań.

4.6 Współpraca: Komisja formułuje szereg konkretnych zaleceń dotyczących prowadzenia działań skoordynowanych między wszystkimi poziomami sprawowania rządów oraz między sektorami publicznym i prywatnym w odniesieniu do czterech aspektów:

- logistyki miejskiej;
- przepisów w sprawie dostępu do ruchu miejskiego;
- zastosowania rozwiązań opartych na inteligentnych systemach transportowych (ITS);
- bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarach miejskich.

Bruksela, 4 czerwca 2014 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Henri MALOSSE

---