

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Mobilność osób w rozszerzonej Europie i jej wpływ na środki transportu”

(2006/C 28/09)

Dnia 10 lutego 2005 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny na podstawie art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego postanowił wydać opinię w sprawie: „Mobilność osób w rozszerzonej Europie i jej wpływ na środki transportu”.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię 4 października 2005 r. Sprawozdawcą był **Philippe LEVAUX**.

Na 421. sesji plenarnej w dniach 26-27 października (posiedzenie z dnia 26 października) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 74 głosami, przy 4 głosach wstrzymujących się następującą opinię:

1. Przedmiot opinii z inicjatywy własnej

1.1 Przyjmując za horyzont lata 2020-2030, Unia Europejska, licząca obecnie 25 Państw Członkowskich, ulegnie z pewnością rozszerzeniu w związku z przystąpieniem nowych państw, w pierwszej kolejności Rumunii, Turcji, Bułgarii, Chorwacji itd. Nie przesądzając o innych ewentualnych przystąpieniach, prawdopodobne jest, że w zakresie współpracy i wymiany granice sąsiedzkich wpływów UE obejmą państwa peryferyjne, takie jak Ukraina, Gruzja i Rosja.

1.2 Na tym rozległym obszarze o skali kontynentalnej, który wpisany będzie w prostokąt o wymiarach 6.000 km ze wschodu na zachód i 4.000 km z północy na południe, odczuwane będą nowe potrzeby w zakresie przewozu osób z zapewnieniem ich wolnego przepływu w kontekście stosowania swobód oraz rozwijania takiej formy demokracji europejskiej, która uwzględni wymianę kulturalną, a także celem sprzyjania rozwojowi gospodarczemu.

1.3 Rozwój środków transportu odpowiadających prawdopodobnym potrzebom mobilności w najbliższych dwóch-trzech dziesięcioleciach powinien być rozpatrywany w perspektywie celu wyznaczonego w 2000 r. w Lizbonie:

„Europa ma stać się najbardziej konkurencyjną i dynamiczną oraz opartą na wiedzy gospodarką na świecie, zdolną do zrównoważonego wzrostu gospodarczego, z większą liczbą lepszych miejsc pracy, o większej spójności społecznej”.

1.4 Tak więc propozycje mające na celu rozwój zbiorowych i indywidualnych środków transportu osób, powinny uwzględniać:

- najświeższe analizy perspektywiczne dotyczące jakościowych i ilościowych potrzeb w dziedzinie przewozu osób do dziesięciolecia 2020-2030;
- bardziej podatne na zmiany zachowania obywateli europejskich pobudzane celami konkurencyjności lansowanymi przez Unię Europejską w obecnym, początkowym okresie XXI-go wieku;

— zmianę zachowania obywateli europejskich w kierunku większego poszanowania środowiska naturalnego;

— potrzeby wymiany w dziedzinie kultury, dziedzictwa (artystycznego, architektonicznego itp.), edukacji, wiedzy naukowej;

— bardziej kosmopolityczny charakter ludności Europy na przeszło dwukrotnie większym obszarze;

— pojawianie się i rozprzestrzenianie nowych technologii, pozwalające na powstanie nowych środków przemieszczania się (pod warunkiem, że szybko zostaną podjęte decyzje co do przepisów, nakładów na badania i sposobów finansowania inwestycji niezbędnych dla ich opracowania i realizacji);

— wzrost wymiany i turystyki spoza Europy, szczególnie z pld.-wsch. Azji, Chin i Indii.

1.5 W trosce o integrację i zapewnienie równych szans, wszelka refleksja oraz działania dotyczące rozwoju środków transportu osób będą musiały uwzględniać potrzeby pasażerów o ograniczonej możliwości poruszania się, takich jak osoby niepełnosprawne, starsze i bardzo małe dzieci. Celem zapewnienia tym osobom samodzielnej i nieskrępowanej mobilności, konieczne będzie wdrożenie przepisów gwarantujących im dostęp do przyszłych środków transportu i odnośnej infrastruktury, tak jak w zakresie transportu powietrznego, w odniesieniu do których Komisja proponuje przyjęcie rozporządzenia precyzującego prawa tych osób (¹).

1.6 Komitet stwierdza, że od wielu dziesięcioleci Unia Europejska zajmuje się aktywnie kwestią przewozu towarów, i że wystąpiła z wieloma inicjatywami, aby zwiększyć możliwości transportu towarowego celem wspomagania wymiany w ramach Europy, a tym samym rozwoju gospodarczego. Zrealizowano wiele projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej, głównie drogowej, rzadziej kolejowej, a wyjątkowo rzecznej.

(¹) Opinia EKES w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw osób o ograniczonej możliwości poruszania się podróżujących drogą lotniczą.

1.7 Pod koniec 2005 r. Komisja przedstawi komunikat w sprawie wyników osiągniętych na półmetku realizacji w stosunku do propozycji z Białej księgi „Europejska polityka transportowa do roku 2010. Czas na decyzje”. Będzie wtedy możliwe sprawdzenie, jak zmienia się miejsce użytkowników w centrum polityki transportowej, oraz czy uwzględnienie zrównoważonego rozwoju przełożyło się na rzeczywiste przeniesienie wzrostu przewozów towarowych na środki alternatywne wobec transportu drogowego (kolej, żegluga śródlądowa i morska itp.). Na podstawie tego bilansu Komitet przedstawi w odpowiednim momencie i w zwyczajowej formie odnośną opinię. Nie miejsce tu na jej uprzedzanie.

1.8 W oczekiwaniu na wspomniany bilans Komitet stwierdza, że choć istnieją prognozy Międzynarodowej Unii Kolejowej (UIC) co do całkowitej liczby pasażerokilometrów w Europie Zachodniej w latach 2010-2020 (²), to brak jest całościowej refleksji nad przewozem osób. Od wielu dziesięcioleci ogólnie przyjęte wydaje się założenie, że zaspokajając wymogi i potrzeby transportu towarowego, zapewni się zadowalające rozwiązania dla przewozu osób. Twierdzenie to jest oczywiste w odniesieniu do rozwoju infrastruktury drogowej, która jest używana zarówno do transportu towarów, jak i do indywidualnych i zbiorowych przejazdów osób (samochodami, autokarami). Drogi zawsze miały to podwójne przeznaczenie. W dzisiejszych czasach wzmożony ruch utrudnia współistnienie transportu towarów i przewozu osób na licznych szlakach drogowych, a nawet czyni go niebezpiecznym. Przyznanie priorytetu wymogom transportu towarowego spowodowało uprzywilejowanie infrastruktury drogowej w stosunku do innych środków transportu z powodu możliwości jej wykorzystania jednocześnie do przewozu towarów i osób.

1.9 Komitet ocenia, że ten stan rzeczy:

- daleki jest od priorytetu wskazanego w Białej księdze, zgodnie z którym użytkownik powinien znajdować się w centrum polityki transportowej;
- jest trudny do pogodzenia z potwierdzaną wolą uwzględnienia zasad rozwoju zrównoważonego;
- jest mało sprzyjający z punktu widzenia koniecznego dążenia do spójności europejskiej, której warunkiem jest ułatwianie wymiany wszelkiego rodzaju, a więc również mobilności osób;
- nie uwzględnia korzyści, jakie Unia Europejska może wyciągnąć z rozwoju turystyki międzynarodowej w Chinach i w Indiach, które do 2030 r. powinny osiągnąć poziom życia wystarczający, by setki milionów ich mieszkańców mogły każdego roku podróżować po świecie.

1.10 W tych warunkach Komitet, który nie jest powołany do przeprowadzania analiz, zwraca się do Komisji o szybkie przystąpienie do całościowej refleksji, aby:

(²) Patrz załącznik 1.

- oszacować, w perspektywie lat 2020-2030, przemieszczenie się osób w obrębie UE i w jej bliskiej strefie wpływów;
- oszacować, w perspektywie lat 2020-2030, ruch Europejczyków opuszczających obszar europejski celem udania się do różnych miejsc przeznaczenia na świecie oraz osób spoza UE, które wjadą na jej terytorium i będą się po nim przemieszczać w celach handlowych, turystycznych lub z innych powodów;
- sprawdzić, na podstawie tych perspektywicznych analiz, czy zdolności istniejące lub obecnie planowane w różnych programach są zgodne z potrzebami w dziedzinie przewozu osób w perspektywie lat 2020-2030;
- zaproponować, w nowej Białej księdze 2010 poświęconej polityce transportowej, lepsze uwzględnienie tematu: „**Przemieszczanie się osób w rozszerzonej Europie i jego wpływ na środki transportu w perspektywie lat 2020-2030**” wraz z programem działań adekwatnym do ambicji i interesów UE i jej obywateli.

2. Kierunki i zakres całościowej refleksji poświęconej przemieszczaniu się lub mobilności osób

2.1 Nowy wymiar przestrzeni europejskiej: odległość i czas.

2.1.1 Komitet wyraża życzenie, by Komisja podjęła działania celem uświadomienia decydentom i obywatelom europejskim geograficznych wymiarów przestrzeni europejskiej w jej obecnym kształcie oraz w najbliższej przyszłości. W ciągu jednego pokolenia, UE, licząca obecnie 25 Państw Członkowskich, przyjmie zapewne do lat 2020-2030 nowych członków, rozszerzy swą strefę wpływów ze względu na bliskie sąsiedztwo (lub z powodu współpracy z sąsiadami), która obejmować będzie cały kontynent europejski, w ramach którego kwestie przewozu osób, jak i zresztą towarów, muszą być podejmowane w innej skali.

2.1.2 Obecnie zbyt niewielu Europejczyków ma świadomość, że UE i jej strefa wpływów rozciągać się będzie ze wschodu na zachód od Atlantyku do centrum Rosji, poprzez Morze Czarne i Wołgę lub przez Morze Bałtyckie, oraz z północy na południe do wybrzeży Morza Śródziemnego, a zatem do granic kontynentu afrykańskiego.

2.1.3 W tej nowej przestrzeni odległości oraz niezbędny czas podróży nie mogą być traktowane jako przedłużenie lub prosta kontynuacja poprzedniej sytuacji, ze względu na ograniczenia technologiczne oraz przewidywalne w średnioterminowej perspektywie prędkości.

2.1.4 Poza tym globalizacja oraz oczekiwane i prawdopodobne podniesienie poziomu życia w niektórych krajach o dużej liczbie ludności spowodują pojawienie się ilościowych potrzeb transportowych ze strony setek milionów osób spoza UE, które każdego roku będą chciały lub musiały wjechać w granice obszaru europejskiego, aby się w nim przemieszczać w ramach stosunkowo krótkich podróży. W związku z tym Komitet uważa, że uwzględnienie nowego wymiaru Europy musi się odbywać tak **w kontekście odległości** (wewnątrz samego obszaru europejskiego, jego bliskiej strefy wpływów oraz jego stosunków międzynarodowych), jak i **w kontekście czasowym** (długość trwania podróży, szybkość środków transportu, optymalizacja czasu poświęconego na przemieszczanie się zgodnie z życzeniami i ograniczeniami po stronie użytkowników).

2.2 *Możliwy zakres całościowej refleksji poświęconej mobilności osób.*

2.2.1 Główne powody warunkujące potrzebę przemieszczania się osób.

Swobodny przepływ osób i towarów jest podstawową zasadą znajdującą się w samym centrum konstrukcji europejskiej. Komitet ocenia, iż należy stale kontrolować, czy zasada ta jest odpowiednio stosowana, szczególnie obecnie, w związku z jednoczesnym oddziaływaniem rozszerzenia UE i globalizacji. Przestrzeganie tej zasady jest jednym z podstawowych zadań dla demokracji i spójności europejskiej.

Swobodny przepływ osób pociąga za sobą konieczność ustalenia reguł (prawnych, sądowych, związanych z ochroną przed terroryzmem oraz przewozem osób o ograniczonej możliwości poruszania się itp.) Nie jest to przedmiotem niniejszej opinii z inicjatywy własnej, poświęconej środkom i infrastrukturze koniecznym dla zapewnienia przestrzegania zasady swobodnego przepływu osób, czyli ich mobilności.

Określenie powodów, dla których osoby chcą lub muszą się przemieszczać jest koniecznym wstępnym warunkiem, gdyż od tych powodów i ich cech jakościowych i ilościowych zależne będą działania, które trzeba będzie przedsięwziąć.

2.2.2 Komitet sugeruje zbadanie następujących powodów (lista nie jest wyczerpująca):

- podróże biznesowe (wymiana handlowa, zawodowa itp.);
- podróże związane z kształceniem i wymianą wiedzy (studenci, seminaria, współpraca w dziedzinie badań itp.);
- podróże z powodów zawodowych (zatrudnienie z oddelegowaniem służbowym, wykonywanie zawodu itp.);
- podróże krajoznawcze i wymiana (turystyka, kultura, dziedzictwo historyczne itp.);
- inne.

2.2.3 Komitet sugeruje, by całościowa refleksja, której podjęcia się domaga, ograniczyła się do podróży powodujących

powtarzalne lub stałe zjawiska przemieszczania się o pewnym stopniu natężenia.

2.2.4 Dwa sposoby przemieszczania się.

Wypada wziąć pod uwagę w jaki sposób osoby mają zamiar podróżować, gdyż warunkuje to częściowo środki, jakie trzeba będzie zastosować.

Wyróżnić można dwie duże kategorie:

- podróże indywidualne lub w bardzo małych grupach (kilka osób, pary, rodziny itp.);

uwaga: można by, na przykład, przyjąć za wielkość małej grupy liczbę pasażerów, jaką kodeksy drogowe dopuszczają w pojazdach prowadzonych przez osobę prywatną;

- podróże grupowe różnego rodzaju (w celach zawodowych lub turystycznych; podróże emerytów lub urlopowiczów itp.).

2.2.5 Odległości:

Komitet chce ograniczyć zakres całościowej refleksji, uściślając jednocześnie, że ograniczenie zakresu wymaga samo w sobie szczególnego namysłu. Jest bowiem oczywiste, że w zależności od przebytych odległości, używane środki będą zróżnicowane: różne, uzupełniające się lub skoordynowane. Również czas, jaki użytkownicy mają zamiar poświęcić na podróż, zależny będzie od odległości, użytych środków oraz powodów, dla których podróżują. Poza tym, jeśli chodzi o określenie środków, jakie należy zastosować, uwzględnić trzeba struktury, które będą za nie odpowiedzialne (państwo, samorzady, gminy itd.).

2.2.6 W związku z tym Komitet proponuje wyodrębnienie następujących odległości:

- **0 — 100 km:** wyjęta z zakresu całościowej refleksji, gdyż chodzi tu o podróże miejskie i podmiejskie, które związane są z organizacją miast lub grup miast, a więc o temat szczegółowy, do osobnego rozpatrzenia; trudności, na jakie napotyka się wszędzie w Europie w rozwijaniu, w dziedzinie komunikacji miejskiej, odpowiedniej i spójnej oferty usługowej (bezpieczeństwo, komfort, poszanowanie środowiska naturalnego, zanieczyszczenia, jakość i stałość usług itp.), powodują konieczność wymiany doświadczeń celem jak najlepszego ich wykorzystania w służbie użytkowników;

- **100 — 250 km:** codzienne podróże tam i z powrotem, coraz częstsze, w tym na obszarach przygranicznych. Na przykład w przypadku podróży między miejscem zamieszkania a miejscem pracy, dzięki szybkim i tanim środkom transportu pozwalającym osobom mieszkającym z dala od wielkich ośrodków miejskich na codzienne dojazdy do miejsca pracy;

- **250 — 750 km:** odległości, w wypadku których należy przeanalizować warunki, w jakich mogłyby zaistnieć konkurencja między transportem drogowym (samochody prywatne lub autokary) a kolejowym (klasycznym i o dużej prędkości);
- **750 — 1500 km:** odległości, w wypadku których należy przeanalizować warunki, w jakich mogłyby zaistnieć konkurencja między transportem kolejowym (o dużej prędkości) a lotniczym;
- **ponad 1500 km:** odległości na miarę kontynentu europejskiego, w wypadku których — bardziej niż w wypadku krótszych odległości — składnik czasowy jest priorytetowy i czyni niezbędnym zorganizowanie transportu lotniczego.

2.2.7 Do tego rozdziału poświęconego odległościom należy wreszcie włączyć podróże międzynarodowe i międzykontynentalne, aby uwzględnić wjazdy do i wyjazdy z obszaru europejskiego.

2.2.8 Komitet chciałby oczywiście, aby całościowa refleksja, o którą zabiega, dotyczyła środków transportu i infrastruktury używanych w przewozie osób. W tej dziedzinie należy nie tylko określić, ocenić i zoptymalizować istniejące i dobrze znane środki, ale również zbadać, nie wyciągając przedwczesnych wniosków, nowe możliwości szybkiego wykorzystania technik i technologii, które pojawią się w tej dziedzinie w ciągu najbliższych dziesięcioleci. Wymaga to równocześnie ze strony Komisji wystąpienia z propozycjami celem stworzenia sprzyjających warunków, organizacji i koordynacji programów badawczych poświęconych rozwojowi środków transportu oraz wychodzenia naprzeciw przyszłym potrzebom, z jednoczesnym wykorzystaniem pojawiających się możliwości.

2.2.9 Obecne środki używane w przewozie osób mogłyby, w ramach wspomnianej całościowej refleksji, zostać skatalogowane w następujący sposób:

- **Transport drogowy:** podróże odbywają się samochodami prywatnymi lub autokarami. Obecnie nic nie pozwala na zakwestionowanie tych środków transportu (wręcz przeciwnie), które powinny wyciągnąć korzyści z postępów technologicznych w dziedzinie silników i paliw mniej zanieczyszczających środowisko. Możliwe są dwa podejścia:
 - nie ingerować, odczekać i stwierdzić zmiany, mając nadzieję na możliwość korekty najbardziej niepożądanych skutków;
 - określić kierunki świadomej polityki, na przykład przygotowując sieci punktów serwisowych i paliwowych przyszłych pojazdów korzystających z nowych paliw, tworząc i utrzymując infrastrukturę przeznaczoną wyłącznie dla pewnych pojazdów i użytkowników dróg, wznawiając badania nad inteligentnymi autostradami, urządzeniami wspomagającymi i sterującymi jazdą na długich trasach.

- **Transport kolejowy:** jak się wydaje, obecnie uprzywilejowana jest kolej o dużej prędkości, co czasami sprawia, że niestety niewidoczne są braki tradycyjnych sieci.

- **Transport lotniczy:** biorąc pod uwagę nowe warunki w jakich znajduje się UE, ten środek transportu jest niezbędny, tak w przypadku dużych odległości, jak i w wymianie międzynarodowej. Wobec stwierdzonych zmian i w związku z planem szybkiego wprowadzenia na rynek samolotu Airbus A 380, infrastruktury europejskich portów lotniczych (w tym połączenia z centrami obsługiwanymi miast) będą musiały w bardzo krótkim czasie zostać przygotowane na przyjęcie tych samolotów o dużej zdolności przewozowej i wchłonać związany z tym wzrost ruchu.

- **Transport morski:** na Morzu Północnym, na Bałtyku i na Morzu Śródziemnym zapewnia on lokalnie regularny przewóz osób na krótsze lub dłuższe odległości. Ten rodzaj transportu może się rozwijać, szczególnie na szlakach „autostrad morskich”, uzupełniając inne środki transportu.

- **Żegluga śródlądowa:** uważana obecnie za marginalny środek przewozu osób, z wyjątkiem kilku stolic położonych nad brzegami rzek, gdzie korzysta się z niej w dojazdach do pracy lub turystycznie (wycieczki, promy rzeczne); powinna być traktowana jako jedna z możliwości, a nie systematycznie odrzucana (obsługa lotniska w Wenecji itp.).

2.3 Ocena potrzeb w zakresie przemieszczania się osób do dziesięciolecia 2020-2030.

2.3.1 Poszukując dostępnych danych liczbowych dotyczących przewidywań w dziedzinie przemieszczania się osób w najbliższych dziesięcioleciach, Komitet napotkał na rzeczywiste braki w tej materii. Opracowania na temat przeszłości są stosunkowo liczne, ale nie pozwalają one na dokonanie wystarczająco wiarygodnych przewidywań na przyszłość. Nie uwzględniają one ani niedawnych przemian, jak rozszerzenie UE na 25 Państw Członkowskich, ani średnioterminowych perspektyw co do przewidywanego przystąpienia nowych państw, ani przemian w krajach znajdujących się w bliskiej strefie wpływów UE.

2.3.2 EKES nie dysponuje analizami na temat skutków i potencjalnego wpływu na UE przemian w dziedzinie poziomu życia w krajach o wschodzących gospodarkach, które pozwolą setkom milionów ich mieszkańców na podróżowanie co roku za granicę — od roku 2020 w przypadku Chin i, prawdopodobnie, od 2030 w przypadku Indii (zbieżne prognozy pochodzące z niezależnych od siebie źródeł). Często podawana i powtarzana liczba 100 milionów Chińczyków, którzy będą mogli podróżować za granicę jako turyści w 2020 r. wydaje się obecnie nierealna. Stanowi ona jednak tylko 8 % ludności Chin. To mniej niż procent Japończyków podróżujących obecnie poza granice swego kraju (ok. 12 milionów osób). Jedną z niedawnych analiz utrzymuje, że już obecnie 4 % ludności Chin żyje średnio na poziomie średniej europejskiej. 4 % to niewiele, ale w skali Chin stanowi to przeszło 50 milionów osób!

2.3.3 Dla porównania, zakładając, że tylko 50 milionów Chińczyków zdecyduje się na podróż do Europy, i że ich zachowania turystyczne będą obejmować przeloty samolotem celem zwiedzenia wielu krajów UE w ramach krótkotrwałego pobytu (średnio ok. 10 dni), Komitet chciałby, aby UE, po sprawdzeniu prognoz, zastanowiła się nad konieczną adaptacją potencjału. Zachęca też Państwa Członkowskie do podjęcia odpowiednich kroków, tak aby wykorzystać możliwości gospodarce, jakie może przynieść taki rozwój turystyki. W przeciwnym wypadku, z chwilą wystąpienia potrzeb transportowych ze strony Chińczyków i Hindusów, zwrócą się oni w kierunku krajów, które będą zdolne do ich przyjęcia.

2.3.4 Komitet z zainteresowaniem zapoznał się z dokumentem Komisji zatytułowanym „European energy and transport: Scenario on key drivers”, opublikowanym we wrześniu 2004 r. Dokument ten, do którego należałoby sięgnąć, zawiera wyniki analizy perspektywicznej w wielu dziedzinach przyjmując za punkt odniesienia trzy daty: 2010, 2020 i 2030. Mówi on głównie o potrzebach energetycznych i możliwości wykorzystania źródeł energii mniej zanieczyszczających środowisko i/lub odnawialnych. Rozdział VI jest poświęcony, zgodnie z tą optyką, transportowi i pozwala na pewne prognozy, które należałoby przetworzyć, aby otrzymać z nich osobne dane odnoszące się do przewozu osób, przytaczane tam obecnie równoległe do transportu towarowego, dominującego w tych statystykach.

2.3.5 **Załącznik** do tego raportu ⁽³⁾ przynosi kilka wskazań co do przewidywanych przemian.

Warto zauważyć, że prognozy te zostały opracowane dla 30 krajów (25 Państw Członkowskich, do których Komisja dodała Rumunię, Bułgarię, Szwajcarię, Norwegię i Turcję). Ogólnie działalność w zakresie transportu osób wzrasta w tych 30 krajach na przestrzeni 40 lat (Gpkm = *Gigapassenger-kilometre* — miliardy pasażerokilometrów):

— z **4196 Gpkm** w 1990 r. do **5021** w 2000 r. (+ **20 %** w ciągu 10 lat)

— do **5817 Gpkm** w 2010 r. (+ **16 %** w ciągu 10 lat)

— do **6700 Gpkm** w 2020 r. (+**15 %** w ciągu 10 lat)

— do **7540 Gpkm** w 2030 r. (tylko **+12,5 %** w ciągu 10 lat)

2.3.6 Komitet zauważa, że w interesujący sposób przewidywania wzrostu na najbliższe dziesięciolecia są niższe niż wzrost stwierdzony w okresie 1990-2000. Pozwalałoby to wnioskować, że mobilność osób nie jest już kryterium dynamiki gospodarczej.

2.3.7 Widoczne jest też, że przewóz osób samochodami prywatnymi wzrośnie o 45 % w okresie 2000-2030, a kolejną tylko o 30 %. W tym samym okresie transport lotniczy wzrośnie o 300 %. Komitet nie jest w stanie ocenić spójności

tych prognoz, ale uważa, że powinny one stać się przedmiotem pogłębionej analizy, aby otrzymać całościowy ogląd sytuacji w średnio- i długoterminowej perspektywie.

2.3.8 Komitet domaga się zatem, by Komisja przeprowadziła specjalną i kompletną analizę perspektywiczną, aby określić tak dokładnie, jak to tylko możliwe potrzeby ilościowe i jakościowe w dziedzinie przewozu osób do roku 2020 oraz 2030.

2.3.9 Badanie to powinno objąć nie tylko 30 krajów wybranych przez Komisję we wspomnianym wyżej dokumencie, ale także kraje znajdujące się w strefie wpływów i w bliskim sąsiedztwie UE (Chorwację, Albanie, Ukrainę, Rosję, Afrykę Północną itd.), które w ciągu najbliższych 25 lat będą utrzymywały intensywne stosunki z UE, niezależnie od formy tych stosunków.

2.3.10 Badanie to powinno też pozwolić na ocenę oddziaływania podróży międzynarodowych, a szczególnie turystycznych z kierunku krajów o wschodzących gospodarkach (Chiny, Indie itp.), na ilość wjazdów i wyjazdów z obszaru europejskiego oraz na przemieszczanie się wewnątrz tego obszaru.

3. Propozycje i wnioski

EKES:

3.1 Uważa, że należy koniecznie zapewnić mobilność osób w rozszerzonej Europie, aby wzmocnić demokrację i przyczynić się do spójności UE.

3.2 Stwierdza, że nie istnieją analizy perspektywiczne dotyczące mobilności osób do 2030 r., pozwalające ocenić wynikające z przemian niezbędne zdolności przewozowe środków transportu oraz potrzeby w dziedzinie infrastruktury.

3.3 Podkreśla, że realizacja infrastruktur dostosowanych do skali kontynentu europejskiego wymaga bardzo odległych terminów oddania do użytku (rzędu dwóch dziesięcioleci).

3.4 Uważa, na podstawie dostępnych informacji wskazujących na przewidywalny znaczny wzrost potrzeb w dziedzinie mobilności osób, że Komisja powinna podjąć badania, a następnie zainicjować całościową, odrębną refleksję na ten temat, równoległe do analiz i refleksji poświęconych rozwojowi transportu towarów.

3.5 Proponuje, by refleksja ta stała się w 2010 r. przedmiotem nowej Białej księgi w sprawie polityki transportowej, uwzględniającej szerszej niż w 2001 r., zaspokojenie potrzeb w dziedzinie polityki transportu osób do dziesięciolecia 2020-2030. Mogłaby ona zawierać następujące kryteria:

— główne powody przemieszczania się osób,

⁽³⁾ Patrz załącznik 2.

- sposoby przemieszczania się (w grupie lub indywidualnie),
- klasyfikacja według przemierzanych odległości,
- środki transportu w ruchu pasażerskim, kwestie dostępności, pewności i bezpieczeństwa itd.

3.6 Sugeruje Komisji przygotowanie, wspólnie z odnośnymi Państwami Członkowskimi, środków koniecznych dla zapewnienia mobilności osób w jak najlepszych warunkach i zgodnie z zasadami rozwoju zrównoważonego, uwzględniając w szczególności:

- trudności i ograniczenia osób niepełnosprawnych lub starszych oraz małych dzieci, przy współpracy z organizacjami reprezentującymi osoby o ograniczonej możliwości poruszania się;

- konieczne finansowanie na badania i rozwijanie nowych technik i technologii przystosowanych do środków używanych do przewozu osób;

- środki legislacyjne, prawne i finansowe pozwalające państwu na realizację projektów w dziedzinie infrastruktury odpowiadających ich potrzebom.

3.7 Podkreśla na zakończenie, że zjednoczona Europa powinna czuwać nad tym, by poszczególne Państwa Członkowskie zapewniały zrównoważoną obsługę transportową, zarówno w odniesieniu do ruchu towarowego jak i pasażerskiego. Ponadto chce być poinformowany o podjęciu wspomnianej całościowej refleksji, być włączony w jej przebieg oraz pragnie, by zasięgnięto jego opinii co do jej wyników.

Bruksela, 26 października 2005 r.

Przewodnicząca

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Anne-Marie SIGMUND

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

- wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady w sprawie wspólnej organizacji rynków w sektorze cukru
- wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1782/2003 ustanawiające wspólne zasady dla systemów wsparcia bezpośredniego w ramach wspólnej polityki rolnej i ustanawiające określone systemy wsparcia dla rolników
- wniosku dotyczącego rozporządzenia Rady ustanawiającego tymczasowy plan restrukturyzacji przemysłu cukrowniczego we Wspólnocie Europejskiej i zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 258/1999 w sprawie finansowania wspólnej polityki rolnej

COM(2005) 263 końcowy — 2005/0118-0119-0120 CNS

(2006/C 28/10)

W dniu 25 lipca 2005 r. Rada, zgodnie z art. 36 i 37 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wspomnianej powyżej.

Sekcja ds. Rolnictwa, Rozwoju Wsi i Ochrony Środowiska, odpowiedzialna za przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, wydała opinię w dniu 7 października 2005 r. (sprawozdawca: **Jean-Paul BASTIAN**).

Na 421 sesji plenarnej w dniach 26-27 października 2005 r. (posiedzenie z dnia 26 października 2005 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął niniejszą opinię 103 głosami za, przy 22 głosach przeciw i 18 głosach wstrzymujących się.

1. Wstęp

1.1 Dwadzieścia jeden krajów Unii Europejskiej produkuje cukier z buraków. Niewielką część produkcji francuskich departamentów zamorskich oraz Hiszpanii stanowi także cukier z trzciny cukrowej (280 000 ton). Ogółem europejska produkcja cukru waha się w granicach 17 — 20 milionów ton

rocznie przy szacowanej konsumpcji cukru w Europie wynoszącej 16 milionów ton.

1.2 Buraki cukrowe są uprawiane w systemie płodozmianu na powierzchni 2,2 milionów hektarów przez 320 000 rolników (na jednego plantatora przypada średnio prawie 7 ha powierzchni uprawnej buraków). Buraki są przetwarzane w