

Podczas sesji plenarnej Europejskiego Komitetu Regionów (KR) 10 grudnia br. przywódcy lokalni i regionalni wyrazili sprzeciw wobec planów centralizacji finansowania polityki spójności w kolejnym budżecie Unii Europejskiej. W przyjętej opinii ostrzegli, że ograniczenie bezpośredniego dostępu samorządów terytorialnych do środków unijnych może osłabić zdolność władz lokalnych do przeciwdziałania ubóstwu transportowemu, pogłębić nierówności terytorialne oraz negatywnie wpłynąć na konkurencyjność UE.

Opinia została przygotowana przez Patrika Schwarcza-Kiefera, członka rady okręgu Baranya Vármegye. Członkowie KR wskazali, że ubóstwo transportowe nasila się w całej Unii, szczególnie na obszarach miejskich i wiejskich znajdujących się w niekorzystnej sytuacji, charakteryzujących się ograniczonym dostępem do transportu publicznego, słabą łącznością oraz dużą zależnością od samochodów. Zwrócono uwagę, że szczególnie narażone na bariery w dostępie do mobilności są kobiety, rodziny niepełne, osoby młode i starsze, osoby z niepełnosprawnościami oraz osoby o niskich dochodach.

KR podkreślił znaczenie łączności transportowej dla spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii Europejskiej. W opinii zaznaczono, że cięcia w budżetach publicznych doprowadziły do niedoboru dostępnego i przystępnego cenowo transportu, co pogłębia nierówności na jednolitym rynku. W odpowiedzi na te wyzwania członkowie Komitetu zaapelowali o rozwiązania ukierunkowane terytorialnie i dostosowane do lokalnych uwarunkowań.

Samorządowcy wskazali na kluczową rolę publicznie finansowanego transportu publicznego w poprawie dostępności i ograniczaniu nierówności w zakresie mobilności. Zaznaczono, że władze lokalne i regionalne podejmują działania na rzecz realizacji celów UE w zakresie dekarbonizacji i poprawy mobilności, jednak wieloletnie niedofinansowanie sektora transportu oraz rosnące koszty operacyjne zmuszają je do wyborów między utrzymaniem podstawowych usług a inwestycjami w czystsze floty. W związku z tym KR wezwał do zwiększenia wsparcia unijnego dla transformacji mobilności na poziomie lokalnym i regionalnym, w oparciu o podejście stopniowe, ukierunkowane terytorialnie i neutralne technologicznie.

Członkowie Komitetu podkreślili, że polityka spójności stanowi istotne źródło wsparcia dla władz lokalnych i regionalnych w realizacji rozwiązań transportowych dostosowanych do lokalnych potrzeb. Zapewnia ona podejście oparte na wielopoziomowym sprawowaniu rządów oraz przewidywalne finansowanie, umożliwiające zarówno szybkie inwestycje lokalne, jak i realizację długoterminowych strategii mobilności. W opinii zaznaczono, że centralizacja tej polityki mogłaby ograniczyć zdolność regionów do wdrażania ukierunkowanych i trwałych działań na rzecz ograniczania ubóstwa transportowego. KR wezwał, aby kolejne wieloletnie ramy finansowe gwarantowały regionom stabilny dostęp do finansowania oraz bezpośrednio zaangażowanie w opracowywanie strategii mobilności.

W dokumencie zwrócono również uwagę na rolę Społecznego Funduszu Klimatycznego. Zdaniem przywódców lokalnych i regionalnych nowe środki w jego ramach mogą przyczynić się do tego, aby koszty transformacji ekologicznej nie obciążały w nadmiernym stopniu osób znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji. Zaapelowano o pełne włączenie władz lokalnych i regionalnych w przygotowanie krajowych planów społeczno-klimatycznych oraz wskazano, że część państw członkowskich nie przedłożyła jeszcze wymaganych planów. Zalecono także wykorzystanie możliwości realokacji do 15 proc. środków Funduszu na politykę spójności, co – zdaniem KR – mogłoby przyspieszyć lokalne inwestycje i przynieść wymierne efekty w krótkim okresie.

W kontekście przeciwdziałania ubóstwu transportowemu KR wezwał do uwzględnienia w przepisach UE potrzeby środków ułatwiających ponowne otwieranie lokalnych i odgałęzionych linii kolejowych oraz wspierających inne formy transportu publicznego, zwłaszcza na słabiej zaludnionych obszarach transgranicznych. Podkreślono również uzupełniającą rolę samochodów na wielu terytoriach oraz potrzebę działań wspierających przechodzenie na czystsze pojazdy, w celu zapewnienia sprawiedliwej i zrównoważonej mobilności we wszystkich regionach UE.

Sprawozdawca opinii, Patrik Schwarcz-Kiefer, wskazał, że ubóstwo transportowe jest zjawiskiem złożonym, powiązanim z innymi formami deprivacji. Jak zaznaczył, przyjęta przez KR opinia wzywa do inwestycji przynoszących szybkie efekty w terenie oraz do stosowania rozwiązań obejmujących zarówno transport publiczny, jak i prywatny, przy zachowaniu neutralności technologicznej i opłacalności jako zasad przewodnich.