



MIŠLJENJE

Europski gospodarski i socijalni odbor

Važnost javnog prijevoza za zeleni oporavak Europe

Važnost javnog prijevoza za zeleni oporavak Europe
[samoinicijativno mišljenje]

TEN/774

Izvjestiteljica: **Kristina KRUPAVIČIENĖ**
Suizvjestiteljica: **Dovilė JUODKAITĖ**

www.eesc.europa.eu

HR



www.eesc.europa.eu/facebook



www.eesc.europa.eu/twitter



www.eesc.europa.eu/linkedin



www.eesc.europa.eu/instagram

Odluka Plenarne skupštine:	20/01/2022
Pravna osnova:	pravilo 52. stavak 2. Poslovnika (samoinicijativno mišljenje)
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	04/10/2022
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	26/10/2022
Plenarno zasjedanje br.:	573
Rezultat glasanja (za/protiv/suzdržani):	173/1/2

1. Zaključci i preporuke

- 1.1 EGSO uvažava činjenicu da javni prijevoz ima ključnu ulogu u zelenom oporavku Europe nakon pandemije. Pandemija je djelovala kao katalizator, pokazavši nam da javni prijevoz istovremeno pruža uslugu u javnom interesu i omogućuje radnicima na terenu i ranjivim skupinama pristup radnom mjestu i uslugama. EGSO poziva na priznavanje mobilnosti kao prava pojedinca i javnog dobra koje mora biti dostupno svima, budući da se njime jamči pristup gospodarskom, društvenom i kulturnom životu. Pružiti svima pristupačne, cjenovno povoljne, sigurne i kvalitetne usluge javnog prijevoza s dovoljnim brojem osoblja mora biti prioritetni cilj EU-a.
- 1.2 EGSO je svjestan važnosti javnog prijevoza za pojedince, korisnike i radnike te stoga ponavlja svoj poziv (izražen u mišljenju EGSO-a TEN/766 „Novi okvir EU-a za gradsku mobilnost”) na **participativni pristup** planiranju javnog prijevoza na regionalnoj, nacionalnoj i europskoj razini. To je jedini način kojim se može zajamčiti da strategije i mjere za oporavak ispunjavaju potrebe i očekivanja svih osoba koje upravljaju i koriste se javnim prijevozom.
- 1.3 EGSO napominje da je razvoj **visokokvalitetne usluge** od ključne važnosti za oporavak javnog prijevoza nakon pandemije. Za takvu razinu usluge neophodni su **dobri radni uvjeti** te motivirano i kvalitetno osposobljeno osoblje. EGSO poziva oblikovatelje politika na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini da razviju, a one na razini EU-a da u potpunosti podrže, **poslovne modele** koji bi vodili k boljem inovativnom i privlačnom sustavu prijevoza u kojem bi se osigurale kako visokokvalitetne usluge tako i odgovarajući uvjeti i socijalna zaštita za zaposlenike.
- 1.4 Javni prijevoz je **radno intenzivna usluga** sa zelenim radnim mjestima koja se ne mogu izmjestiti. Javni prijevoznici su među najvećim poslodavcima u urbanim područjima koji zapošljavaju raznovrsne profile radnika i pridonose uključivanju radnika migranata na tržište rada. Kako bi se očuvao socijalni karakter tog sektora, EGSO poziva donositelje odluka da u ugovore o javnoj nabavi usluga prijevoza uključe obavezne kriterije za kvalitetu usluga i socijalne kriterije, kao što su primjena kolektivnih ugovora i adekvatno rješavanje situacije u kojoj se osoblje može naći nakon promjene prijevoznika. EGSO također poziva oblikovatelje politika da zajamče uspostavu snažnih mehanizama socijalnog dijaloga kako bi taj sektor postao gospodarski i socijalno održiv. Nadalje, poziva na potpunu usklađenost s postupcima javne nabave (Uredba br. 1370/2007 ili Direktiva 2014/23).
- 1.5 EGSO skreće pozornost na činjenicu da je za postizanje održive mobilnost **potrebna velika politička predanost** svih aktera na svim razinama. Institucije EU-a moraju imati važnu ulogu u smislu političkog vodstva i usmjeravanja, utvrditi jasne ciljeve te staviti na raspolaganje potrebna financijska sredstva. EGSO stoga poziva Europsku komisiju da utvrdi mjerljive i ambiciozne ciljeve za prelazak s upotrebe privatnih automobila na kolektivni prijevoz i aktivnu mobilnost.
- 1.6 Kontinuirana ulaganja od presudne su važnosti za uspjeh politika usmjerenih na održivi javni prijevoz i time i na zeleni oporavak. Putem Mehanizma za oporavak i otpornost državama članicama EU-a stavljena su na raspolaganje znatna financijska sredstva, a mnoge od njih pokrenule su ulaganja u svoje sustave javnog prijevoza. EGSO poziva Komisiju da prati ispunjavanje tih obveza i izvješćuje o njemu te da zajamči da zeleni oporavak prate očuvanje i

poboljšanje radnih mjesta, kvalitete usluga i socijalne uključenosti. EGSO poziva države članice da uspostave mehanizme sudjelovanja u okviru kojih će se provoditi savjetovanje s korisnicima i socijalnim partnerima o načinu iskorištavanja tih financijskih sredstava, koja su od ključne važnosti za oporavak javnog prijevoza. EGSO ističe da bi za sva financijska sredstva EU-a i javna financijska sredstva koja se dodjeljuju za razvoj prijevoznih rješenja trebalo utvrditi kriterije za uključenost, pristupačnost i održivost prijevoza.

- 1.7 EGSO stoga poziva oblikovatelje politika da procese digitalne tranzicije čija je svrha ostvariti održiv i pravedan prijevoz za sve provode na uključiv i participativan način.
- 1.8 EGSO poziva Europsku uniju i njezine države članice da doprinesu prelasku na zelenije načine prijevoza povećanjem njihove opće privlačnosti. Podizanje razine osviještenosti o utjecaju koji na okoliš imaju promet i osobne odluke povezane s mobilnošću također je važno za promicanje prelaska na javni i održivi prijevoz. EGSO stoga poziva Komisiju da proglasi 2024. godinom javnog prijevoza, njegovih korisnika i zaposlenika u javnom prijevozu.

2. Kontekst mišljenja

- 2.1 Promet i mobilnost sastavni su dio svakodnevnog života Europljana koji omogućuje mobilnost građana u svim segmentima društva i u svakom kutku Europe. Istovremeno je u europskom zelenom planu utvrđen cilj smanjenja emisija iz prometa za 90 % do 2050. kako bi se postigla klimatska neutralnost. Tom smanjenju moraju pridonijeti svi prometni sektori. U zelenom planu navodi se da je „potrebno je snažno potaknuti multimodalni prijevoz” jer će se na taj način povećati učinkovitost prometnog sustava.
- 2.2 Održiva gradska i međugradska mobilnost vodeći je projekt u strategiji Komisije za održivu i pametnu mobilnost, pri čemu se naglašava potreba da mobilnost bude „poštena i pravedna za sve” i da se poveća udio kolektivnog prijevoza među ostalim načinima prijevoza, uz poboljšanje neometane multimodalnosti u gradskim i prigradskim područjima. U toj se strategiji također ukazuje na sve veću potražnju za novim i inovativnim rješenjima, uključujući usluge dostupne na zahtjev i kolaborativnu mobilnost. U strategiji se kao prioritet određuje potreba za boljim okvirom za gradsku mobilnost.
 - Komisija u svojem Okviru za gradsku mobilnost¹ ističe da na gradsku mobilnost otpada 23 % **sve većeg udjela prometa u potrošnji energije u EU-u** i emisijama stakleničkih plinova; gradovi se suočavaju s najvećim izazovima u smislu **kvalitete zraka**, pri čemu koncentracije NO₂ i PM₁₀ prekoračuju granične vrijednosti koje je utvrdio EU; **razine zagušenja** u gradovima EU-a stagniraju od 2013. ili su se pogoršale, što uzrokuje znatne troškove za društvo i negativno utječe na dnevne migracije; **udio urbanih područja u ukupnom broju smrtnih slučajeva i teških ozljeda u cestovnom prometu u EU-u iznosi 38 %**; više od 70 % Europljana živi u gradovima i očekuje rješenja za bolju i sigurniju mobilnost, zagušenje i onečišćenje zraka te onečišćenje bukom; dok ih 30 % živi u selima, malim gradovima i prigradskim područjima i često ovisi o privatnim automobilima za prijevoz do obližnjih gradskih čvorišta;

¹ Novi okvir za gradsku mobilnost, [COM\(2021\) 811 final](#).

- potrebna je prilagodba infrastrukture i usluga javnog prijevoza u urbanim područjima radi veće pristupačnosti, uključujući prilagodbu sve starijem stanovništvu brojnih gradova, kao i osobama s invaliditetom ili osobama smanjene pokretljivosti.
- 2.3 Komisija također naglašava hitnu potrebu da se poduzmu mjere u vezi s klimatskim promjenama i ulogu toga u socijalnoj uključenosti i dobrobiti ljudi, posebno kad su posrijedi skupine u nepovoljnom položaju. Komisija je stoga utvrdila izgradnju **snažnije mreže javnog prijevoza kao jedan od ciljeva Okvira za gradsku mobilnost**.
- 2.4 U protekle dvije godine **pandemija** je dovela do preokreta u gospodarskom rastu te pravilima i mehanizmima na kojima on počiva. **Uslijed pandemije do izražaja su došli nedostaci u razvoju jedinstvenog tržišta EU-a, a njegova vrijednost se našla u središtu pozornosti**. Međutim, pandemija je također stvorila prilike za bržu provedbu politika kao što je zeleni plan, ukazala na to koliko je važno da ljudi budu u središtu procesa oporavka, što se odražava u konceptu **pravedne tranzicije**, te je potaknula Komisiju na usvajanje **Mehanizma za oporavak i otpornost**, njezinog najvećeg programa financijske pomoći, čiji je cilj ublažiti društvene i gospodarske posljedice pandemije bolesti COVID-19 i koji počiva na šest stupova, uključujući zelenu tranziciju i digitalnu transformaciju.
- 2.5 U segmentu javnog prijevoza pandemija je utjecala na radna mjesta, korisnike javnog prijevoza, prijevoznike i javna tijela. Vijeće ministara napomenulo je u svojim zaključcima o strategiji za održivu i pametnu mobilnost da je kriza prouzročena pandemijom COVID-a 19 ozbiljno utjecala na javni prijevoz i da bi odgovor politika na tu krizu trebao biti usmjeren na obnovu povjerenja u javni prijevoz i poboljšanje njegove otpornosti, uz ubrzavanje njegove održive transformacije i modernizacije te jamčenje cjenovne pristupačnosti s obzirom na ključnu ulogu javnog prijevoza u socijalnoj i teritorijalnoj koheziji.
- 2.6 EGSO naglašava iznimno važnu činjenicu da je tijekom pandemije do izražaja došla važnost javnog prijevoza, koji pruža prijeko potrebnu mobilnost radnicima na terenu i skupinama u nepovoljnom položaju. U tim je skupinama velik udio radnika migranata i žena, za koje znamo da se u velikoj mjeri oslanjaju na javni prijevoz kako bi mogli pristupiti radnim mjestima i osnovnim uslugama. Podaci Eurobarometra za 2020. pokazuju da se javnim prijevozom koristi znatno veći postotak žena nego muškaraca. U studiji Europskog parlamenta „Žene i prijevoz“ ukazuje se na nedostatak podataka raščlanjenih po spolu o obrascima mobilnosti spolova, ali se ipak pruža zanimljiv uvid u stanje koje utječe na te odluke.²
- 2.7 EGSO također uvažava činjenicu da se pružatelji usluga prijevoza i javna tijela zbog pandemije suočavaju s povećanjem troškova i smanjenjem sredstava. Iako su preventivne mjere za sprečavanje zaraze bolešću COVID-19 dovele do povećanih troškova, dok je prihod

²

Women and transport (Žene i prijevoz), Europski parlament, odbor FEMM, prosinac 2021., [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU\(2021\)701004_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2021/701004/IPOL_STU(2021)701004_EN.pdf), str. 34-35. „Prikupljeni materijal treba razmatrati u kontekstu potreba žena za mobilnošću. Kao što smo spomenuli u prethodnim odjeljcima, žene češće rade na nepuno radno vrijeme, skrbe o djeci i drugim članovima obitelji, duže žive, manje je vjerojatno da će imati vozačku dozvolu ili posjedovati automobil te se koriste javnim prijevozom i pješake češće nego što to čine muškarci. Obrasci dnevne mobilnosti žena složeniji su nego obrasci muškaraca. Žene istovremeno imaju ograničenu kontrolu nad financijskim sredstvima kućanstva jer je za njih vjerojatnije da će biti primatelji drugog dohotka u kućanstvu (Borgato i dr., 2021.; Rastrigina i Verashchagina, 2015.). Općenito, vjerojatnije je da će žene biti izložene riziku od siromaštva i društvene isključenosti (EIGE, 2020.), budući da je vjerojatnije da će one pripadati ranjivim skupinama, pa je cjenovna pristupačnost ključan element za njihovu mobilnost.”

poduzeća znatno smanjen uslijed znatnog smanjenja broja korisnika, lokalna, javna i vladina tijela shvatila su da je održavanje funkcioniranja javnog prijevoza dio njihove dužnosti da služe interesima zajednica, a posebno da služe osobama koje služe drugima.

- 2.8 **Cilj je ovog samoinicijativnog mišljenja iznijeti ključne preporuke za oporavak i budući razvoj održivog, pouzdanog, uključivog, pristupačnog i otpornog javnog prijevoza nakon krize prouzročene pandemijom COVID-a 19**, koji bi, s obzirom na starenje stanovništva EU-a, mogao služiti budućim generacijama.³ U njemu će biti riječi o pitanjima financiranja, atraktivnosti i uloge javnog prijevoza u zelenom oporavku EU-a, s naglaskom na socijalnim uvjetima radnika u javnom prijevozu. Takav je pristup potreban zbog manjka radne snage u svim prometnim sektorima.

3. Opće napomene

- 3.1 **EGSO uvažava činjenicu da je javni prijevoz značajan dio rješenja za zeleni oporavak Europe nakon pandemije.** Osim što odgovora na zabrinutost u pogledu klime, javni prijevoz doprinosi kvaliteti života ublažavanjem prometnog zagušenja. „Do 2020. javnim prijevozom u gradskim područjima u Europi obavljalo se gotovo 60 milijardi pojedinačnih vožnji godišnje, uz trend rasta. (...) Prometno zagušenje već košta europsko gospodarstvo 1 % njegovog BDP-a, što iznosi 100 milijardi EUR godišnje.”⁴
- 3.2 EGSO napominje da je pandemija dovela do promjene u **ponašanju ljudi i ponovno skrenula pozornost javnih i lokalnih tijela na društvenu vrijednost javnog prijevoza.** Međutim, javni prijevoz bio je jedan od sektora najteže pogođenih drastičnim padom broja korisnika i sektor kojem je trebalo najduže vremena da se oporavi. Do toga je došlo jer su se građani okrenuli aktivnoj mobilnosti i vožnji privatnim automobilima kako bi izbjegli zarazu. Iako je povećanje aktivne mobilnosti trend koji treba pozdraviti i poticati, povećana upotreba privatnih automobila pitanje je koje europski oblikovatelji politika te nacionalna, lokalna i regionalna tijela moraju ozbiljno razmotriti.
- 3.3 EGSO uvažava da je **zaposlenost u sektoru javnog prijevoza pretrpjela težak udarac** unatoč održavanju kontinuiteta javnog prijevoza tijekom pandemije. Prije nego što je uvedeno prvo ograničenje kretanja, u Europi je u tom sektoru bilo izravno zaposleno dva milijuna ljudi.⁵ Važno je napomenuti da javni prijevoz jamči sigurna lokalna radna mjesta i zapošljava osoblje vrlo različitih profila i širokog raspona kvalifikacija, od niskokvalificiranog do visokokvalificiranog.⁶ Međutim, velik dio tih zaposlenika bio je prisiljen koristiti se vladinim programima za privremeno nezaposlene, a mnogi od njih odlučili su da se neće vratiti na svoja prijašnja radna mjesta. To

³ [Ageing Europe – statistics on population developments \(Europa koja stari – statistika o kretanju stanovništva\)](#), Eurostat.

⁴ Zajednička izjava Europskog saveza transportnih radnika (ETF) i Međunarodnog udruženja pružatelja usluga javnog prijevoza (UITP) za sastanak COP 26 [Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century](#) (Rješavanje problema klimatskih promjena uz pomoć javnog prijevoza jedna je od najvećih gospodarskih prilika EU-a u 21. stoljeću).

⁵ [Relaunching Transport and Tourism in the EU after COVID-19](#) (Ponovno pokretanje prometa i turizma u EU-u nakon pandemije COVID-a 19), svibanj 2021., istraživanje koje je naručio odbor TRAN Europskog parlamenta, a proveo ga je Resorni odjel za strukturnu i kohezijsku politiku Glavne uprave za unutarnju politiku.

⁶ Zajednička izjava Europskog saveza transportnih radnika (ETF) i Međunarodnog udruženja pružatelja usluga javnog prijevoza (UITP) za sastanak COP 26 [Tackling climate action with public transport is one of the EU's largest economic opportunities of the 21st century](#) (Rješavanje problema klimatskih promjena uz pomoć javnog prijevoza jedna je od najvećih gospodarskih prilika EU-a u 21. stoljeću).

posebno vrijedi za države članice koje imaju mala davanja iz sustava socijalne sigurnosti i slabu pokrivenost kolektivnim pregovaranjem.

- 3.4 EGSO upozorava da je kao posljedica toga došlo do kritičnog **manjka osoblja** u svim prometnim sektorima u Europi, uključujući javni prijevoz. Kvaliteta i sigurnost radnog mjesta postali su ključni kriteriji kojima se vode tražitelji posla, a socijalna sigurnost i pokrivenost kolektivnim pregovaranjem ključna su jamstva u tom pogledu.
- 3.5 **EGSO pozdravlja napore koje su javna, regionalna i vladina tijela uložila u održavanje potrebne razine usluge javnog prijevoza tijekom pandemije** u složenim okolnostima koje su zahtijevale financijsku potporu i ulaganje u sigurnosne protokole za suzbijanje COVID-a 19. Uvažavamo činjenicu da su nadležna tijela morala uvesti drastična ograničenja kapaciteta vozila⁷, uvesti digitalna rješenja kako bi smanjila izravan kontakt između korisnika i radnika, povećati potrošnju na zdravstvenu i higijensku opremu i nadoknaditi pad prihoda uzrokovan iznenadnim i dugotrajnim smanjenjem broja korisnika javnog prijevoza.
- 3.6 EGSO istovremeno izražavanja žaljenje zbog toga što sigurnosni protokoli za suzbijanje COVID-a 19 u prometnom sektoru nisu uvijek donošeni na uključiv način, uzimajući u obzir sve osobe na koje su utjecali. Primjerice, javni prijevoz je u određenim slučajevima postao nedostupan osobama s invaliditetom i starijim osobama jer je pomoć koja se pruža putnicima smanjene pokretljivosti smanjena ili obustavljena⁸, a iz digitalnih rješenja isključene su osobe slabijih digitalnih vještina i osobe koje si ne mogu priuštiti digitalne uređaje ili elektroničke komunikacijske usluge; osim toga ta rješenja nisu bila osmišljena u skladu s politikama pristupačnosti EU-a i pripadajućim standardima.
- 3.7 **EGSO ističe da su sada potrebne strategije za razdoblje nakon pandemije kako bi javni prijevoz postao atraktivan i kako bi se omogućilo većem broju osoba da se njime koriste.** Kao što je EGSO naglasio u mišljenju INT/909, sada je „prilika za osiguravanje pravednog oporavka i brzu ponovnu izgradnju europskih gospodarstava kako bi ona bila zelenija, pravednija i otpornija na buduće šokove”⁹. EGSO je ponovio taj poziv u mišljenju TEN/728, u kojem se napominje da „zeleni tranzicija mora istovremeno biti socijalno pravedna i zadržati konkurentnost europskog prometnog sektora, među ostalim potpunom provedbom europskog prometnog prostora, uz potpunu provedbu jedinstvenog tržišta”¹⁰.
- 3.8 U svjetlu navedenog, **kako bi javni prijevoz postao atraktivniji potrebni su sljedeći ključni elementi:**

⁷ Tijekom prvog ograničenja kretanja u 2020., Milano je smanjio popunjenost vozila na 25 %, a Barcelona na 50 %, dok ju je Irska smanjila na 20 %, a Portugal na dvije trećine – [COVID-19 and urban mobility: impacts and perspectives](#) (COVID-19 i gradska mobilnost: posljedice i izgledi), rujan 2020., istraživanje za odbor TRAN Europskog parlamenta, Resorni odjel za strukturnu i kohezijsku politiku, Glavna uprava za unutarnju politiku, PE 652.213.

⁸ [EDF Recommendations on exit measures for transport services in light of covid-19 \(Preporuke Europskog foruma osoba s invaliditetom o izlaznim mjerama za usluge prijevoza u kontekstu pandemije COVID-a 19\).](#)

⁹ [SL C 429, 11.12.2020., str. 219.](#)

¹⁰ [SL C 341, 24.8.2021., str. 100.](#)

- **dostupnost**, što znači dovoljan kapacitet raznih načina javnog prijevoza koji će se moći nositi s povećanom potražnjom, posebno u ruralnim i rubnim područjima gdje je građanima često na raspolaganju manje mogućnosti;
- **dovoljan broj osoblja koje radi u odgovarajućim uvjetima i prošlo je odgovarajuće osposobljavanje**, stabilna i kvalitetna radna mjesta i puni raspon prava i povlastica;
- **povezivost** – povećana i djelotvorna – s različitim načinima prijevoza unutar urbanih i neurbanih područja te između njih kako bi svi putnici imali mogućnost neometanog intermodalnog putovanja, među ostalim između različitih geografskih regija;
- **cjenovna pristupačnost** za sve članove društva. Kako bi se to ostvarilo, pri izračunu troškova javnog prijevoza trebalo bi uzeti u obzir cjenovnu pristupačnost za osobe pogođene socioekonomskim siromaštvom i isključenošću. Uz blisko savjetovanje s relevantnim zajednicama, trebalo bi razmotriti ciljne programe za potporu skupinama u najnepovoljnijem socioekonomskom položaju;
- **pristupačnost** kojom će se svima omogućiti neometano i samostalno korištenje javnog prijevoza, uključujući osobama s invaliditetom, starijim osobama i osobama (privremeno) smanjene pokretljivosti;
- **sigurnost korisnika i radnika**, pri čemu bi u središtu trebala biti rodna i interseksijska dimenzija. Uključive mjere zaštite javnog zdravlja jednako su važne za sigurno putovanje, kao što se pokazalo proteklih godina. Radnicima u javnom prijevozu potrebno je sigurno radno okruženje bez nasilja i uznemiravanja;
- **kvaliteta** u pogledu praktičnosti, vremenâ putovanja, pomoći od strane osoblja, koje je dovoljno brojno, pristupačnih digitalnih rješenja te informacija o mogućnostima prijevoza i voznim redovima.

3.9 EGSO ističe da su **u razdoblju prije pandemije** Uredbom (EZ) 1370/2007 o obvezi pružanja javnih usluga uvedene mogućnosti za otvaranje usluga javnog prijevoza privatnim subjektima putem konkurentnog postupka nadmetanja i ugovora o javnoj nabavi usluga, koji se zaključuju u skladu s općim pravilima EU-a za javnu nabavu. Budući da je pandemija ukazala na stratešku važnost javnog prijevoza za društvo i mobilnost te s obzirom na to da se taj sektor suočava s dosad nezabilježenim manjkom osoblja, EGSO naglašava potrebu da se u ugovorima o javnoj nabavi usluga pruža zaštita osiguravanjem socijalnih uvjeta i uvjeta zapošljavanja kako bi se u tom sektoru zadržale vještine.

3.10 Javni prijevoz je usluga od koje mora imati koristi cijelo društvo, u svojoj svojoj raznolikosti. Imajući to na umu, od presudne je važnosti osigurati transparentnost postupaka javne nabave i sudjelovanje radnika i korisnika u odlukama o javnoj nabavi.

3.11 EGSO pozdravlja **Mehanizam za oporavak i otpornost** koji je **Komisija** pokrenula kako bi se ublažile društvene i gospodarske posljedice pandemije bolesti COVID-19. Uvjeti pod kojima države članice mogu ostvariti pristup bespovratnim sredstvima iz Mehanizma EU-a za oporavak i otpornost utvrđeni su Uredbom (EU) 2021/241. Države članice morale su predati nacionalne planove i obvezati se da će 37 % bespovratnih sredstava EU-a utrošiti na ulaganja i reforme povezane s borbom protiv klimatskih promjena, a 20 % na digitalnu tranziciju. U središtu tih planova i dalje je čista mobilnost. Međutim, EGSO napominje da će provedba tih mjera utjecati i na društvo i na radnike te se stoga ne smije odvijati iza zatvorenih vrata. U razvoj politika za

zeleniji i održiviji javni prijevoz trebali bi biti uključeni svi društveni dionici.¹¹ Slično tomu, javni dionici trebali bi imati mogućnost djelotvornog praćenja provedbe javnih politika i potrošnje relevantnih javnih financijskih sredstava.

- 3.12 **Trebalo bi promicati uključivo sudjelovanje u rješenjima za razvoj javnog prijevoza** kako bi se svim interesnim skupinama, uključujući javna tijela, pružatelje usluga, korisnike javnog prijevoza i stručnjake za pristupačnost i urbanističko planiranje, omogućilo da odigraju svoju ulogu.¹² Trebalo bi promicati najbolje prakse za zajedničko stvaranje rješenja za javni prijevoz.¹³ Na razvoj usluga trebalo bi primijeniti pristup „univerzalnog dizajna” iz Konvencije UN-a o pravima osoba s invaliditetom¹⁴ kako bi se tim uslugama mogao koristiti najširi mogući krug korisnika, uključujući osobe s invaliditetom, starije osobe i osobe smanjene pokretljivosti.
- 3.13 U Komunikaciji Komisije „Spremni za 55 %” navodi se sljedeće: „Brojni građani, a posebno mladi, spremni su promijeniti svoje obrasce potrošnje i mobilnosti kad ih na to potaknu relevantne informacije kako bi ograničili svoj ugljični otisak i živjeli u zelenijem i zdravijem okolišu.”¹⁵ Veća privlačnost tih vrsta prijevoza za sve pridonijet će prelasku na zelenije i održivije načine prijevoza. Važno je podići svijest o utjecaju koji odluke o prijevozu i osobnoj mobilnosti imaju na okoliš. Međutim, samo promotivne mjere neće biti dovoljne ako se ti problemi u pogledu dostupnog, cjenovno i fizički pristupačnog i sigurnog javnog prijevoza ne riješe na odgovarajući način. Iako su mnogi građani svjesni da su zbog okoliša hitno potrebni ekološki prihvatljiviji načini prijevoza, neće moći dati vrijedan doprinos zelenoj tranziciji ako si jednostavno ne mogu priuštiti zeleniji prijevoz ili mu nemaju pristup. To će biti golema izgubljena prilika za EU.
- 3.14 EGSO bi želio naglasiti činjenicu da je **COVID-19 potaknuo bržu integraciju digitalnih tehnologija u javni prijevoz**. Vrlo je vjerojatno da će se ti trendovi nastaviti i da će se poticati provedbom Mehanizma za oporavak i otpornost i nacionalnih planova za oporavak i otpornost. Iako digitalizacija može doprinijeti učinkovitosti i održivosti javnog prijevoza i korisnicima donijeti korist (npr. digitalni planeri putovanja, informacije o prijevozu u stvarnom vremenu), treba paziti na to da se digitalna tranzicija ne provodi nauštrb mogućnosti rada za osoblje u prometnom sektoru i nauštrb usluga podrške korisnicima koje pružaju ljudi, te da se zbog nje ne poveća jaz u pogledu mobilnosti između korisnika koji mogu ostvariti korist od digitalizacije i onih koji to ne mogu zbog nedostupnosti i cjenovne nepristupačnosti digitalnih usluga i slabijih digitalnih vještina. EGSO stoga poziva oblikovatelje politika da procese digitalne tranzicije čija je svrha ostvariti održiv i pravedan prijevoz za sve provode na uključiv i participativan način.

¹¹ U Konvenciji UN-a o pravima osoba s invaliditetom zahtijeva se sljedeće: „U razvoju i provedbi zakona i politika za primjenu ove Konvencije, kao i u drugim procesima donošenja odluka koje se odnose na osobe s invaliditetom, države potpisnice će se blisko savjetovati s osobama s invaliditetom, uključujući djecu s poteškoćama u razvoju, putem organizacija koje ih predstavljaju, te ih aktivno uključivati u navedene procese,” [članak 4.3 Konvencije](#). Osim toga, u mišljenju EGSO-a [SL C 341, 24.8.2021.](#), navodi se da „EGSO želi poticati otvorenu, trajnu i transparentnu razmjenu stajališta o provedbi Bijele knjige između civilnog društva (poduzeća, poslodavaca, zaposlenika, korisnika, nevladinih organizacija i akademske zajednice itd.), Komisije i drugih relevantnih aktera kao što su nacionalna tijela na različitim razinama. Na taj će se način poboljšati prihvaćanje i razumijevanje civilnog društva i pružiti korisne povratne informacije onima koji oblikuju i provode politike.”

¹² U skladu s preporukama iznesenim u mišljenju EGSO-a [SL C 275, 18.7.2022., str. 18.](#), „EGSO smatra da je uključivanje svih dionika, pa i socijalnih partnera, nužno kako bi se pronašla važna i održiva rješenja u kontekstu ozelenjivanja pomorskog prometa”.

¹³ Vidjeti, na primjer, projekt [TRIPS „Transport Innovation for disabled People needs Satisfaction”](#) (Inovacije u transportu za zadovoljavanje potreba osoba s invaliditetom).

¹⁴ [Članak 2. Konvencije](#).

¹⁵ [Spremni za 55 %, COM \(2021\) 550 final.](#)

Bruxelles, 26. listopada 2022.

Christa Schweng
Predsjednica Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
