



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 17.12.2013 r.
SWD(2013) 529 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**KOMUNIKAT 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}
{SWD(2013) 524 final}
{SWD(2013) 525 final}
{SWD(2013) 526 final}
{SWD(2013) 527 final}
{SWD(2013) 528 final}

1. KONTAKST OGÓLNY

W 2010 r. w strategii „Europa 2020”¹ na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu podkreślono znaczenie zmodernizowanego i zrównoważonego europejskiego systemu transportowego oraz położono nacisk na potrzebę skierowania uwagi na transport w miastach. W białej księdze w dziedzinie transportu z 2011 r.² wspomniano o możliwości stworzenia europejskich ram wsparcia wdrażania planów mobilności w miastach.

2. OKREŚLENIE PROBLEMU

Mimo istniejących strategii i prawodawstwa UE dotyczących poszczególnych obszarów polityki, które mają wpływ na mobilność w miastach, bezpieczeństwo ruchu drogowego, zmianę klimatu, jakość powietrza i hałas, a także mimo działań podejmowanych w tym zakresie w państwach członkowskich, wiele miast europejskich nadal stawia czoła wspólnym wyzwaniom. Borykają się one z problemami związanymi z zatorami komunikacyjnymi i dostępnością, zapewnieniem sprawnej mobilności w obrębie TEN-T, wypadkami drogowymi na drogach miejskich, zanieczyszczeniem powietrza, emisjami CO₂ oraz zagrożeniem hałasem.

Wyodrębniony główny problem polega na tym, że cele UE o zasadniczym znaczeniu dla konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportowego – tj. sprawna mobilność w obrębie TEN-T, większe bezpieczeństwo ruchu drogowego, ograniczenie emisji CO₂ i zagrożenia hałasem oraz lepsza jakość powietrza – mogą nie zostać osiągnięte z powodu rozwoju sytuacji związanej z transportem na obszarach miejskich. Ma to w konsekwencji negatywny wpływ na samopoczucie mieszkańców miast i skuteczność działalności przedsiębiorstw mających siedziby na obszarach miejskich.

Główna przyczyna leżąca u podstaw tego problemu jest powiązana z *niedociągnięciami w regulacjach dotyczących obszarów miejskich oraz z tym, że niemożliwe jest rozwiązanie tej sytuacji, polegając jedynie na mechanizmach rynkowych*. Niedociągnięcia regulacyjne wynikają natomiast z tego, że działania wielu władz lokalnych są nieskuteczne z *powodu braku zintegrowanego podejścia do mobilności w miastach*. Władze lokalne zajmują się poszczególnymi obszarami polityki z osobna, niekoniecznie starając się określić możliwe synergie lub konflikty występujące między tymi obszarami.

3. ANALIZA ZASADY POMOCNICZOŚCI

Prawo UE do działania w obszarze transportu zostało określone w art. 90 i 91 TFUE, zawierających przepisy dotyczące wspólnej polityki transportowej, a także w art. 170 i 171 tego traktatu, tytuł XVI „Sieci transeuropejskie”.

Konieczność podjęcia działań na szczeblu UE w obszarze mobilności w miastach wynika z tego, że systemy transportu miejskiego stanowią integralną część europejskiego systemu transportowego, w związku z czym wchodzi również w zakres wspólnej polityki transportowej. Z uwagi na to, że w przeważającej mierze transport towarów i przewóz osób rozpoczyna się i kończy w miastach, nie można lekceważyć miejskiego wymiaru TEN-T.

Inicjatywy UE w obszarze mobilności w miastach mogą przynieść wartość dodaną poprzez zapewnienie miastom europejskim bardziej skoordynowanych ram politycznych na potrzeby

¹ COM(2010)2020 final.

² COM(2011)144.

ich zintegrowanego planowania mobilności w miastach, przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia skuteczności ich działań. UE może dać jasny sygnał polityczny, który powinien przełożyć się na silniejszą wolę polityczną na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym. UE ma również możliwości, by stymulować osiągnięcie lepszych wyników oraz zintensyfikować działania w dziedzinach takich jak upowszechnianie informacji i wiedzy, rozszerzanie bazy wiedzy, budowanie potencjału, dostarczanie praktycznych wytycznych i zapewnianie wsparcia organom władzy, tworzenie sieci kontaktów, badania oraz wymiana najlepszych praktyk w obszarze propagowania zintegrowanych podejść do mobilności w miastach.

W ramach powyższej inicjatywy kładzie się duży nacisk na uwarunkowania lokalne oraz uniemożliwia się narzucanie miastom określonych środków w sposób arbitralny. Inicjatywa ta będzie ukierunkowana na wspieranie władz krajowych poprzez opracowanie ram dotyczących zintegrowanego podejścia do mobilności w miastach, przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości oraz różnych struktur organizacyjnych na szczeblu lokalnym.

4. CELE

Cel główny polega na *uwolnieniu pełnego potencjału obszarów miejskich*, tak aby przyczyniły się one do stworzenia bardziej konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego.

Cel szczegółowy polega na *zapewnieniu stosowania zintegrowanego podejścia do mobilności w miastach* na obszarach miejskich UE.

Wyznaczono następujące cele operacyjne:

- dostarczenie obszarom miejskim UE, najpóźniej do 2020 r., *ram politycznych* o zakresie obejmującym wszystkie kwestie strategiczne niezbędne do zapewnienia zintegrowanego podejścia do mobilności w miastach;
- dostarczenie obszarom miejskim UE, najpóźniej do 2020 r., *ram zarządzania* o zakresie obejmującym wszystkie procedury i procesy niezbędne do zapewnienia zintegrowanego podejścia do mobilności w miastach.

5. WARIANTY STRATEGICZNE

Konsultacje społeczne, spotkania z ekspertami i zainteresowanymi stronami, niezależne badania, doświadczenia z przeprowadzonych inicjatyw oraz własne analizy pozwoliły służbom Komisji określić kilku wariantów strategicznych umożliwiających osiągnięcie wyodrębnionych kluczowych celów UE zawartych w białej księdze w dziedzinie transportu:

5.1. Wariant 0B: dotychczasowy scenariusz postępowania (BAU)

UE wspierałaby podejście oddolne (scenariusz BAU) w celu propagowania zintegrowanego planowania mobilności w miastach. Komisja kontynuowałaby dotychczasowe działania.

Zgodnie z tym podejściem Komisja podjęłaby dalsze kroki w celu zapewnienia bodźców do wdrażania planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, z położeniem nacisku na ramy polityczne obejmujące wymogi o szerokim zakresie oraz ramy zarządzania obejmujące minimalne wymogi.

5.2. Wariant 1B: niewiążące zalecenie dotyczące planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

UE starałaby się spopularyzować dobrowolne opracowywanie i wdrażanie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju przez właściwe organy

w państwach członkowskich poprzez opracowanie zaleceń w tym zakresie. Zalecenia te zachęca państwa członkowskie do ustanowienia krajowych ram politycznych sprzyjających opracowywaniu i wdrażaniu planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju na ich obszarach miejskich.

5.3. **Wariant 2A: wymóg opracowania planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju przez organy obszarów miejskich określonych przez państwa członkowskie**

UE wprowadziłaby wymóg opracowania i wdrożenia przez właściwe organy w państwach członkowskich planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju dla określonych kategorii obszarów miejskich. Zgodnie z wariantem 2A należy pozostawić państwom członkowskim możliwość swobodnego określenia obszarów miejskich (np. na podstawie wielkości populacji), wymagających ich zdaniem opracowania i wdrożenia planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, aby zostały osiągnięte cele przedmiotowej inicjatywy.

Wspomniane obowiązkowe ramy UE z natury musiałyby przybrać formę instrumentu prawnego. Mając na uwadze poszanowanie zasady pomocniczości oraz uwzględnienie różnych sytuacji panujących w miastach i państwach członkowskich, w tym przypadku odpowiedni instrument stanowiłaby dyrektywa, nie zaś rozporządzenie.

5.4. **Wariant 3A: wymóg opracowania planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju przez organy obszarów miejskich określonych na szczeblu UE (ramy polityczne i ramy zarządzania obejmujące minimalne wymogi)**

UE wprowadziłaby wymóg opracowania i wdrożenia przez właściwe organy w państwach członkowskich planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju dla określonych kategorii obszarów miejskich. W wariantcie 3A obszary miejskie wymagające opracowania i wdrożenia planu na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju zostają określone na szczeblu UE (np. na podstawie wielkości populacji).

Powyższe podejście oparte na obowiązkowym rozwiązaniu obejmowałoby tylko wymogi minimalne, zarówno w przypadku ram politycznych, jak i ram zarządzania, zgodnie z pkt 5.1.3 powyżej. Z tych samych powodów, jak te wyszczególnione w przypadku wariantu 2A, wariant 3A otrzymałby formę dyrektywy.

5.5. **Schematyczny przegląd wybranych wariantów strategicznych oraz wdrażania**

Tabela 4: wybrane warianty strategiczne

(dla wszystkich wariantów: ramy zarządzania – minimalne wymogi)	A Ramy polityczne MINIMALNE WYMOGI	B Ramy polityczne WYMOGI O SZEROKIM ZAKRESIE
0) Scenariusz BAU: badania i rozwój, najlepsze praktyki, kampanie, budowanie potencjału na szczeblu lokalnym	NIE DOTYCZY	wariant 0B
1) Niewiążące zalecenie dotyczące planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju	NIE DOTYCZY	wariant 1B

Wprowadzenie wymogu opracowania i wdrożenia planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju:		
2) Państwa członkowskie mają samodzielnie określić obszary miejskie (np. na podstawie wielkości populacji) wymagające opracowania i wdrożenia planu na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.	wariant 2A	NIE DOTYCZY
3) Obszary miejskie wymagające opracowania i wdrożenia planu na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju zostają określone na szczeblu UE (np. na podstawie wielkości populacji).	wariant 3A	NIE DOTYCZY

6. OCENA SKUTKÓW

6.1. Wpływ wariantów strategicznych na stosowanie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

Zakłada się, że w porównaniu ze scenariuszem BAU podejście oparte na obowiązkowym rozwiązaniu (wariant 2A i wariant 3A) przyczyni się do osiągnięcia o wiele większego stopnia stosowania pełnych planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Podejście oparte na zasadzie dobrowolności (wariant 1B) spowoduje bardziej umiarkowany wzrost stosowania pełnych planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, w zależności od lokalnych uwarunkowań i wprowadzonych zachęt. Można wykazać, że w przypadku przyjęcia podejścia opartego na obowiązkowym rozwiązaniu stopień stosowania planów byłby nieznacznie większy dla wariantu 3A w porównaniu z wariantem 2A. Wynika to z większego prawdopodobieństwa, że definicja UE miast, w przypadku których należy wdrożyć plany na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, miałyby szerszy zakres, ponieważ byłyby w większym stopniu powiązana z osiągnięciem kluczowego celu UE określonego w białej księdze w dziedzinie transportu, polegającego na osiągnięciu bardziej konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego.

6.2. Związek między stosowaniem planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju a gospodarczymi, społecznymi i środowiskowymi skutkami przedmiotowej inicjatywy

Można założyć, że im więcej miast wdroży pełny plan na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, tym większe będą możliwe skutki środowiskowe, społeczne i gospodarcze. W związku z tym w poniższych punktach dotyczących oceny skutków zostaną przedstawione dowody na to, że warianty 0B, 1B, 2A i 3A będą miały rosnący wpływ na występowanie możliwych skutków gospodarczych, środowiskowych i społecznych.

6.3. Główne skutki gospodarcze

6.3.1. Zatory komunikacyjne oraz swobodny przepływ osób i towarów

Ludność osiedla się na obszarach miejskich a przedsiębiorcy wybierają je na miejsce prowadzenia działalności ze względu na łatwy dostęp do możliwości zatrudnienia, usług i zasobów. Zatory komunikacyjne zmniejszają tę dostępność, a przez to również atrakcyjność

danego miejsca i dostępne na nim możliwości prowadzenia działalności gospodarczej. Opracowanie i wdrożenie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju przyczyni się do ograniczenia zatorów. Łatwiej będzie przewidzieć czas podróży oraz zmniejszy się liczba straconych pasażerogodzin i tonogodzin, co umożliwi zaoszczędzenie czasu i kosztów w gospodarstwach domowych, sektorze publicznym i przedsiębiorstwach.

6.3.2. Sieć TEN-T

Biorąc pod uwagę, że ruch drogowy w miastach jest ściśle powiązany z ruchem na obwodnicach i objazdach miast, plany na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju będą miały również wpływ na przyległe sieci transportowe. Ograniczenie zatorów komunikacyjnych na obszarach miejskich poprzez wdrożenie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju będzie miało pozytywne skutki dla logistyki w ramach TEN-T dzięki poprawie dostępu do autostrad, lepszym połączeniom z głównymi węzłami transportowymi (portami morskimi i lotniczymi) położonymi na obszarach miejskich oraz lepszej organizacji całej logistyki miejskiej.

6.3.3. Zmiana użytkowanego środka transportu

Wprowadzenie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju będzie miało pozytywny wpływ na zmianę użytkowanego środka transportu, ponieważ promuje się w nich ruch pieszy i rowerowy oraz korzystanie z publicznych środków transportu.

6.3.4. Badania naukowe i innowacje, rozwój gospodarczy oraz konkurencyjność przemysłu UE

Dzięki opracowaniu unijnych ram dotyczących planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju Europa mogłaby zdobyć czołową pozycję w dziedzinie wiedzy fachowej z zakresu zintegrowanego planowania mobilności w miastach, a w ten sposób wzmocnić pozycję konkurencyjną UE. Ponadto ramy dotyczące planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju mogą przynieść dodatkowe pozytywne wyniki, jeżeli chodzi o konkurencyjność przemysłu UE, ponieważ jednym z podstawowych celów tych planów jest poprawa skuteczności i opłacalności transportu osób i towarów.

6.3.5. Małe i średnie przedsiębiorstwa

Oczekuje się, że ogólny wpływ realizacji planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju na małe i średnie przedsiębiorstwa będzie pozytywny, ponieważ koszty prowadzenia działalności gospodarczej w miastach, wynikające głównie z zatorów komunikacyjnych, ulegną zmniejszeniu. Mimo że niemożliwe jest ilościowe ujęcie ogólnego wpływu realizacji planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju na MŚP, korzyści powinny przewyższyć koszty dzięki ograniczeniu zatorów komunikacyjnych oraz zwiększeniu dostępności miast i ich atrakcyjności poprzez wdrażanie tych planów.

6.3.6. Wpływ na budżet

Koszty administracyjne

Władze lokalne, regionalne i krajowe ponoszą negatywne skutki w postaci kosztów administracyjnych związanych z opracowaniem i wdrożeniem planu na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, które są wyższe niż w przypadku realizacji tradycyjnych planów dotyczących transportu i infrastruktury. Wdrożenie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju może

spowodować dodatkowe obciążenie administracyjne, związane np. z wydawaniem podmiotom świadczącym usługi logistyczne dodatkowych pozwoleń na dostęp do strefy ograniczonego ruchu w danym mieście.

Oszczędności kosztów

Władze lokalne, regionalne i krajowe osiągną jednak również oszczędności kosztów w wyniku opracowania i wdrożenia bardziej skoordynowanych, skutecznych i wydajnych kombinacji środków w ramach planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Wyniki pierwszej rundy realizacji planów dotyczących transportu lokalnego w Zjednoczonym Królestwie pokazują, że korzyści płynące z przyjęcia zintegrowanych systemów transportowych mogą być znaczące w stosunku do kosztów oraz mogą odzwierciedlać odpowiedni stosunek jakości do ceny.

6.4. Główne skutki społeczne

6.4.1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Środki mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego podjęte w ramach planu na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju przyczynią się do zmniejszenia wysokich kosztów związanych z wypadkami drogowymi, jakie ponosi zarówno społeczeństwo, jak i poszczególne osoby. Inwestowanie w środki mające na celu ochronę życia oraz zmniejszenie liczby osób ciężko rannych jest opłacalne, mając na uwadze, że całkowity koszt wynikający ze stanu na dzień dzisiejszy w UE, jeżeli chodzi o poważne wypadki drogowe, wynosi około 2 % unijnego PKB³.

6.4.2. Zdrowie

Wdrożenie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz przewidzianych w nich środków, takich jak ustanowienie stref ograniczonego ruchu, będzie miało wpływ na emisję zanieczyszczeń powietrza. Dzięki lepszej jakości powietrza zmniejszy się liczba osób cierpiących na choroby układu oddechowego oraz osłabienie funkcji serca, które są wrażliwe na zanieczyszczenie powietrza, a w związku z tym koszty opieki zdrowotnej ulegną zmniejszeniu. Przedsięwzięcie w ramach planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju środków, takich jak ograniczenia prędkości lub wyodrębnione strefy, przyczyni się do zmniejszenia narażenia na hałas, co wpłynie z kolei na obniżenie kosztów opieki zdrowotnej, biorąc pod uwagę, że narażenie na hałas zwiększa ryzyko chorób układu krążenia. Ponadto środki mające na celu propagowanie zmiany użytkowanego środka transportu na przemieszczanie się pieszo lub rowerem przyczynią się do rozpowszechnienia aktywniejszego stylu życia oraz do obniżenia poziomu otyłości.

6.4.3. Zatrudnienie i włączenie społeczne

Podjęcie działań w ramach planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju w celu zwiększenia dostępności ośrodków gospodarczych w drodze inwestycji przyczyni się do podniesienia poziomu włączenia społecznego mieszkańców obszarów podmiejskich poprzez zapewnienie im lepszego dostępu do publicznych środków transportu, dzięki czemu będą mogli szybciej pokonywać odległość dzielącą ich miejsce zamieszkania od potencjalnych miejsc prowadzenia działalności gospodarczej. Poziom włączenia społecznego mieszkańców miast nieposiadających samochodu zostanie również podwyższony poprzez zapewnienie alternatywnych rodzajów transportu. Jakość życia osób poprawi się dzięki zapewnieniu im dostępu do usług i możliwości.

³ WHO, „Raport na temat zapobiegania obrażeniom w wypadkach drogowych” z 2004 r.

6.5. Główne skutki środowiskowe

6.5.1. Jakość powietrza

Wdrożenie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz przewidzianych w nich środków, takich jak ustanowienie stref ograniczonego ruchu, będzie miało wpływ na emisje zanieczyszczeń powietrza. Dzięki lepszej jakości powietrza szkody w środowisku i koszty opieki zdrowotnej będą mniejsze.

6.5.2. Zużycie energii oraz emisja gazów cieplarnianych w transporcie, w tym możliwe skutki o zasięgu terytorialnym

Wdrożenie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz określonych w nich środków, takich jak propagowanie niezmotoryzowanych rodzajów transportu, rozwiązania alternatywne w stosunku do użytkowania samochodów oraz dobry dostęp do publicznych środków transportu, może przyczynić się w rezultacie do zmniejszenia (rosnącego) zużycia energii oraz do ograniczenia emisji CO₂. Wspólne Centrum Badawcze (JRC) przeprowadziło ocenę skutków na szczeblu UE, z położeniem nacisku na wymiar terytorialny. Z oceny tej wynika, że – przy uwzględnieniu wszystkich możliwych środków polityki przewidzianych w ramach planu na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju – do 2030 r. potencjał redukcji emisji CO₂ na szczeblu UE wyniesie od 7 do 8,8 %, zgodnie z prognozami sporządzonymi na podstawie aktualnych tendencji i realizowanych strategii politycznych.

7. PORÓWNANIE WARIANTÓW

7.1. Skuteczność

W porównaniu ze scenariuszem odniesienia (wariant 0B) wszystkie warianty strategiczne skuteczniej pomogą uwolnić potencjał obszarów miejskich na potrzeby stworzenia bardziej konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego, ponieważ warianty te stymulują stosowanie planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Skutki wariantów strategicznych obejmujących obowiązkowe rozwiązanie (2A i 3A) będą jednak większe w porównaniu z wariantem 1B, zgodnie z którym miałyby zostać wprowadzone niewiążące zalecenia dotyczące powyższych planów. Wynika to z zakładanego wyższego poziomu stosowania planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju w przypadku wariantów 2A i 3A.

7.2. Wydajność

Wszystkie warianty strategiczne są wydajne: zapewniają wartość (skuteczność) odpowiednio do wymaganych środków (kosztów). Różnica między wymogami minimalnymi (wariant 2A i 3A) a wymogami o szerokim zakresie (wariant 1B) w przypadku ram politycznych dotyczących planu na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju nie wpłynie znacznie na tę równowagę. Ponieważ jednak podejście oparte na zasadzie dobrowolności pozostawia miastom więcej swobody w wyborze odpowiednich ram, zainteresowane strony twierdzą, że obciążenie administracyjne wynikające z niekoniecznie potrzebnych wymogów prawnych mogłoby być mniejsze, bez obniżenia poziomu skuteczności. W związku z tym wariant strategiczny 1B może okazać się wydajniejszy niż wariant 2A i wariant 3A.

7.3. Spójność

Wszystkie warianty strategiczne są spójne z nadrzędnymi celami polityki UE. Wszystkie te warianty przynoszą dodatni zysk netto pod względem gospodarczym, społecznym i ochrony środowiska. Ponadto warianty strategiczne 2A i 3A zapewnią spójne ramy dotyczące planów

na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, ponieważ niektóre miasta będzie obowiązywał wymóg wdrożenia ram referencyjnych dotyczących planu na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. W przypadku wariantu 1B wspomniane ramy referencyjne mają charakter wytycznych, w związku z czym miasta nie będą miały obowiązku wdrożenia wszystkich elementów tych ram. Dlatego też podsumowując można stwierdzić, że chociaż wszystkie warianty strategiczne są spójne, warianty 2A i 3A wykazują nieco większy stopień spójności w porównaniu z wariantem 1B.

7.4. Wsparcie zainteresowanych stron

Podmioty badane podczas konsultacji społecznych w przeważającej mierze popierają środki wsparcia UE wchodzące w zakres wariantu 0. Tylko 29 % zarejestrowanych badanych wskazało opcję obowiązkowych dla miast UE ram dotyczących planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju (warianty 2 i 3). Podczas spotkań konsultacyjnych z zainteresowanymi stronami i członkami Komitetu Regionów wyrażono również poparcie dla podejścia o charakterze nielegislacyjnym.

8. PREFEROWANY WARIANT

Na podstawie analizy skutków i porównania wariantów stwierdza się, że preferowanym wariantem strategicznym jest wariant 1B (niewiążące zalecenia dotyczące planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz ramy polityczne zawierające wymogi o szerokim zakresie). Powyższa decyzja wynika z tego, że wariant ten okazał się ogółem najlepszy pod względem skuteczności, wydajności, spójności i poparcia zainteresowanych stron. Niewiążące zalecenia są korzystniejsze w porównaniu z podejściem prawnym pod wieloma względami. Możliwe jest sporządzenie wytycznych dla miast o znacznie większym stopniu szczegółowości, co zwiększa elastyczność i skuteczność. Ponadto poparcie zainteresowanych stron ze wszystkich kategorii prawdopodobnie będzie większe w przypadku przyjęcia wariantu opartego na zasadzie dobrowolności. Biorąc pod uwagę różnorodność podejść do mobilności w miastach na szczeblu państw członkowskich oraz obecną ograniczoną dostępność porównywalnych danych i statystyk, niewiążące zalecenia dotyczące opracowania i wdrożenia planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju stanowią obecnie optymalny kierunek działania.

9. MONITOROWANIE I OCENA

Służby Komisji będą monitorowały proces wdrażania oraz skuteczność inicjatywy przy użyciu szeregu instrumentów, w tym europejskiej platformy dotyczącej planów na rzecz mobilności w miastach, która zostanie utworzona w przyszłości. Służby ocenią do 2020 r. zakres stosowania zintegrowanych podejść do mobilności w miastach w Unii Europejskiej. Na podstawie tych elementów określą one potrzeby w zakresie dalszych działań.