

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и Съвета относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол на задължението за сключване на такава застраховка“ (Кодифицирана версия)

COM(2008) 98 окончателен — 2008/0049 (COD)

(2008/C 224/08)

На 22 април 2008 г. Съветът на Европейския съюз реши, в съответствие с член 95 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за директива на Европейския парламент и Съвета относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използването на моторни превозни средства и за контрол на задължението за сключване на такава застраховка“ (Кодифицирана версия).

След като прецени, че съдържанието на предложението е напълно задоволително и не изисква никакъв коментар от негова страна, на 445-та си пленарна сесия, проведена на 28 и 29 май 2008 г. (заседание от 29 май 2008 г.), Европейският икономически и социален комитет взе решение с 80 гласа „за“, 0 гласа „против“ и 3 гласа „въздържал се“ да приеме положително становище по предложението текст.

Брюксел, 29 май 2008 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS

Становище на специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“ относно „Зелена книга: към нова култура за градска мобилност“

COM(2007) 551 окончателен

(2008/C 224/09)

На 25 септември 2007 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 262 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Зелена книга: Към нова култура за градска мобилност“.

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие становището си на 8 май 2008 г. (докладчик: г-н HERNÁNDEZ BATALLER, съдокладчик: г-н BARBADILLO LÓPEZ).

На 445-ата си пленарна сесия, проведена на 28 и 29 май (заседание от 29 май 2008 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с единодушие.

1. Заключение и препоръки

1.1 ЕИСК счита, че в политиката за градската мобилност трябва да бъдат определени приоритетите, включително по отношение на градоустройствените планове, информационното общество, информационните технологии и добрите практики, в частност за създаването на публични пространства, предназначени за пешеходци и велосипеди, и въвеждането на интегриран подход за инфраструктурата.

1.2 ЕИСК подкрепя усилията на Комисията и изразява надежда, че тя ще насърчи мерки на общностно равнище в подкрепа на мобилността, по-специално за колективния транс-

порт с високо качество и защита на потребителите, като се насърчава използването на велосипед и ходенето пеш.

1.3 За целта трябва да е налице адекватно и компактно градоустройствено решение, което да ограничава търсенето на самостоятелно придвижване с автомобил въз основа на градоустройствени планове и подходящо и рационално градско планиране.

1.4 Комитетът счита, че без това да пречи на приемането и на друг вид мерки, трябва да бъдат изменени Директива 85/377/ЕИО и Директива 2001/42/ЕО в смисъла, посочен в настоящото становище.

1.5 ЕИСК подкрепя използването на „зелени покупки“ при обществените поръчки за инфраструктурни проекти, финансирани чрез европейски програми и призовава да бъдат отстранени съществуващите пречки.

1.6 Създаването на Европейска обсерватория за устойчива градска мобилност би произвело добавена стойност чрез събиране на информация и насърчаване обмена на опит.

1.7 ЕИСК счита, че е необходимо да се въведе общ стандарт на общностно равнище за хармонизиране на критериите при изчисляване на тарифите и на статистическите данни.

2. Въведение

2.1 През последните години интензивността на движението по пътищата като цяло силно нарасна и в много случаи се получи драматичен обрат в т.нар. модален сплит: все повече пътувания се извършват с автомобил, а реално или в сравнение с тях пътуванията с обществен транспорт намаляват все повече.

2.2 През 2006 г. при представянето на средносрочния преглед на Бялата книга за транспорта ⁽¹⁾, Европейската комисия обяви намерението си да представи Зелена книга за градския транспорт. През последните месеци тя предприе широки обществени консултации, по време на които ЕИСК също изрази своята позиция ⁽²⁾.

2.2.1 ЕИСК смята, че намесата на Общността по въпроса за градската мобилност е необходима и полезна и счита, че вземането на решения на европейско равнище ⁽³⁾ включва европейска добавена стойност, която може да бъде конкретизирана чрез множество мерки, задължителни или не.

3. Съдържание на „Зелена книга: Към нова култура за градска мобилност“

3.1 Консултациите, проведени от Комисията, потвърдиха някои големи очаквания относно формулирането на истинска европейска политика за градска мобилност.

3.2 Новата концепция за градска мобилност предполага оптимизиране на използването на всички видове транспортни средства и комбиниране на различните видове колективен транспорт (влак, трамвай, метро, автобус и такси) с различни видове индивидуален транспорт (автомобил, велосипед, ходене пеш и т.н.).

3.3 Градската мобилност се счита за важен елемент за стимулиране на растежа и заетостта с голямо влияние за устойчивото развитие на ЕС.

3.4 Европейската добавена стойност може да има различни форми: насърчаване на обмена на добри практики на всички нива (местно, регионално или национално); допълване на определението за общи стандарти и, при необходимост, хармонизиране на стандартите; предлагане на финансова помощ на тези,

които най-много се нуждаят; насърчаване на научните изследвания, чиито приложения улесняват подобряването на състоянието на околната среда и сигурността на мобилността; опростяване на законодателството, а в някои случаи, промяна на съществуващите норми или въвеждане на нови.

3.5 С поставените 25 въпроса в Зелената книга Комисията отправя питане как да се справим със следните предизвикателства: градове с по-лесно придвижване, по-екологични градове, по-интелигентен, по-достъпен, сигурен и безопасен градски транспорт, създаване на нова култура за градска мобилност и необходимите за това средства. Все пак Комисията не представя, както е желателно, серия от конкретни мерки за градския транспорт от вертикален или хоризонтален характер.

4. Отговори на Зелената книга

В становището ще се опитаме да дадем отговор на всички въпроси, поставени от Комисията.

4.1 Въпрос 1: *Трябва ли да се предвиди схема за оценяване („label“), за да се признаят усилията на градовете-пионери в борбата със задръстванията и за подобряване на условията на живот?*

4.1.1 ЕИСК счита, че може да се въведе схема за оценяване, която да взема предвид вече съществуващите схеми и да бъде съвместима с тях.

4.1.2 На равнището на Общността би било целесъобразно Комисията да пристъпи към анализ на показателите за рентабилност, планиране и развитие, като създаде хармонизирана отправна рамка.

4.1.3 Също би било възможно вместо финансови стимули да се установят доброволни схеми за маркировка, като например тези, които се прилагат в рамките на политиката за туризъм.

4.1.4 При всяко положение схемите, които ще се приемат, трябва да се основават на обективни и прозрачни критерии, периодично да бъдат оценявани и, ако е необходимо, преразглеждани, и да са обект на достатъчно реклама.

4.2 Въпрос 2: *Какви мерки могат да се вземат за стимулиране на ходенето пеш и използването на велосипед като истинска алтернатива на автомобила?*

4.2.1 Предвид незначителния им дял в мобилността, „ходенето пеш“ и велосипедът по принцип не могат да се считат за алтернатива на използването на автомобила, освен ако местоработата и жилището се намират на много близко разстояние и метеорологичните условия са благоприятни. Освен това използването на велосипед не е универсално средство, тъй като изключва хората с намалена мобилност, хората с увреждания, малолетните и възрастните. Въпреки това, като връзка с колективния транспорт, „ходенето пеш“ и велосипедът могат да бъдат алтернатива в някои градове.

⁽¹⁾ COM(2006) 314 окончателен, Съобщение на Комисията до Съвета и Европейския парламент: Устойчива мобилност за нашия континент: Средносрочен преглед на Бялата книга за транспорт на Европейската комисия от 2001 г.

⁽²⁾ ОВ С 168, 27.7.2007 г., стр. 74, „Транспортът в градски агломерации и метрополитни региони“ (докладчик: г-н Ribbe).

⁽³⁾ Предвид Протокол № 30 от Договора за ЕО относно прилагането на принципите на субсидиарност и пропорционалност и Междунституционалното споразумение от 25 октомври 1993 г. между Европейския парламент, Съвета и Комисията.

4.2.2 Общините трябва да изготвят планове за устойчив градски транспорт, включващи велосипедна лента, като целта задължително трябва да бъде преминаване към екологично съобразни транспортни средства, които да отговарят на минималните европейски изисквания (които трябва да бъдат определени). Тези планове следва да разглеждат ситуации на липса на безопасност на пешеходците и да избягват конфликти между различните видове транспорт.

4.2.3 За целта плановете би трябвало да включват и количествени цели за увеличаване на дела на обществения пътнически транспорт, както и на придвижването с велосипед и пеш общо в транспорта. Ако не изготвят такива планове, общините би трябвало да бъдат изключени от финансовите помощи, отпуснати от фондовете на Общността. Също така Комисията би трябвало да проверява данните във въпросните планове, отнасящи се до зелените зони и велосипедните ленти.

4.3 Въпрос 3: *Какво може да се направи за стаяна на видовете транспорт в подкрепа на по-екологичен транспорт в градовете?*

4.3.1 Възможните решения зависят в голяма степен от мащаба (територия и брой жители) на града, като трябва да се отбележи, че замърсяването се дължи и на слабостите в териториалното устройство, а не само на транспорта.

4.3.2 Проблемът и неговите възможни решения трябва да се разглеждат в светлината на териториалното и градоустройствено планиране: осигуряване на сигурни обществени паркинги на входа на градовете; пътна мрежа, предназначена за изключително използване от колективния транспорт, свързана с различните видове транспорт (паркинги, влакове и метро), изграждане на големи пунктове за връзка с градския транспорт, които насърчават интермодалността, улеснявайки прекачването на различни транспортни средства, както и да бъде повишено качеството на услугата с цел превръщане на колективния транспорт в атрактивен за използване от пътниците.

4.3.3 Що се отнася до превода на стоки, Комисията би трябвало да насърчи обмена на добри практики в областта на градската логистика, както например в италианския град Сиена, където се издават само временни разрешителни за превоз на стоки.

4.4 Въпрос 4: *Как занаят да се увеличи използването на чисти и енергийно ефективни технологии в градския транспорт?*

4.4.1 Чрез въвеждане на данъчна политика за транспорта, която насърчава закупуването, въвеждането и използването на новите технологии, които могат да доведат до намаляване на замърсяването и увеличаване на енергийната ефективност.

4.4.2 Чрез събиране на информация относно екологично съобразното поведение на градовете: изчисляване на емисиите от транспорта на жител и ежегодно разпространение на резултатите.

4.5 Въпрос 5: *Как да се насърчи съвместното закупуване на екологично чисти технологии?*

4.5.1 Чрез насърчаване на използването на „зелени покупки“ при доставките за инфраструктурни проекти, финансирани по европейски програми и премахване на съществуващите пречки (4).

(4) Виж документ на СЕС „Concorida BUS“ и използваните там критерии.

4.5.2 На равнището на Общността би трябвало да се определят общи правила и да се хармонизират, ако е необходимо.

4.6 Въпрос 6: *Трябва ли да се определят критерии за дефиниране на зелените зони и ограничителните мерки, които ще се прилагат там? Как най-добре да се съвместят със свободното движение в градовете? Съществува ли проблем местните правила за зелените зони да се прилагат трансгранично?*

4.6.1 ЕИСК счита, че достъпът до тези зони трябва да се ограничи значително. Все пак е необходима хармонизация, за да не се допусне различие в разпоредбите, което да затрудни свободното движение на хора и да ограничи ненужно градската мобилност.

4.7 Въпрос 7: *Как да се насърчи занаят пред екологичното управление на превозни средства?*

4.7.1 Екологичното управление на превозно средство трябва да бъде включено в задължителните програми за обучение, свързани с първоначалната и последваща квалификация на водачите, както и да бъде предмет на данъчни облекчения за предприятията, които въвеждат мерки за контрол и измерване на характеристиките на управление на превозното средство. Би могла да се измени Директивата за категориите на водачите на автомобили, за да бъдат включени тези критерии.

4.8 Въпрос 8: *Трябва ли да се развият и насърчат по-добри информационни услуги за пътниците?*

4.8.1 Да, с оглед на сигурността в превозното средство, времето на чакане и пътуване, поведението на пътниците при спешни ситуации, както и относно всички съществуващи възможности за транспорт и техните условия.

4.9 Въпрос 9: *Необходими ли са по-нататъшни действия, за да се осигури стандартизацията на интерфейсите и взаимната съвместимост на приложенията на ИТС в градовете? Кои приложения ще бъдат приоритетни при предприемането на действия?*

4.9.1 Различните ИТС приложения трябва да са изцяло съвместими, за да е възможно използването на различни технологии, включително по отношение на документите за пътуване, улеснявайки прекачването от един вид транспорт на друг и подобрявайки времената на транспортна достъпност, което ще доведе до увеличаване на търговската скорост на обществения транспорт. Важно е ИТС приложенията да могат да приемат новостите на технологичния прогрес, за да не остаряят бързо и да бъдат амортизирани по тази причина.

ЕИСК счита, че трябва да се използват информационните и комуникационните технологии за подобряване на трафика и по-добра организация на транспорта.

4.10 Въпрос 10: *Относно ИТС, как може да се подобри обмяната на информация и добри практики между всички заинтересовани страни?*

4.10.1 Чрез публикуването на цифров каталог на добрите практики в областта на ИТС, който да се актуализира редовно и с който да могат да се правят справки по Интернет.

4.11 Въпрос 11: *Как да се подобри качеството на колективния транспорт в европейските градове?*

4.11.1 Чрез създаване на структури за координация на различните услуги на колективния транспорт, въвеждане на интегрирани системи за таксуване, чрез поставяне на изисквания за по-добра техника (не толкова замърсяваща и адаптирана към хората с намалена мобилност), чрез увеличаване на броя на връзките или честотата, което ще намали времето на чакане за пътниците, чрез въвеждане на платформи за автобусите (по-голяма безопасност, комфорт и бързина и по-малко потребление на енергия, което е равносилно на по-малко замърсяване), чрез изграждане пунктове за връзка с градския транспорт, които улесняват прекачването от едно превозно средство на друго, чрез подобряване на подготовката на лицата, работещи в този сектор, информация и насочване на вниманието на пътниците, чрез изграждане на инфраструктури за по-добро разпределение на транзитния трафик в градовете, чрез изграждане на буферни паркинги, както и предприемане на мерки за насърчаване на използването им, чрез поставяне на светофари, които дават предимство на колективния транспорт, чрез изграждане на подходящи пространства, осигуряващи безопасност и слизване на пътниците.

4.11.2 Един от най-ефективните инструменти в тази област е оценката на въздействието на определени планове, програми и проекти върху мобилността.

4.11.3 В този смисъл е полезно да се припомни решението на Съда на ЕО (дело C-332/04) относно липсата на оценка на околната среда на един проект за изграждане на търговски и развлекателен център в градска зона: по-конкретно, трябвало е да се изчисли броят на очакваните посетители, които ще посещават центъра със собствен транспорт, което да определи въздействието му върху околната среда и необходимостта от оценка.

4.11.4 Следователно съществуващите директиви биха могли да бъдат изменени в три аспекта:

4.11.4.1 Директива 85/337/ЕИО относно оценката на въздействието на определени публични и частни проекти върху околната среда, установява в своето Приложение III критериите, които държавите-членки трябва да прилагат, за да определят дали конкретни проекти ще имат значително въздействие върху околната среда.

ЕИСК предлага да се добави ново тире в този параграф 1 от въпросното Приложение III, в което изрично да се упомене

предоставянето на карта за мобилност (очаквани ползватели на съоръженията, местоживеене и т.н.).

4.11.4.2 На второ място, в Приложение IV на директивата е посочена информацията, която трябва задължително да се съдържа в доклада за околната среда.

ЕИСК предлага:

- a) да се добави ново тире в този параграф 4 от Приложение IV или да се промени текстът на третото тире в смисъл, че трябва изрично да са упоменати емисиите от транспорта, използван от обичайните ползватели на съоръженията;
- b) да се разшири параграф 5 от Приложение IV в смисъл да се разглежда не само осъществяването на проекта, а и последващата работа на съоръженията и корективните мерки, свързани с емисиите от транспорта до въпросните съоръжения.

В заключение, би трябвало да се направят изменения в посочения смисъл на Директива 85/337/ЕИО, приложение III, параграф 1 и приложение IV, параграфи 4 и 5.

4.11.4.3 На трето място, с оглед на Директива 2001/42/ЕО относно оценката на последиците от някои планове и програми върху околната среда, биха могли да се направят подобни допълнения (задължителни критерии за спазване и необходима информация в доклада за околната среда, касаещи мобилността и транспортните средства). В този случай би могло да се включи въздействието на плановете върху мобилността както е посочено по-конкретно в приложение I, точка „e“ и в приложение II, параграф 2.

4.12 Въпрос 12: *Трябва ли да се насърчи създаването на ленти специално за колективния градски транспорт?*

4.12.1 Да, тази мярка е абсолютно необходима и със съществено въздействие върху мобилността. Ленти или платформи, запазени за използване от колективния транспорт, означава повече сигурност, повече бързина, по-малко замърсяване и по-малко потребление на енергия, както и по-голям комфорт за пътуващия. Тази мярка ще допринесе за привличането на пътници, които използват лични автомобили.

4.13 Въпрос 13: *Има ли нужда от европейска харта за правата и задълженията на пътниците, използващи колективния транспорт?*

4.13.1 Увеличаването на правата и задълженията на пътниците е от съществено значение, за да може да бъде подобро качеството на обслужване в колективния транспорт (честота, точност, комфорт за всички категории пътници, безопасност, политика на таксуване и т.н.). Комитетът приветства идеята това да бъде направено, но като бъдат взети предвид характеристиките на всеки вид транспорт, особено на тези, които използват общи с други средства инфраструктури.

4.13.2 Предвид съществуващите нормативни различия в различни правни текстове и за различните видове транспорт, Комитетът счита, че всички права и задължения на ползващите колективен транспорт трябва да се съберат в „харта за правата“, която да може да се допълва от държавите-членки и чрез саморегулиране посредством кодекси за поведение, съставени от икономическите оператори и от организираното гражданско общество (сдружения на потребители, сдружения за опазване на околната среда, работодателски организации, синдикати и т.н.). ЕИСК подчертава значението на диалога между тези асоциации и предприятията за колективен транспорт, по-конкретно за подобряване качеството на услугата.

На общностно ниво трябва да се предприемат действия за преработване и консолидиране на съществуващите в различните правни текстове права, които да се допълват с действия от страна на държавите-членки и организациите на гражданското общество. ЕИСК подчертава необходимостта от съществуването на прости и гъвкави механизми и инструменти, чрез които правата на ползвателите да станат ефективни.

4.14 Въпрос 14: *Какви мерки да се предприемат за по-добро интегриране на пътническия и товарен транспорт в проучването и планирането на градската мобилност?*

4.14.1 Плановите за градска мобилност в метрополните зони би трябвало да вземат предвид както превоза на пътници, така и този на стоки, за да е възможно зареждането със стоки да се развива, без да се пречи на мобилността на хората.

4.14.2 За целта е необходимо да се увеличи персоналът, осигуряващ наблюдение на местата, запазени за товаро-разтоварни дейности.

4.14.3 Създаване на механизми, които улесняват функционирането и правят по-гъвкави системите за разкриване на нарушителите, така че превозното средство, което е в нарушение, да бъде отстранено възможно най-бързо от запазеното място и то отново да може да се използва.

4.14.4 Създаване на ефективни механизми за санкциониране на нарушителите от вдигането на превозното средство до ефективното събиране на глобата.

4.14.5 Кампания за информиране и приобщаване на гражданите с цел по-добро приемане на тези мерки от населението и сътрудничество за постигане на поставените цели, като една от целите на тази кампания да е спечелване на сътрудничеството на собственици на търговски обекти за контрола върху местата, запазени за товаро-разтоварни дейности, като им бъде показано, че незаконното заемане на тези места може да навреди на тяхната търговия.

4.14.6 Ограничаване на разрешеното време за спиране на местата, запазени за товаро-разтоварни дейности, в съответствие с времето, необходимо за по-голяма част от товаро-разтоварните дейности. Може да се предвиди възможността за изискване на специални разрешителни за удължаване на разрешеното време за престой, за да не се навреди на определени видове транспорт, като транспорта на мебелировка при пренасяне, при които е необходимо повече време за натоварване и разтоварване на

стоката. Също така могат да бъдат определени конкретни часови пояси за извършване на товаро-разтоварни дейности

4.15 Въпрос 15: *Как да се постигне по-добра координация на градския и извънградския транспорт с устройството на територията? Какъв вид организационна структура би била подходяща?*

Чрез подходяща координация в следните области:

а) координация между различните органи:

— в някои европейски градове създаването на органи за координация на транспорта допринесе изключително много за координирането и организацията на транспорта, което позволи да бъдат развити качествени, ефикасни и ефективни услуги;

— по отношение на координацията с други видове транспорт, трябва да се постигне повече прозрачност при начисляването на разходи на различните видове колективен транспорт;

— полезно би било, ако извънградският транспорт разполага с необходимата инфраструктура за модален обмен, така че да се улеснява прекачването на различните видове колективен транспорт, като по този начин се избягва използването на друго транспортно средство, за да се направи връзката между два вида транспорт.

б) координиране с инструментите за планиране:

— планирането на въздействието върху мобилността, което имат определени планове и проекти, е изискване, вече установено с важното решение на Съда от 16 март 2006 г. (дело C-332/04): задължението спорният проект да се подлага на оценка на околната среда се основава на очакваното въздействие по отношение на мобилността. При все това този критерий все още не е част от положителното право;

— следователно са необходими две изменения на общностните норми за оценка на околната среда, за да се прибави въздействието на плана или програмата за мобилността към последствията, които трябва да се имат предвид. ЕИСК предлага измененията, посочени в отговор номер 11;

— за да се осигури рационалното използване на земята, регионалните власти трябва последователно да прилагат стратегическото териториално устройство.

4.16 Въпрос 16: *Какви действия да бъдат предприети, за да могат градовете да се справят с проблемите на личната сигурност и безопасност в градския транспорт?*

4.16.1 Пътна безопасност: на европейско равнище следва да се насърчат добрите практики и засилването и структурирането на диалога със заинтересованите лица на регионално и местно равнище и с държавите-членки относно новите технологии и по-специално ИТС, които могат да подобрят безопасността. Следва също така да се повиши нивото на подготовка на водачите в този сектор и да се въведат разубеждаващи мерки, за да не се допусне трансграничните нарушения на трафика да остават ненаказани.

4.16.2 Лична защита: за насърчаване на добрите практики трябва да се засили физическото полицейско присъствие в средствата на колективния транспорт, главно в нощните часове или по маршрути към чувствителни квартали с високи показатели за конфликти и социално изключване, да се използват информационните технологии и да се предоставя информация на ползвателите.

4.17 Въпрос 17: *Как да се информират по-добре граждани и оператори относно потенциала на новите технологии за инфраструктурата и безопасността на превозните средства?*

4.17.1 Като се приобщават посредством образователни и информационни кампании, насочени по-специално към младежите. Също така чрез дейности в полза на повсеместно използване на контролни устройства в града за всички, които се движат по пътищата. По принцип, ЕИСК счита за особено подходящо приемането на мерки, които имат за цел да насърчават културния и гражданско-образователен аспект във всички области, свързани с градската мобилност.

4.18 Въпрос 18: *Трябва ли да се разработят автоматични радарни устройства, адаптирани за градска среда и да се насърчи използването им?*

4.18.1 В зависимост от преследваните цели тези устройства трябва винаги да допринасят за подобряване на мобилността и оптимизиране на търговските скорости. Да се насърчават добрите практики за повишаване на сигурността и използването на интелигентните устройства.

4.19 Въпрос 19: *Видеонаблюдението добър инструмент ли е за осигуряване на сигурността и безопасността на градския транспорт?*

4.19.1 Инсталирането в средствата на колективния транспорт на системи за спешни случаи, използващи новите технологии, които позволяват да бъдат предупредени службите в случаи на вандализъм или злополука, като бъде посочено местонахождението на превозното средство, от което директно да се предава картина и звук.

4.19.2 Следва да се предприемат подходящи мерки, за да се гарантира зачитането на правото на личен живот, което е основно човешко право.

4.20 Въпрос 20: *Трябва ли всички заинтересовани страни да си сътрудничат за създаването на нова култура на градската мобилност в Европа? Ще има ли полза от създаване на Европейска служба за градска мобилност по подобие на Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата?*

4.20.1 Новата култура на градска мобилност включва сътрудничеството на европейските институции, на институциите на държавите-членки, на местните и регионални власти, както и на организациите на организираното гражданско общество.

4.20.2 Създаването на Европейска обсерватория за устойчива градска мобилност би било полезна инициатива и би донесло добавена стойност, защото това би позволило събирането на информация, проучване на промените в търсенето на транспорт и насърчаване на обмена на опит. По този начин ще има по-добра информация за проблемите, произтичащи от мобилността и ще могат да се прилагат адекватните политики за тяхното разрешаване.

На европейско равнище е необходимо да се хармонизират мерките за градоустройствена оценка. ЕИСК счита, че уеднаквяването на критериите в тази област е положително.

4.21 Въпрос 21: *Как съществуващите финансови инструменти като структурните и кохезионни фондове могат по-добре да се използват по последователен начин за подпомагане на интегриран и устойчив градски транспорт?*

4.21.1 Като се постави за цел подобряването на фондовете за градска мобилност и плавното преминаване към екологичен колективен транспорт (икономичен и с малки емисии), както и получаването на по-голяма печалба за всяко инвестирано евро.

ЕИСК се обявява за увеличаване на процента от фондовете, предвидени за обучение и изследователска дейност.

4.21.2 Следва също така да се намали икономическият принос, като се изготвят обективни рамки, позволяващи да се избере най-рентабилното решение за общината, за да се предложи на гражданина качествен транспорт на разумна цена. Би трябвало да се даде предимство на ефективността и изпълнение на задълженията за обществена услуга.

4.22 Въпрос 22: *Как икономическите инструменти и по-конкретно пазарните инструменти, могат да подпомогнат постигането на чист и енергийно ефективен градски транспорт?*

4.22.1 Чрез налагането на „зелени клаузи“ при обществените поръчки за инфраструктурни проекти, финансирани по европейски програми.

4.22.2 Друга възможност би била включването на критериите „Buying green. A handbook on environmental public procurement“ [SEC(2004) 1050] в документ на Комисията, като се добавят зелените публични покупки на транспортни съоръжения.

Пазарът на лични превозни средства, както и на превозни средства за обществен транспорт, се променя в посока по-голямо зачитане на околната среда. Закупуването на по-чисти превозни средства (по отношение на горива и двигатели) би трябвало да бъде насърчавано и финансовите усилия от страна на купувачите да бъдат признати посредством диференцирано третиране на техните превозни средства в рамките на политиките по отношение на достъпа до градските центрове.

4.23 Въпрос 23: Как изследователските дейности могат да допринесат за облекчаване на градските ограничения и за подобряване на движението в градовете?

4.23.1 Като бъдат ясно определени видовете проекти, които могат да получават публични помощи от Общността, и като се изисква (подходящ контрол) спазването (в определения срок) на целите на тези проекти, за да може, в случай на неспазване, да се изисква връщането на отпуснатите помощи.

4.24 Въпрос 24: Трябва ли да се поощрява въвеждането на градски такси в градовете? Нужни ли са обща нормативна рамка и/или насоки за таксуването в градовете? Трябва ли приходите от него да са предназначени за подобряване на общественя транспорт? Трябва ли външните разходи да се превърнат във вътрешни?

4.24.1 Необходимо е общо правило на европейско равнище, което би трябвало да бъде изготвено чрез хармонизиране на критериите за изчисляване на таксите и изчисляването на полезен праг на гъстота на мрежата на общественя транспорт.

4.24.2 При все това ЕИСК счита, че системите за таксуване или такси за достъп в центъра на градовете се въвеждат в интерес на обществото и дават приемливи незабавни резултати, но могат да се окажат дискриминационни по отношение на хората с по-ниски доходи и ще имат слаб разубеждаващ ефект спрямо по-заможните социални слоеве.

Местните власти могат да приемат мерки за противодействие на евентуалните отрицателни ефекти, като например да насърчат

употребата на градския транспорт или да предоставят пропуски на по-ниски цени.

4.24.3 Друга възможност с „хоризонтален ефект“ за всички слоеве на населението би било плащането на „пътна такса“ на входните пунктове, но не чрез събирането на определена сума пари, а чрез „изчисляване“ на квота от градски километри, които се полагат на всеки водач. В случая се касае за „разпределение“ на достъпа (километри/времева единица), което би довело до подбиране и управление на градските трасета като частен транспорт, което може да се счита за дискриминационен фактор в зависимост от местоживеенето, изходната точка и дестинацията.

4.24.4 Естествено това „зониране“ би допълнило вече предложеното определяне на „зони със слаб трафик“, в които на практика ще могат да се движат само колективният транспорт и живеещите в района.

4.25 Въпрос 25: Каква добавена стойност в дългосрочен план би имала предвидената европейска подкрепа за финансиране на чист и енергийноефективен градски транспорт?

4.25.1 Тази добавена стойност е огромна и трудна за изчисляване, ако се вземат предвид факторите, свързани с хигиената или здравето, както психологически, така и физически, както и стойността на времето, с което разполагат хората (предвид значителното време, необходимо за пътуване между дома и работата и обратно, което, прибавено към работния ден, води до многобройни отрицателни фактори).

Брюксел, 29 май 2008 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Dimitris DIMITRIADIS