

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите — План за действие за градска мобилност“**

COM(2009) 490 окончателен

(2011/С 21/10)

Докладчик: г-н **Raymond HENCKS**

На 30 септември 2009 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:

*„Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите относно План за действие за градска мобилност“*

COM(2009) 490 окончателен.

На 3 ноември 2009 г. Бюрото на Комитета възложи на специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктура, информационно общество“ да подготви работата на Комитета по този въпрос.

Предвид неотложното естество на работата (член 59, параграф 1 от Правилника за дейността), на 463-ата си пленарна сесия на 26 и 27 май 2010 г. (заседание от 27 май 2010 г.) Европейският икономически и социален комитет реши да определи г-н HENCKS за главен докладчик и прие настоящото становище със 175 гласа „за“, 1 глас „против“ и 1 глас „въздържал се“.

## 1. Заключение и препоръки

1.1 Повече от 60 % от населението на Европа живее в градските зони. На практика всички тези зони се сблъскват с едни и същи проблеми, породени от пътния трафик: претоварване на инфраструктурата, екологични щети, замърсяване на въздуха и шумово замърсяване, пътни злополуки, здравословни проблеми, места с недостатъчна пропускателна способност от логистичната верига и т.н.

1.2 Ето защо ЕИСК одобрява изцяло инициативата на Европейската комисия чрез плана за градска мобилност да предложи на местните, регионалните и националните власти възможности да осигурят в градските зони възможно най-високо и устойчиво качество на живот.

1.3 ЕИСК е убеден, че в някои области на градската мобилност съгласуваните действия в рамките на Общността могат да донесат нетна добавена стойност и поради това настоява за по-ясно определяне на областите на компетентност и отговорност на Съюза, в съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност.

1.4 При все това е необходимо да се отбележи, че предложенията на Комисията, залегнали в плана ѝ за действие, отстъпват значително от препоръките, които ЕИСК отправи в свои предходни становища относно градската мобилност.

1.5 Така например по-голяма част от препоръчаните от Комисията мерки не стигат по-далеч от добронамерените съвети – впрочем похвални – но нямат нито задължителен, нито революционен характер.

1.6 Освен това фактът, че в разглежданото съобщение се повтарят голяма част от темите и предложенията, които вече присъстваха в съобщението относно „Развитие на гражданската мрежа“ от 1998 г., навежда на мисълта, че оттогава положението съвсем не се е подобрило. Във връзка с това ЕИСК изразява съжаление, че липсва равностойност на инициативите, предвидени във въпросното съобщение.

1.7 Планът за действие в разглежданото съобщение трябваше да бъде съпътстван този път от количествено измерими цели на базата на съвкупност от показатели, които градовете и крайградските райони да се стараят да постигнат посредством планове за устойчива мобилност по техен избор.

1.8 ЕИСК смята за необходимо настоящият план за действие да бъде допълнен с друг план, който разглежда в подробности, наред с другите въпроси, и престъпността в обществения транспорт, немоторната мобилност и мотоциклетите.

1.9 ЕИСК приветства намерението на испанското председателство на Съюза за създаване на паневропейска система или програма за насърчаване на достъпността в европейските градове и общините на Европа, по-конкретно насочена към хората с ограничена подвижност, и заявява интереса си към активно участие в тази инициатива поради значението, което тя има за гражданското общество.

1.10 Накрая ЕИСК препоръчва по-ефективно разпределение на структурните и кохезионните фондове на Съюза, по-специално чрез създаване на специален финансов инструмент за насърчаване на градската мобилност. Той предлага отпускането на средства да се обвърже с прилагането на планове за градска мобилност и спазване на критериите за достъпност за хора с ограничена подвижност.

## 2. Създаване на плана за действие

2.1 На 30 септември 2009 г. Европейската комисия прие план за действие за градска мобилност, който, без това да е изрично уточнено в заглавието, следва да бъде устойчив.

2.2 С публикуването на този план за действие Европейската комисия отговори на очакванията на редица заинтересовани страни, преди всичко на Европейския парламент, но и на ЕИСК, който в своето проучвателно становище относно транспорта в градски агломерации и метрополни региони <sup>(1)</sup> и в други становища <sup>(2)</sup> е настоявал за подобна инициатива. Според ЕИСК един такъв план би трябвало да бъде придружен от количествени цели за подобряване на качеството на живот, защитата на околната среда и енергийната ефективност в градовете.

2.3 На 25 септември 2007 г. със Зелената книга „Към нова култура на градска мобилност“ Комисията постави началото на обществени консултации. Тези консултации потвърдиха категорично, че Европейският съюз следва да играе важна роля в насърчаването на устойчива градска мобилност.

2.4 Публикуването на план за действие (предвидено в законодателната дейност на Европейската комисия за 2008 г.) обаче, беше обявено, после отложено на няколко пъти заради възраженията на някои, които смятаха, че всякаква инициатива на Комисията в тази област би била в противовес на принципа на субсидиарност и на независимо управление на местните и регионалните власти.

2.5 Тъй като поради изброените по-горе причини Комисията не успя да публикува своя план за действие, както беше предвидено преди края на 2008 г., Европейският парламент, опасявайки се, че инициативата ще бъде изцяло прекратена, разгледа въпроса и гласува резолюция относно плана за действие за градска мобилност <sup>(3)</sup> в подкрепа на Комисията, която беше приканена да включи определен брой указания от Зелената книга в сборник, предназначен за местните и регионалните власти.

## 3. Ролята на Съюза в рамките на градската мобилност

3.1 Политически декларации за намеренията за устойчив градски транспорт не липсват, но те трябва да бъдат съпътствани от конкретни решения и органи, които разполагат с най-много инструменти за прилагането им.

3.2 Градските транспортни системи са част от европейската транспортна система и съответно от общата транспортна политика. На неформалната среща на Съвета на министрите на транспорта на 16.02.2010 г. беше подчертана необходимостта от въвеждане на планове за градска мобилност в законодателни актове, съгласувани между местните, регионалните, националните и общностните власти с цел насърчаване на по-добро интегриране на инфраструктурите и на транспортните услуги в стратегиите за териториите, градовете и селските райони.

3.3 Редица директиви, регламенти, съобщения и общностни програми за действие вече оказват много голямо въздействие върху градския транспорт, независимо дали се отнася за изменението на климата, защитата на здравето, околната среда, устойчивата енергия, пътната безопасност или за инвестициите в публичния транспорт и неговата експлоатация.

3.4 С оглед на стриктното спазване на принципа на субсидиарността Комисията само приканва градовете да въведат мерки за борба срещу изменението на климата, за създаването на ефикасни и устойчиви транспортни системи, като всичко това да става само въз основа на доброволни ангажименти.

3.5 ЕИСК би желал да припомни във връзка с това, че макар че градовете и крайградските региони са много различни, те се сблъскват с общи проблеми, свързани с устойчивото развитие, които не свършват на границата на градовете и които могат да бъдат решени само чрез единен пакет от действия на европейско равнище подобно на общностните разпоредби относно качеството на атмосферния въздух или относно управлението на шума в околната среда <sup>(4)</sup>.

3.6 Тук следва да се добави, че в своето съобщение „Устойчиво бъдеще за транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система“ <sup>(5)</sup> Комисията констатира по отношение на транспортните политики: „По-ограничени бяха обаче резултатите по отношение на целите на Стратегиата на ЕС за устойчиво развитие (СУР): както е отбелязано в доклада за напредъка за 2007 г., европейската транспортна система в много отношения още не е погела пътя към устойчивостта.“

3.7 В неотдавнашно проучвателно становище, в което бяха разгледани изходни точки за европейска транспортна политика след 2010 г. <sup>(6)</sup>, ЕИСК установи, че въпреки че транспортът е ключ към много от нашите свободи (свободата да живеем и работим в различни части на света, свободата да се възползваме от различни продукти и услуги и свободата на търговията и на установяването на лични контакти), една от основните мисии на политиката е да определи рамката за тези свободи и дори да постави граници, при условие че те засягат, дори застрашават други свободи или потребности, например когато се отнася за здравето на хората, околната среда или климата, но също и за потребностите на бъдещите поколения.

3.8 Политиките за градски транспорт, провеждани от някои градове пионери в областта на устойчивия транспорт са доказателство, че ангажираните отговорни фактори могат, ако изразят воля, да обърнат неблагоприятните тенденции, но наложителната необходимост да се ограничат емисиите на CO<sub>2</sub> извежда на преден план абсолютната необходимост от европейска колективна ангажираност.

<sup>(1)</sup> ОВ С 168, 20.7.2007 г., стр. 77.

<sup>(2)</sup> ОВ С 224, 30.8.2008 г., стр. 39; ОВ С 317, 23.12.2009 г., стр. 1.

<sup>(3)</sup> (2008/2217(INI)) докладчик: г-н Savary.

<sup>(4)</sup> Директива 2008/50/ЕО относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, Директива 2002/49/ЕО относно управлението на шума в околната среда

<sup>(5)</sup> COM (2009) 279 окончателен.

<sup>(6)</sup> ОВ С 255, 27.9.2010 г., стр. 110.

3.9 Движението в градовете и, в частност, придвижванията с моторни превозни средства са източник на 40 % от емисиите на CO<sub>2</sub> и на 70 % от емисиите на други вредни вещества от автомобилния транспорт. ЕС ще може да постигне собствените си цели в областта на изменението на климата, само ако промени политиките си за градския транспорт. Предизвикателствата не могат да бъдат решени с изолирани действия - колкото и похвални и необходими да са те - изключително на местно или регионално равнище.

3.10 Ето защо е важно да се мобилизират всички европейски ресурси за подкрепа на действията на местно и териториално равнище, за да могат да бъдат постигнати целите от общата стратегия на Европейския съюз относно борбата срещу изменението на климата, повишаването на енергийната ефективност, развитието на възобновяеми енергийни източници и засилване на социалното сближаване.

#### 4. Съдържание на плана за действие

4.1 Предложеният от Комисията план за действие се отнася за превода както на хора, така и на товари в градските и крайградските райони и се основава в широка степен на резултатите от започнатата на 25 септември 2007 г. обществена консултация.

4.2 Целта на плана е да се подпомогнат местните, регионалните и националните власти в насърчаването на култура на устойчива градска мобилност, по-конкретно чрез намаляване на движението и задръстванията в градовете и в резултат на това - на пътнотранспортните произшествия, замърсяването на атмосферата и потреблението на енергия, без при все това да им бъдат налагани готови решения.

4.3 В този смисъл планът за действие на Комисията не измества в никакъв случай местните, регионалните и националните власти в избора на решенията, които те предпочитат за разрешаване на проблемите с градската мобилност. Планът е насърчаващ и предлага да бъде събран, документиран и споделен опит с цел насърчаване на добрите практики, да бъде оказана помощ при използване на възможностите за финансиране или съфинансиране от страна на ЕС, подкрепа за изследователски проекти и подготовка на документи с насоки, по-конкретно за превода на товари или за интелигентните транспортни системи.

4.4 Общият план за действие посочва 20 конкретни мерки, разпределени в шест главни теми, обобщени по-долу, които да бъдат изпълнени по график до 2012 г.

##### 4.4.1 Насърчаване на интегрирани политики

Целта е да бъде разработен интегриран подход, който да отчита взаимозависимостта между видовете транспорт, ограниченията в рамките на градското пространство и ролята на градските системи, за да се поощрява взаимовръзката на всички видове транспорт, по-специално в рамките на плановете за градска мобилност.

##### 4.4.2 Действие, насочено към гражданите

Трябва да се обърне внимание на:

- лостовете (тарифи, качество, достъпност за хората с ограничена подвижност, информация, права на пътниците, зелени зони и др.), чрез които да се насърчават гражданите да използват редовно обществения транспорт или немоторни превозни средства;
- образователни, информационни и популяризиращи кампании за устойчиво поведение;
- енергийно ефективно шофиране на частни и професионални водачи.

##### 4.4.3 По-екологичен градски транспорт

Планът за действие предвижда да се оказва подкрепа на научните изследвания и разработването на превозни средства с ниски или нулеви емисии и на щадящи видове транспорт. Комисията ще разработи интернет наръчник, съдържащ информация за чистите превозни средства, и ще улеснява обмена на информация за градските ценови тарифи. Комисията възнамерява също така да проучи ефикасността на пътните такси и интернализацията на външните разходи.

##### 4.4.4 Увеличаване на финансирането

Комисията изразява желание да работи за оптимизиране на съществуващите европейски източници на финансиране и да разгледа нуждите от бъдещо финансиране. Тя ще публикува документ с насоки за устойчива градска мобилност и политиката в областта на социалното сближаване и ще проучи различни ценови формули за градския транспорт. Целта е да се познаят по-добре съществуващите възможности за финансиране от страна на Съюза и да се оптимизира това, което съществува чрез по-добро функциониране на пакета от инструменти, като структурните фондове и фондовете за научноизследователска дейност, да се проучат новаторски публично-частни партньорски схеми, както и възможностите за собствено финансиране за устойчива градска мобилност.

##### 4.4.5 Споделяне на опит и знания

Заинтересованите страни трябва да имат възможност да се възползват от чуждия опит. За целта Комисията ще изготви база данни с информация за широк спектър от изпробвани и вече въведени в практиката решения. Тази база данни ще предоставя и общ поглед върху полезните законодателни и финансови инструменти, по-специално посредством обсерватория за градска мобилност под формата на виртуална платформа.

##### 4.4.6 Оптимизиране на градската мобилност

За да улесни преминаването към по-екологични видове транспорт и по-ефикасна логистика, Комисията възнамерява да ускори плановете за устойчива градска мобилност в градовете и регионите. Във връзка с това тя ще изготви документи с насоки за важните аспекти на тези плановете, като градския товарен транспорт и интелигентните транспортни системи.

4.5 През 2012 г. Комисията ще извърши преглед на прилагането на настоящия план за действие и ще оцени необходимостта от по-нататъшни мерки.

## 5. Общи бележки

5.1 Общественият транспорт е от общ интерес и за това следва да отговаря на критериите за универсалност, достъпност, непрекъснатост, качество и приемливи цени. Във връзка с това ЕИСК одобрява всички планирани в разглежданото съобщение дейности, които са в правилната посока.

5.2 ЕИСК приветства това, че в документа на Комисията неговото становище относно Зелената книга за градска мобилност се цитира сред отправните становища, които са в основата на разглежданото съобщение, но все пак е длъжен да отбележи, че предложенията на Комисията изостават в значителна степен от препоръките на ЕИСК, направени в горепосоченото становище и в други становища по тази тема <sup>(7)</sup>.

5.3 Без да поставя под съмнение принципа на субсидиарност и ограничените правомощия, с които разполага Съюзът в тази област, ЕИСК изразява съжаление, че препоръките, които отправи в проучвателното си становище <sup>(8)</sup> „Интегриране на транспортните политики и политиките за устройство на територията за постигане на по-устойчив градски транспорт“ в подкрепа на засилване на ролята на Съюза, не са получили положително развитие.

5.4 Водена от загрижеността да не наруши принципа на субсидиарност, Комисията се поставя в положението по-скоро на улесняващ или подпомагащ фактор, отколкото на регулатор или предоставящ услуги. По-голямата част от препоръчаните от Комисията мерки не стигат по-далеч от добронамерени съвети – похвални наистина, но без задължителен, нито революционен характер.

5.5 Освен това при прочита на разглежданото съобщение се налага изводът, че в случая става въпрос за копиране, ако не дословно, то поне по същество, на съобщението „Развитие на гражданската мрежа“ COM(1998) 431 окончателен.

5.6 Единадесет години след съобщението от 1998 г., известно с лозунга „push and pull“ (сваляне от личния автомобил и качване в обществен транспорт), на дневен ред са същите теми, по-конкретно: насърчаване на обмяна на информация, сравняване на резултатите, въвеждане на адекватна политическа рамка, използване на финансовите инструменти на Европейския съюз.

5.7 ЕИСК изразява съжаление, че липсва равностойка на инициативите, предвидени в съобщението от 1998 г., като например Европейската информационна служба за транспорт на къси разстояния (ELTIS), споразумението, сключено с мрежата на градовете и регионите (POLIS), свързването на националните мрежи за велосипедни алеи, развитието на система за самооценка на постиженията, пилотния проект за оценка на местните системи за транспорт на пътници, ръководството за управление на мобилността и анализа на пречките, електронните билети, обучението на професионални водачи, съобщението относно управлението на мобилността, предвидено за 2000 г., както и редица обявени изследователски проекти.

5.8 ЕИСК би предпочел планът за действие в съобщението поне да бъде съпътстван този път от количествено измерими цели на базата на съвкупност от показатели (вж. становище CESE 1196/2009), които градовете и крайградските райони да се стараят да постигнат посредством планове за устойчива мобилност по техен избор.

5.9 Жалко, че това не е направено, още повече, че в съобщението си „Устойчиво бъдеще за транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система“ Комисията изразява съжаление, че целите, поставени в областта на устойчивостта на транспорта, далеч не са постигнати и се налагат основни промени в ориентацията.

5.10 Социалните въпроси, натискът върху средата, оказван от консуматорското общество, немоторната мобилност, мотопедите и дейностите за избягване *à priori* на придвижванията с моторни средства, по-скоро са оставени на заден план. Същото се отнася и до трансграничното сътрудничество, проблемите, свързани с устройството на територията, урбанизма и разрастването на градските райони, което увеличава необходимостта от транспортна инфраструктура.

5.11 ЕИСК смята за необходимо разглежданият план за действие да бъде допълнен с друг план, който да включва по-подробно и немоторната мобилност и мотоциклетите.

5.12 Основната цел, която си поставя планът за действие, е да „рационализира“ и управлява индивидуалната моторна мобилност, а не да я избягва. Рестриктивното управление на търсенето, свързано с използването на автомобила, независимо дали се отнася за позитивен подход като насърчаване на схемите за използване на един автомобил или възпиращи мерки (възпираща политика относно паркирането, пътни такси, глоби) се ограничава до обявяването на проучване на правилата за достъп до различни видове зелени зони.

5.13 Проучванията, предвидени в рамките на плана за действие, по-конкретно как обществеността приема градските пътни такси, въвеждането на енергийно ефективно шофиране, интернализиранието на външните разходи и наличието на технологии и начина на покриване на разходите, несъмнено ще внесат добавена стойност. Същевременно обаче е важно конкретните действия, които се налагат от тези проучвания, да не бъдат пожертвани в името на принципа на субсидиарност.

5.14 В заключение, планът за действие не се занимава с начина, по който гражданското общество би могло да бъде привлечено по-активно към дейностите в полза на една устойчива мобилност, въпреки че гражданското общество има капацитета да обедини заинтересованите страни и политически отговорните фактори и да повиши интереса на всички части на обществото за преразглеждане и промяна на навиците на придвижване.

## 6. Специфични бележки

В допълнение към общите бележки, формуирани по-горе, ЕИСК би желал да коментира някои от 20-те специфични действия.

<sup>(7)</sup> ОВ С 255, 27.9.2010 г., стр. 110; ОВ С 224, 30.8.2008 г., стр. 39; ОВ С 168, 20.7.2007 г., стр. 77.

<sup>(8)</sup> ОВ С 317, 23.12.2009 г., стр. 1.



*Действие 1 — Ускоряване на приелането на планове за устойчива градска мобилност*

*Действие 6 — Подобряване на информацията относно пътуванията*

6.1 ЕИСК одобрява факта, че Комисията ще окаже логистична подкрепа на местните власти при разработването на планове за устойчива градска мобилност, обхващащи превоза за товари и пътници.

6.2 В дългосрочен план Комисията може да предприеме по-нататъшни стъпки, например чрез стимули или препоръки.

6.3 ЕИСК би искал да поднови предложението си за обвързване на всяка финансова помощ за общините от страна на фондовете на Общността със задължението за изготвяне на планове за мобилност, като градовете да имат свободата да адаптират тези планове към местните особености.

6.4 Все пак тези планове следва да включват задължителна цел за преминаване към щадящи околната среда транспортни средства, съобразени с минималните общностни изисквания, за:

- да могат всички категории жители, посетители и служебно пътуващи лица да се ползват от устойчиви средства за придвижване и да бъдат отстранени социалните неравенства в областта на мобилността;
- да се намалят емисиите на CO<sub>2</sub>, замърсяването, шумът и потреблението на енергия;
- да се подобри ефективността и ефикасността на превоза на пътници и товари, като бъдат отчетени външните разходи.

6.5 Спазването на тези критерии трябва да се отчита при присъждането на препоръчания от Комисията специален знак „градска мобилност“, чието бързо въвеждане ЕИСК насърчава.

*Действие 4 — Платформа относно правата на пътниците*

6.6 Комитетът изразява съжаление, че не е било уважено предложението му всички права на ползващите колективен транспорт да се съберат в „харта за правата“.

6.7 От друга страна, одобрява намерението на Комисията да допълни регулативния подход с общи качествени показатели с цел защита на правата на пътниците и лицата с ограничена подвижност, както и общите процедури за подаване на жалби и механизми за докладване.

6.8 ЕИСК изразява съжаление, че една от основните бариери пред използването на обществен транспорт, а именно липсата на сигурност най-вече в най-рядко използваните линии и пътуванията вечер или през нощта, не е разгледана в съобщението,

въпреки че добре обучените и достатъчно на брой придружаващ персонал, както и видеонаблюдението представляват ефикасни превантивни средства за борба с престъпността в обществен транспорт.

6.9 Тъй като участието на множество заинтересовани страни води до голямо разнообразие по форма и същество в дейностите, е необходимо да се извършва редовна оценка на дейностите, за да може да се прецени дали дадена дейност или политика отговаря на нуждите на ползвателите и при необходимост да се адаптира, промени или премахне. При все това в плана за действие на Комисията не се споменава нищо по този въпрос.

*Действие 5 — Подобряване на достъпа за лица с ограничена подвижност*

6.10 ЕИСК счита, че броят на европейските граждани с ограничена подвижност (възрастни хора, инвалиди, хора с увреждания, но също и бременни жени или хора с детски колички) значително надхвърля 100 милиона.

6.11 Вярно е, че някои градове предприеха образцови мерки в полза на лицата с ограничена подвижност, но тези инициативи все още остават изолирани случаи. Твърде често тези хора се сблъскват с непреодолими пречки при придвижването им с обществен транспорт (достъпност, съоръжения) или пеша (сложни кръстовища, стеснени тротоари, кафенета/бирарии, разположени върху тротоарите). Към това следва да се добави недостатъчното гражданско съзнание на другите граждани (неправомерно паркиране, незачитане на паркоместата, запазени за хората с увреждания). ЕИСК приветства намерението на испанското председателство за създаване на паневропейска система или програма за насърчване на достъпността на европейските градове и заявява интереса си от активно участие в тази инициатива поради значението, което тя има за гражданското общество.

6.12 Системата за техническо подпомагане не е достатъчно развита и не отговаря на реалните нужди заради малкия размер на пазара, което спира инвестициите и иновациите.

6.13 ЕИСК одобрява напълно включването на въпроса за достъпността за хората с ограничена подвижност в Стратегията на ЕС за хората с увреждания 2010-2020 г., както и разработването на подходящи качествени показатели и механизми за докладване.

6.14 Тези мерки би следвало да бъдат подкрепени със съответните финансови средства, отпуснати от общностните фондове, на национално, регионално и местно равнище, но преди всичко на равнище ЕС.

*Действие 8 — Кампании относно поведение за устойчива мобилност*

6.15 Комисията възнамерява да обмисли присъждането на специален знак, за да насърчи приелането на планове за устойчива градска мобилност.

6.16 ЕИСК може само да одобри въвеждането на подобен знак, позовавайки се на своето становище (CES 324/99) относно Зелената книга за „мрежа за гражданите“, в което още тогава беше отбелязал, че присъждането на знаци за качество и/или цена представлява реален стимул за конкуренцията по отношение на качеството.

*Действие 12 — Проучване на градските аспекти на интернализацията на външните разходи*

*Действие 13 — Обмен на информация за градските ценови схеми*

6.17 Няма съмнение, че един „достъпен“ обществен транспорт е полезен от гледна точка на обществото, но също така е очевидно, че от икономическа гледна точка той е силно губещ. Приходите от ползвателите не могат да покрият всички разходи по дейността, а още по-малко инвестициите, така че са абсолютно необходими публични субсидии.

6.18 Във връзка с това ЕИСК смята, че методическото проучване на градските аспекти на интернализацията на външните разходи, обявено от Комисията, ще внесе повече прозрачност при изчисляването на разходите в сектора. Припомня, че въпросът с външните разходи е поставен още в съобщението от 1998 г., както и възможността за реинвестиране на приходите от пътните такси на местно равнище, най-вече в обществения транспорт и съоръженията в полза на придвижванията пеша и с велосипед. При все това тези два проблема остават нерешени.

*Действие 15 — Анализиране на нуждите от бъдещо финансиране*

6.19 Само 9% от кредитите от структурните фондове за транспорта са насочени към придвижванията в градска среда, въпреки че на практика всички градове и региони страдат (в

много различна степен) от липсата на средства за достатъчни инвестиции в областта на градската мобилност.

6.20 Въпреки че в своята пътна карта Комисията предвижда да анализира бъдещите финансови нужди след 2010 г., като същевременно продължи да подкрепя финансово програмата CIVITAS<sup>(9)</sup>, ЕИСК би предпочел един по-официален ангажимент за предоставяне на допълнителни средства, без при все това да се пренебрегват възможностите за дори частично финансиране на градската мобилност чрез средствата от пътни такси или такси паркиране. ЕИСК предлага създаването на специален финансов инструмент за насърчване на градската мобилност.

6.21 В Съобщението си „Развитие на гражданската мрежа“ от 1998 г. Комисията беше заявила намерението си да подкрепя приоритетно устойчивите системи за местен и регионален транспорт и да проучи възможностите да контролира условията на достъпност в тези транспортни системи. ЕИСК би бил доволен да се запознае с резултатите от този преглед.

6.22 ЕИСК счита, че вместо да предвижда степен на приоритетност, бъдещото законодателство относно общностните фондове следва, при преразглеждането му, планирано за 2013 г., да обвърже предоставянето на финансови средства от Общността на градския обществен транспорт с условието за прилагане на плановете за градска подвижност и с условието за стриктно спазване на изискванията за достъпност за хората с ограничена подвижност.

*Действие 17 — Създаване на обсерватория за градска мобилност*

6.23 ЕИСК приветства създаването на обсерватория за градска мобилност под формата на виртуална платформа, като се подразбира, че обменът на добри практики следва да обхване всички аспекти на градската мобилност, включително достъпността за хора с ограничена подвижност.

Брюксел, 27 май 2010 г.

Председател  
на Европейския икономически и социален комитет  
Mario SEPI

<sup>(9)</sup> CIVITAS: (City VITAlity Sustainability) общностна програма за изследователска дейност и иновации в областта на градския транспорт.