

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů o Akčním plánu pro městskou mobilitu

KOM(2009) 490 v konečném znění

(2011/C 21/10)

Zpravodaj: **pan HENCKS**

Dne 30. září 2009 se Evropská komise, v souladu s článkem 262 Smlouvy o založení Evropského společenství, rozhodla konzultovat Evropský sociální a hospodářský výbor ve věci

„sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, Akční plán pro městskou mobilitu“

KOM(2009) 490 v konečném znění.

Dne 3. listopadu 2009 předsednictvo Výboru pověřilo specializovanou sekci Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost přípravou podkladů Výboru na toto téma.

Vzhledem k naléhavé povaze práce (čl. 59 odst. 1 Jednacího řádu) Evropský hospodářský a sociální výbor jmenoval pana HENCKSE hlavním zpravodajem na 463. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 26. a 27. května 2010 (jednání dne 27. května), a přijal následující stanovisko 175 hlasy pro, 1 hlas byl proti a 1 člen se zdržel hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Městské oblasti představují životní prostor více než 60 % evropského obyvatelstva. Prakticky všechny tyto oblasti se setkávají se stejnými problémy způsobovanými silniční dopravou – s dopravními zácpami, zatížením životního prostředí, znečištěním ovzduší a hlukovým znečištěním, silničními nehodami, zdravotními potížemi, místy se sníženou průchodností v logistickém řetězci atd.

1.2 EHSV tedy plně schvaluje, aby Evropská komise prostřednictvím plánu pro městskou mobilitu navrhla místním, regionálním i celostátním orgánům způsoby, jak nabídnout co nejvyšší a nejudržitelnější kvalitu života v městských oblastech.

1.3 EHSV je přesvědčen, že v určitých oblastech městské mobility by mohl společný postup na úrovni EU přinést přidanou hodnotu, a proto vyzývá k jasnějšímu vymezení oblastí pravomoci a odpovědnosti Unie v souladu se zásadou subsidiarity a proporcionality.

1.4 Musí nicméně konstatovat, že návrhy Komise uvedené v jejím akčním plánu silně zaostávají za jeho doporučeními uvedenými v jeho předchozích stanoviscích k městské mobilitě.

1.5 Většina opatření navržených Komisí nepřesahuje fázi dobře míněných rad, které jsou sice velmi chvályhodné, nejsou však nijak závazné ani převratné.

1.6 Kromě toho skutečnost, že ve zkoumaném sdělení se nachází velká část témat a návrhů, jež již figurovaly ve sdělení

o rozvoji občanských sítí z roku 1998, působí dojmem, že se situace od té doby v podstatě nezlepšila. EHSV v této souvislosti lituje, že chybí hodnocení iniciativ navržených ve zmíněném sdělení.

1.7 Podle EHSV by měl být zkoumaný akční plán tentokrát přinejmenším doplněn o kvantitativní cíle měřitelné na základě souboru ukazatelů, jichž by se města a příměstské regiony měly snažit dosáhnout prostřednictvím plánů udržitelné mobility, které si samy zvolí.

1.8 EHSV má za to, že je nutné doplnit akční plán, jenž je předmětem tohoto stanoviska, dalším plánem, který by se podrobněji věnoval mimo jiné trestné činnosti ve veřejné dopravě, bezmotorové mobilitě a motocyklům.

1.9 EHSV schvaluje záměr španělského předsednictví Rady vytvořit celoevropský systém či program, který by měl za cíl propagaci dostupnosti v městech a obcích Evropy, zejména pokud jde o osoby se sníženou mobilitou, a přeje si být do této iniciativy úzce zapojen, a to z toho z důvodu, že reprezentuje zájmy občanské společnosti.

1.10 EHSV závěrem doporučuje lepší zacílení strukturálních fondů a Fondu soudržnosti EU, zejména vytvořením specifického finančního nástroje k propagaci městské mobility. Navrhuje, aby přidělování prostředků podléhalo podmínce provádění plánů městské mobility a dodržování kritérií dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou.

2. Původ akčního plánu

2.1 Evropská komise přijala dne 30. září 2009 *Akční plán pro městskou mobilitu*, již lze považovat za udržitelnou, i když to v názvu není výslovně uvedeno.

2.2 Vydáním akčního plánu reaguje Evropská komise na požadavek několika stran, především Evropského parlamentu, ale i EHSV, který o takovou iniciativu žádal v průzkumném stanovisku k tématu *Doprava ve městech a metropolitních oblastech* ⁽¹⁾ a v dalších stanoviscích ⁽²⁾. EHSV se domnívá, že tento plán by měly provázet kvantitativní cíle pro zlepšení kvality života, ochrany životního prostředí a energetické účinnosti ve městech.

2.3 Dne 25. září 2007 zahájila Komise prostřednictvím zelené knihy *Na cestě k nové kultuře městské mobility* veřejnou konzultaci. Tato konzultace ve vysoké míře potvrdila, že Evropská unie má důležitou úlohu v prosazování udržitelné městské mobility.

2.4 Vydání akčního plánu (naplánované v legislativní činnosti Evropské komise na rok 2008) bylo oznámeno, poté však několikrát odloženo kvůli námitkám některých stran, které se domnívaly, že veškerá iniciativa Komise v této záležitosti bude v rozporu se zásadou subsidiarity a nezávislé místní a regionální správy.

2.5 Vzhledem k tomu, že Komise nebyla z výše uvedených důvodů schopná předložit akční plán do konce roku 2008, jak bylo stanoveno, začal se Evropský parlament zabývat tímto tématem, neboť se obával, že z iniciativy nakonec úplně sejde, a odhlasoval *usnesení o Akčním plánu pro městskou mobilitu* ⁽³⁾. Podpořil tak Komisi a vyzval ji, aby převedla řadu myšlenek uvedených v zelené knize na pokyny pro místní a regionální orgány.

3. Úloha Unie v oblasti městské mobility

3.1 O politická prohlášení o záměrech v oblasti udržitelné městské dopravy není nouze, je však ještě třeba, aby byla provázena konkrétními řešeními a nekompetentnějšími orgány, a mohla se tak realizovat.

3.2 Městské dopravní systémy jsou součástí evropských dopravních systémů a vycházejí ze společné dopravní politiky. Na neformálním zasedání Rady ministrů dopravy Unie, které se konalo 16. února 2010, bylo označeno za nutné začlenit plány městské mobility do legislativy, která bude koordinována mezi místními, regionálními, státními orgány a orgány EU, aby se

podpořila vyšší integrace dopravní infrastruktury a dopravních služeb ve strategiích územního a městského rozvoje a rozvoje venkova.

3.3 Velký dopad na městskou dopravu již má řada směrnic, nařízení, sdělení a akčních plánů EU, ať již z hlediska změny klimatu, ochrany zdraví, životního prostředí, udržitelné energetiky, bezpečnosti silničního provozu či investic do veřejné dopravy a jejího provozování.

3.4 Komise musí přísně dodržovat zásadu subsidiarity, a tak pouze nabádá města, aby na bázi výhradně dobrovolných závazků zavedla opatření na boj proti změně klimatu a účinné a udržitelné dopravní systémy.

3.5 EHSV by v této souvislosti rád připomněl, že města a příměstské regiony se mezi sebou sice značně liší, setkávají se však se stejnými problémy v oblasti udržitelného rozvoje, jež překračují hranice měst a jež lze vyřešit pouze uceleným souborem činností na evropské úrovni podle vzoru celoevropských ustanovení týkajících se kvality vnějšího ovzduší či řízení hluku ve venkovním prostředí ⁽⁴⁾.

3.6 K tomu je třeba dodat, že Komise ve sdělení *Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům* ⁽⁵⁾ uvádí ohledně dopravní politiky toto: „Omezenější však byly výsledky, pokud jde o cíle strategie udržitelného rozvoje EU: jak uvádí zpráva o pokroku z roku 2007, evropský dopravní systém v některých ohledech ještě stále nenastoupil cestu udržitelnosti.“

3.7 EHSV v nedávném průzkumném stanovisku zabývajícím se výchozími body pro evropskou dopravní politiku po roce 2010 ⁽⁶⁾ konstatoval, že doprava umožňuje využívat mnoho svobod (svobodu pracovat a žít v různých částech světa, užívat různé produkty a služby, obchodovat a vytvářet osobní kontakty), a že hlavní úlohou politiky tedy je, aby těmto svobodám dala rámec nebo dokonce hranice tam, kde se dotýkají jiných svobod či potřeb nebo je dokonce ohrožují, například když se jedná o zdraví lidí, o životní prostředí nebo naše klima či potřeby budoucích generací.

3.8 Politika městské dopravy, kterou provádějí některá průkopnická města v oblasti udržitelné dopravy, je sice důkazem toho, že angažovaní tvůrci rozhodnutí mohou, pokud chtějí, zvrátit nepříznivé tendence, z naléhavé nutnosti snížit celosvětové emise CO₂ však jednoznačně vyplývá nutnost, aby se Evropa angažovala jako celek.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 77.

⁽²⁾ Úř. věst. C 224, 30.8.2008, s. 39; Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 1.

⁽³⁾ (2008/2217 (INI)), zpravodaj: pan Savary.

⁽⁴⁾ Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduším pro Evropu a směrnice 2002/49/ES o řízení hluku ve venkovním prostředí.

⁽⁵⁾ KOM(2009) 279 v konečném znění.

⁽⁶⁾ Úř. věst. C 255, 27.9.2010, s. 110.

3.9 Městská doprava a zejména cesty motorovými vozidly jsou původcem 40 % emisí CO₂ a 70 % emisí ostatních znečišťujících látek pocházejících ze silniční dopravy. Unie bude schopná dosáhnout svých cílů v oblasti změny klimatu pouze tehdy, pokud změní svoji politiku městské dopravy. Problémy nelze udržitelně řešit osamocenými dílčími činnostmi výhradně na místní a regionální úrovni, i když jsou samozřejmě chvaly-hodné a nezbytné.

3.10 Je proto třeba uvolnit všechny možné evropské zdroje na podporu činností na místní a regionální úrovni, aby bylo možné dosáhnout cílů obecné strategie Evropské unie určené na boj proti změně klimatu, na zvýšení energetické účinnosti, na rozvoj obnovitelné energie a na posílení sociální soudržnosti.

4. Obsah akčního plánu

4.1 Akční plán, který navrhla Komise, se týká jak nákladní, tak osobní dopravy v městských a příměstských oblastech a vychází do velké míry z výsledků veřejné konzultace zahájené 25. září 2007.

4.2 Jeho cílem je pomoci místním, regionálním a státním orgánům s propagací kultury udržitelné městské mobility, a to zejména omezením provozu a dopravních zácp ve městech, a tím i snížením počtu dopravních nehod, znečištění ovzduší a spotřeby energie, aniž by jim však ukládal konkrétně připravená řešení.

4.3 Akční plán Komise tedy v žádném případě nenahrazuje místní, regionální a státní orgány při výběru řešení problémů, které vyvolává městská mobilita. Plán je koncipován jako podnětující a jeho úmyslem je shromáždit, zdokumentovat a sdílet zkušenosti s cílem propagovat osvědčené postupy; pomoci s využitím možností financování nebo spolufinancování ze strany Unie; podporovat výzkumné projekty a vypracovat pokyny, především k nákladní dopravě a inteligentním dopravním systémům.

4.4 Globální akční plán stanoví 20 konkrétních opatření, která jsou členěna do níže uvedených šesti velkých témat, jež mají být zavedena podle harmonogramu stanoveného do roku 2012.

4.4.1 Podpora integrovaných politik

Jedná se o rozvoj integrovaného přístupu, jenž zohledňuje provázanost druhů dopravy, prostorová omezení daného prostředí a úlohu městských systémů s cílem podporovat propojení druhů dopravy, zejména v plánech městské mobility.

4.4.2 Zaměření na občany

Bude třeba věnovat pozornost

— důležitým faktorům (tarify, kvalita, dostupnost pro osoby se sníženou mobilitou, informace, práva cestujících, zelená pásma atd.), s jejichž pomocí lze podněcovat občany k pravidelnému používání veřejné dopravy nebo bezmotorových dopravních prostředků,

— výchovným, informačním a osvětovým kampaním za udržitelné chování,

— energeticky účinnému řízení profesionálních i neprofesionálních řidičů.

4.4.3 Ekologizace městské dopravy

Cílem akčního plánu je podpořit výzkum a vývoj vozidel s nižšími či nulovými emisemi a šetrné druhy dopravy. Komise aktualizuje internetovou příručku obsahující informace o čistých vozidlech a usnadní výměnu informací o režimech tvorby cen v městské dopravě. Prozkoumá rovněž účinnost mýtného a internalizaci vnějších nákladů.

4.4.4 Posílení financování

Komise hodlá pracovat na racionalizaci stávajících evropských zdrojů financování a prozkoumat budoucí potřeby. Zveřejní pokyny k udržitelné městské dopravě a politice v oblasti sociální soudržnosti a prozkoumá různá cenová řešení v městské dopravě. Cílem je poskytnout lepší informace o současných možnostech financování ze strany Unie a optimalizovat existující financování prostřednictvím lepšího fungování souboru nástrojů, jakými jsou např. strukturální fondy a fondy na výzkum, prozkoumat inovační opatření týkající se partnerství veřejného a soukromého sektoru a prošetřit potřeby financování vhodného pro udržitelnou městskou mobilitu.

4.4.5 Sdílení zkušeností a znalostí

Zúčastněné strany musí mít možnost využít zkušeností nabytých jinými. K tomu Komise zřídí databázi obsahující informace o široké nabídce již existujících vyzkoušených řešení. Tato databáze rovněž poskytne celkový přehled evropských právních předpisů a vhodných nástrojů financování, především prostřednictvím střediska pro sledování městské mobility v podobě virtuální platformy.

4.4.6 Optimalizace městské mobility

Pro usnadnění přechodu k druhům dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí, a k účinnější logistice navrhuje Komise zrychlit plány udržitelné městské mobility ve městech a regionech. K tomuto účelu vypracuje pokyny k důležitým aspektům těchto plánů, jakými jsou např. nákladní doprava v městském prostředí a inteligentní dopravní systémy.

4.5 V roce 2012 Komise provede přezkum provádění globálního plánu a posoudí potřebu dalších akcí.

5. Obecné připomínky

5.1 Veřejná doprava je součástí služeb obecného zájmu a jako taková musí splňovat kritéria univerzálnosti, dostupnosti, kontinuity, kvality a cenové dostupnosti. S ohledem na tuto skutečnost schvaluje EHSV všechny akce naplánované ve sdělení, kterým se zabývá toto stanovisko. Všechny tyto akce představují krok správným směrem.

5.2 EHSV je na jedné straně potěšen tím, že Komise v dokumentu uvádí mezi referenčními dokumenty, které jsou základem nyní projednávaného sdělení, jeho stanovisko k zelené knize o městské mobilitě, na druhé straně však musí konstatovat, že návrhy Komise silně zaostávají za jeho doporučeními uvedenými v daném stanovisku a jiných stanoviscích k tomuto tématu (7).

5.3 EHSV, aniž by zpochybňoval zásadu subsidiarity a omezenou pravomoc Unie v této záležitosti, lituje, že doporučení ve prospěch posílení úlohy Unie, jež uvedl v průzkumném stanovisku k tématu *Propojení dopravní politiky s politikou územního rozvoje k udržitelnější městské dopravě* (8), nebyla dosud náležitě zohledněna.

5.4 Komise se z obavy z porušení zásady subsidiarity staví do role zprostředkovatele či pomocníka, spíše než do role regulátora nebo poskytovatele služeb. Většina opatření navržených Komisí nepřesahuje fázi dobře míněných rad, které jsou sice velmi chválné, nejsou však nijak závazné ani převratné.

5.5 Po přečtení zkoumaného sdělení je navíc třeba konstatovat, že se jedná o kopii (pokud ne doslovnou, tak alespoň obsahovou) sdělení *Rozvíjet síť občanů*, KOM(1998) 431 v konečném znění.

5.6 Jedenáct let po sdělení z roku 1998, které bylo známo pod heslem „push and pull“ (nucení lidí, aby nepoužívali soukromá vozidla, a přitahování jich k veřejné dopravě), se dnes setkáváme se stejnými tématy, zejména: podporou výměny informací, srovnáváním výkonnosti, zavedením vhodného politického rámce či používáním finančních nástrojů Evropské unie.

5.7 EHSV lituje, že chybí hodnocení iniciativ, jež byly stanoveny ve sdělení z roku 1998, např.: evropská informační služba o místní dopravě (ELTIS), dohoda uzavřená se sítí měst a regionů (POLIS), propojení sítí vnitrostátních cyklostezek, rozvoj systému vlastního posouzení úrovně kvality, pilotní projekt referenčního srovnávání výkonnosti místních systémů osobní dopravy, příručka k řízení mobility a analýze překážek, systém elektronického výdeje jízdenek, školení profesionálních řidičů, sdělení o řízení mobility plánované na rok 2000 a řada ohlášených výzkumných projektů.

5.8 Podle EHSV by bývalo bylo lepší, aby byl zkoumaný akční plán tentokrát přinejmenším doplněn o kvantitativní cíle měřitelné na základě souboru ukazatelů (viz stanovisko CESE 1196/2009), jichž by se města a příměstské regiony měly snažit dosáhnout prostřednictvím plánů udržitelné mobility, které si samy zvolí.

5.9 To je o to více politováníhodné, že ve sdělení *Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům* (KOM(2009) 279 v konečném znění) Komise velmi lituje, že pro splnění cílů stanovených pro udržitelnost dopravy zbývá učinit ještě hodně a že bude třeba zásadním způsobem změnit směr.

5.10 Do velké míry jsou přehlíženy sociální otázky, tlak, jenž vyvíjí konzumní společnost na životní prostředí, bezmotorová doprava, motocykly a opatření na vyloučení motorizované dopravy již od počátku. To stejné platí pro přeshraniční spolupráci, problémy v územním plánování, urbanismu a s rozšiřováním měst, v jehož důsledku rostou potřeby z hlediska infrastruktury a dopravy.

5.11 EHSV má tudíž za to, že je nutné doplnit akční plán, jenž je předmětem tohoto stanoviska, dalším plánem, který by se podrobněji věnoval mimo jiné bezmotorové mobilitě a motocyklům.

5.12 Hlavním cílem akčního plánu je „optimalizovat“ a řídit individuální motorovou dopravu, spíše než jí předcházet. Restriktivní řízení poptávky po používání automobilů, ať již pomocí kladných přístupů (např. podporou systémů spolujízdy) či pomocí odrazujících opatření (politika odrazujícího parkování, mýtné, pokuty), se omezuje na ohlášení studie předpisů týkajících se přístupu do různých typů zelených pásem.

5.13 Studie ohlášené v akčním plánu (zejména studie týkající se akceptování mýtného ve městech veřejnosti, začlenění energeticky účinného řízení vozidel, internalizace vnějších nákladů a dostupnosti technologií a způsobu krytí nákladů na ně) budou jistě přínosné, bude však ještě zásadní, aby konkrétní činnosti, kterých bude třeba, nebyly obětovány kvůli diskusi o zásadě subsidiarity.

5.14 Akční plán se nezabývá způsobem, jakým by občanská společnost mohla být těsněji zapojena do opatření ve prospěch udržitelné mobility, ačkoliv je schopná shromáždit politické aktéry a tvůrce politických rozhodnutí a zvýšit povědomí všech částí společnosti, aby přehodnotily a změnilly své dopravní návyky.

6. Konkrétní připomínky

EHSV by jako doplnění k výše uvedeným obecným připomínkám rád okomentoval některé z 20 konkrétních akcí.

(7) Úř. věst. C 255, 27.9.2010, s. 110; Úř. věst. C 224, 30.8.2008, s. 39; Úř. věst. C 168, 20.7.2007, s. 77.

(8) Úř. věst. C 317, 23.12.2009, s. 1.

*Akce 1 – urychlit zavádění plánů udržitelné městské mobility**Akce 6 – zlepšení dopravních informací*

6.1 EHSV schvaluje, že Komise logisticky podpoří místní orgány při zavádění plánů udržitelné městské mobility, které zahrnují nákladní a osobní dopravu.

6.2 Akční plán upřesňuje, že v dlouhodobějším horizontu by Komise mohla podniknout další kroky, například prostřednictvím pobídek a doporučení.

6.3 EHSV by chtěl opět navrhnout, aby veškeré financování obcí pocházející z prostředků Unie bylo podmíněno vypracováním plánů mobility s tím, že města musí mít volnost přizpůsobit tato plány specifickým místním podmínkám.

6.4 Tyto plány by nicméně měly obsahovat závazný cíl přechodu k druhům dopravy šetrným k životnímu prostředí v souladu s minimálními požadavky Unie, aby:

- všechny kategorie obyvatel, návštěvníci a profesionálové měli prospěch z udržitelné dopravy a odstranily se sociální nerovnosti v souvislosti s mobilitou;
- se snížily emise CO₂, znečištění, hluk a spotřeba energie;
- se zlepšila účinnost a výkonnost osobní a nákladní dopravy s ohledem na vnější náklady.

6.5 Respektování těchto kritérií by mělo být základem pro udělování zvláštní ceny „městská mobilita“, již navrhla Komise a jejíž rychlé zavedení EHSV podporuje.

Akce 4 – platforma o právech cestujících

6.6 EHSV lituje, že nebyl zohledněn jeho návrh sjednotit všechna práva uživatelů hromadné dopravy „do charty práv“.

6.7 Schvaluje naproti tomu, že Komise hodlá doplnit regulační přístup společnými ukazateli kvality za účelem ochrany práv cestujících a osob se sníženou mobilitou, jakož i společnými postupy pro podávání a vyřizování stížností a mechanismy podávání zpráv.

6.8 EHSV lituje, že se zkoumané sdělení nezabývá jednou z hlavních překážek používání veřejné dopravy, kterou je zejména malá bezpečnost, především na méně frekventovaných linkách a na večerních a nočních spojích. Účinnými preventivními opatřeními na boj proti trestným činům ve veřejné

dopravě je dobře vyškolený doprovodný personál v odpovídající počtu a použití bezpečnostních kamer.

6.9 V důsledku velkého počtu aktérů se značnou měrou liší ve své podobě a ve svém základě i akce, a proto je třeba akce pravidelně hodnotit, aby bylo možné posoudit, jestli akce nebo politika odpovídá potřebám uživatelů a případně ji přizpůsobit, změnit nebo zrušit. Akční plán Komise se však ohledně této záležitosti nevyjadřuje.

Akce 5 – zlepšení dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou

6.10 EHSV odhaduje, že počet evropských občanů se sníženou mobilitou (starších osob, osob se zdravotním postižením, ale také těhotných žen či osob s kočárkem) dalece přesahuje 100 milionů.

6.11 Některá města sice přijala příkladná opatření ve prospěch osob se sníženou mobilitou, tyto iniciativy jsou však ojedinelé. Tyto osoby se příliš často setkávají s nepřekonatelnými překážkami při dopravě veřejnými prostředky (dostupnost, vybavení) nebo pěšky (složitá křižovatky, zúžené chodníky, terasy kaváren a restaurací na chodnících). K tomu se připojuje malá občanská uvědomělost ostatních občanů (parkování na nevyhrazených místech, nerespektování parkovacích míst vyhrazených pro postižené osoby). EHSV vítá záměr španělského předsednictví vytvořit celoevropský systém/program podpory přístupnosti evropských měst a rád se do takové iniciativy významné pro občanskou společnost úzce zapojí.

6.12 Technické vybavení není v důsledku malé velikosti trhu dostatečně vyvinuté, aby odpovídalo skutečným potřebám, což brzdí investice a inovace.

6.13 EHSV tedy plně schvaluje, aby byla otázka dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou začleněna do strategie EU v oblasti zdravotního postižení na období 2010–2020 a aby byly stanoveny vhodné ukazatele kvality a mechanismy podávání zpráv.

6.14 Tato opatření by měla být prováděna vyčleněním finančních prostředků na celostátní, regionální a místní úrovni, ale především na úrovni EU ze strukturálních fondů.

Akce 8 – kampaně na podporu chování v zájmu udržitelné mobility

6.15 Komise zváží zvláštní cenu na podporu přijímání plánů udržitelné městské mobility.

6.16 EHSV se zavedením této ceny samozřejmě souhlasí a odkazuje na stanovisko CES 324/99 k zelené knize Síť pro občany, ve kterém již tehdy uvedl, že udělování cen či označení kvality je skutečným podnětem pro konkurenci v oblasti kvality.

Akce 12 – studie o urbanistických aspektech internalizace externích nákladů

Akce 13 – výměna informací o režimech tvorby cen v městské dopravě

6.17 Je nesporné, že z pohledu společnosti je „cenově dostupná“ veřejná doprava rentabilní, je však rovněž zřejmé, že z ekonomického hlediska je tato doprava vysoce ztrátová. Příjmy získané od uživatelů nejsou schopny pokrýt všechny provozní náklady a o to méně investice, a veřejné dotace jsou tedy nezbytné.

6.18 EHSV v této souvislosti souhlasí s tím, že metodická studie o urbanistických aspektech internalizace vnějších nákladů, jejíž provedení ohlásila Komise, vnese do výpočtu nákladů v tomto sektoru transparentnost. Připomíná, že otázka vnějších nákladů byla obsažena již ve sdělení z roku 1998, stejně jako možnost opětovně investovat příjmy ze silničních poplatků na místní úrovni, především do veřejné dopravy a úprav ve prospěch chůze a cyklistiky. Tyto dva problémy se od té doby neřeší.

Akce 15 – analýza potřeb budoucího financování

6.19 Pouze 9 % prostředků ze strukturálních fondů určených na dopravu je vyčleněno na městskou dopravu, přestože se prakticky všem městům a regionům (ve velmi různé míře) nedostává prostředků nutných k dostatečným investicím do městské mobility.

6.20 Komise sice ve svém plánu uvádí, že bude analyzovat budoucí finanční potřeby po roce 2010 a bude i nadále finančně podporovat program CIVITAS⁽⁹⁾, EHSV by však upřednostnil formálnější závazek na přidělování dodatečných prostředků, aniž by však byly přehlíženy možnosti (alespoň částečného) financování městské mobility prostředky získanými z mýtného ve městech či z poplatků za parkování. EHSV navrhuje vytvoření specifického nástroje podpory městské mobility.

6.21 Komise ve sdělení Rozvíjet síť občanů z roku 1998 plánovala přednostně podporovat udržitelné místní a regionální dopravní systémy a prozkoumat, jak je možné zajistit, aby iniciátoři těchto systémů brali v úvahu podmínky dostupnosti. EHSV by velmi zajímal výsledek tohoto průzkumu.

6.22 EHSV se domnívá, že spíše než určovat stupeň priority by měla budoucí právní úprava evropských fondů při svém přezkumu plánovaném na rok 2013 podmínit přidělování evropských finančních prostředků pro městskou veřejnou dopravu prováděním plánů městské mobility a přísným dodržováním kritérií dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou.

Akce 17 – zřízení střediska pro sledování městské mobility

6.23 EHSV vítá zřízení střediska pro sledování městské mobility v podobě virtuální platformy za předpokladu, že se výměna osvědčených postupů bude týkat všech složek městské mobility včetně dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou.

V Bruselu dne 27. května 2010.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Mario SEPI

⁽⁹⁾ CIVITAS (CItY VITAlity Sustainability) je program EU pro výzkum a inovace v městské dopravě.