

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje

COM(2013) 913 final

(2014/C 424/09)

Zpravodaj: **pan Iozia**

Dne 7. března 2014 se Evropská komise, v souladu s článkem 304 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodla konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje

COM(2013) 913 final.

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 21. května 2014.

Na 499. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 4. a 5. června 2014 (jednání dne 4. června), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 132 hlasy pro, žádný hlas nebyl proti a 3 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) podporuje sdělení Komise ze dne 17. prosince 2013 a považuje za velmi důležité, aby se pokračovalo v programech podpory rozvoje udržitelné a efektivní městské mobility, jako jsou např. Civitas, Inteligentní energie – Evropa a další. Provádění ambiciózních projektů, jako je ten navržený, s malými finančními prostředky, jež jsou k dispozici, vyžaduje důkladné a pozorné prošetření všech možných řešení, pokud jde o bezodkladné iniciativy v oblasti udržitelné mobility.

1.2 EHSV se domnívá, že je nezbytné:

- přijmout realistické integrované a koordinované plány orientované na všechny občany, zejména pak na občany se sníženou mobilitou, které budou zaměřeny na mobilitu osob a logistický řetězec a budou se neustále monitorovat;
- využít zásadu subsidiarity tak, jak Komise rozumně vyvážila různé úrovně odpovědnosti, a aktivně zapojit zejména členské státy;
- podporovat uvolňování finančních zdrojů, i s využitím soukromého kapitálu;
- zapojit občany, sociální organizace a organizace občanské společnosti, aby se z plánu udržitelné mobility stala výzva pro celou komunitu;
- podporovat výměnu osvědčených postupů prostřednictvím jediného velkého evropského portálu;
- obnovit Pakt starostů a primátorů;
- zvýšit finanční účast EU a EIB, která by měla být hnací silou realizace projektu udržitelné městské mobility, jenž se týká 70 % evropských obyvatel, na evropské úrovni;

- posílit koordinaci mezi veřejnými orgány a soukromými subjekty, které poskytují integrační služby v oblasti městské dopravy, a to pomocí komplexního a cíleného přístupu;
- usilovat o provádění smysluplné logistiky zaměřené na dosažení cílů odolných měst (města v přechodu – transition towns), v nichž všechny složky spolupracují na zlepšení životních podmínek a zdravotního stavu občanů;
- využít doplňkovost veřejného a soukromého sektoru a otevřít trh konkurenci pod podmínkou, že budou v celé své šíři zachovány sociální záruky, kontrola tarifů a environmentální udržitelnost;
- stanovit standardní požadavky na vozidla veřejné dopravy a vytvořit evropský trh tam, kde bude možné dosáhnout úspor z rozsahu prostřednictvím nákupních konsorcií.

1.3 EHSV souhlasí se strategickou úlohou, již hraje městská mobilita ve vývoji směrem k inteligentním městům příznivým pro občany, která budou schopná překonat environmentální výzvy a přizpůsobit se novým okolnostem, a zdůrazňuje, že je trvale nutné odstranit oborový přístup, jenž v současnosti stále charakterizuje mnoho dopravních politik.

1.4 V opatřeních, která se budou realizovat, se musí náležitě zohlednit potřeba rovnováhy mezi třemi složkami udržitelného rozvoje: sociální, ekonomickou a environmentální.

1.5 EHSV není proti opatřením na otevření městské dopravy konkurenci a trhu pod podmínkou, že budou zachována práva zaměstnanců a jejich pracovní místa, zaručí se zachování rozsáhlé sítě a skutečně selepší služby a tarify. K prověřování důsledného dodržování smluvních podmínek bude nutné neustálé monitorování.

1.6 EHSV se domnívá, že základem efektivní, účinné a udržitelné dopravní politiky je:

na evropské úrovni

- pojetí plánů udržitelné mobility jako široké celokomunitní akce, do níž by byla prostřednictvím územních iniciativ zapojena města, aby se zlepšilo chápání občanů, pokud jde o nutnost změny i v případě zakořeněných návyků;
- obnova Paktu starostů a primátorů v oblasti energetické účinnosti ve velkém rozsahu, která by zahrnovala zefektivnění městské mobility;
- financování potřebných iniciativ pomocí evropských zdrojů, např. strukturálních fondů a Horizontu 2020, pokud jde o výzkum a vývoj na tomto poli;
- prostředky EIB se zvýhodněnými sazbami a v případě možnosti tvorba partnerství veřejného a soukromého sektoru pro budování a správu velké městské infrastruktury;

na úrovni států

- podněcování efektivnější a méně znečišťující dopravy a vyžívání nových technologií;
- záruka skutečného práva na udržitelnou mobilitu, zejména pro občany se sníženou mobilitou;

na úrovni nižších územních celků

- intermodalita;
- rozvoj pólů pro práci na dálku;

- společné vzdělávací politiky zaměřené na veřejné činitele a profesionály z tohoto sektoru, jež budou sloužit k rozvoji kvalifikací a ucelených strategií;
- cílené a udržitelné politiky, pokud jde o pravidla přístupu do centrálních městských oblastí;
- koordinace s oblastmi sousedícími s velkými městskými středisky, co se týče ucelených strategií;
- zapojení občanů do hledání nejlepších řešení;
- neustálé monitorování dosažených výsledků a vhodné a rychlé změny neúčinných opatření;
- výchova k odpovědnému používání veřejné a soukromé dopravy;
- rozvoj spolupráce mezi podniky za účelem koordinace dopravy z a do výrobních komplexů a oblastí řemeslné výroby;
- zapojení cílových skupin, tj. skupin s podobnými požadavky, aby společně posoudily vlastnosti služeb určených pro specifické potřeby.

1.7 EHSV zdůrazňuje důležitost užší spolupráce mezi příslušnými veřejnými orgány a občany a odkazuje na to, co Komise uvedla v akčním plánu pro městskou mobilitu ⁽¹⁾, zejména pokud jde o požadavky na mobilitu zranitelných skupin, jako jsou starší občané, nízkopříjmové skupiny a osoby se sníženou mobilitou, jimž je potřeba věnovat zvláštní politiky.

1.8 EHSV se domnívá, že Komise měla znovu důrazně připomenout tyto aspekty, neboť se jedná o nepřijatelnou diskriminaci. Komise by se měla zavázat k dohledu nad členskými státy, aby toto základní evropské právo, tj. právo na mobilitu, bylo zaručeno všem občanům a nikdo nebyl diskriminován.

1.9 Výbor žádá, aby se Unie zabývala i otázkou chudoby v oblasti mobility a vyřešila, stejně jako tomu bylo v případě energetické chudoby a jiných oblastí. Členské státy musí zavést opatření pro nejzranitelnější a nejchudší sociální třídy. Právo na mobilitu mají všichni, nelze ho omezovat na majetné občany.

1.10 EHSV upozorňuje na potenciál městské logistiky jakožto prvku zlepšení účinnosti a udržitelnosti. Logistice by se tedy měla věnovat odpovídající pozornost v urbanismu a projektech spolupráce. EHSV rovněž vítá iniciativy, jež Komise v této oblasti plánuje.

1.11 EHSV žádá Komisi, aby všechny iniciativy a politiky v oblasti městské mobility spojila do jednoho nástroje. V současnosti je jim věnováno alespoň portálů, čímž se plýtvá zdroji a snižuje se efektivita.

1.12 Evropa a členské státy potřebují rozvinout integrovanou společnou politiku, jež bude odrážet společnou ambiciózní vizi. Je potřeba vychovávat občany k využívání alternativních, méně znečišťujících druhů dopravy. Výchova je prvním způsobem změny, jejímž výsledkem je opětovné nalezení potěšení v procházkách po městě či jízda na kole do práce na setkání s přáteli. Veřejné orgány by měly k této udržitelné mobilitě podněcovat prostřednictvím kulturních iniciativ, tj. tvorbou historických či architektonických okruhů s průvodcem v městských centrech či podporou organizace vyjížděk na kole, které přitáhnou pozornost díky své živosti a budou stimulovat napodobování.

1.13 Dnešní města projdou v nadcházejících desetiletích výraznými architektonickými a urbanistickými změnami. EHSV doporučuje, aby se šířila všechna dostupná opatření. Díky IKT, městským inovacím a místním iniciativám je možné zlepšit mobilitu a připravit budoucím generacím obyvatelnější města.

1.14 EHSV doporučuje náležitě zohlednit potřebu rozložit síť městské dopravy spravedlivě a rovnoměrně, aby se předešlo tomu, že osoby žijící ve špatně obsluhovaných oblastech či v oblastech neobsluhovaných veřejnou dopravou vůbec budou uzavřeny v moderních městských ghettech.

⁽¹⁾ COM(2009) 490 fin/2.

1.15 Je nutné vybudovat silnou a důslednou koordinaci mezi všemi veřejnými a soukromými orgány na všech úrovních. Plány udržitelné městské mobility, které budou v souladu s cíli v oblasti klimatu, životního prostředí a energetiky, ochrany zdraví, šetření časem a energií, které budou hnací silou ekonomiky, se musí stát prioritou na všech úrovních EU.

1.16 EHSV doporučuje, aby se přijala konkrétní opatření na rozvoj cyklostezek a stezek pro chodce určených výhradně pro tento druh udržitelné mobility všude, kde to bude možné. Tyto stezky by měly navazovat na intermodální uzly veřejné dopravy.

2. Úvod

2.1 Evropa je jedním z nejurbanizovanějších světadílů. Více než dvě třetiny evropského obyvatelstva žijí v městských oblastech a tento podíl neustále roste (Zpráva Města budoucnosti, Evropská komise, 2011). V mnoha městech se zhoršuje mobilita a účinnost jejího využívání zdrojů. Charakterizují ji vleklé dopravní zácpy (s odhadovanými ročními náklady až 80 mld. eur – celkové náklady způsobené dopravními zácpami viz SEC(2011) 358 fin), špatná kvalita ovzduší, nehody, hlukové znečištění a vysoké emise CO₂. Městská mobilita je v Evropě totiž z velké části založena na využívání osobních automobilů využívajících tradiční pohonné látky.

2.2 Místopředseda Evropské komise a komisař pro mobilitu a dopravu Siim Kallas prohlásil: „Řešení problémů městské mobility je v současnosti v oblasti dopravy jedním z nejdůležitějších úkolů. Větších úspěchů můžeme dosáhnout koordinovaným úsilím (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_cs.htm).“

2.3 Evropský parlament a Rada EU uznaly, že ke zlepšení energetické účinnosti a zvýšení úspor energie je potřeba přijmout vhodné strategie pro dopravu, jimiž se bude řešit problém využívání energie a emisí skleníkových plynů. Za tímto účelem byla přijata **směrnice 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009**, jejímž smyslem je stimulovat trh s čistými a energeticky účinnými silničními vozidly a která zohledňuje energetický a environmentální dopad během celé životního cyklu.

2.4 Cílem **bílé knihy Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje ze dne 28. března 2011 (COM(2011) 144)** je vybudovat moderní a konkurenceschopný dopravní systém, stimulovat hospodářský růst a zaměstnanost, snížit závislost Evropy na ropě a omezit emise CO₂.

2.5 Doprava je v současnosti původcem jedné čtvrtiny celkových emisí CO₂ a výrazně přispívá ke zhoršování kvality ovzduší (PM, NO_x, HC a CO), zejména v městských oblastech. Dopad silniční dopravy na životní prostředí by se snížil používáním paliv nahrazujících benzin a naftu, pokud tato paliva budou vyráběna udržitelným způsobem.

2.6 Ve stanovisku Akční plán pro městskou mobilitu ⁽²⁾ EHSV plně ocenil, že Evropská komise v roce 2009 zveřejnila plán pro městskou mobilitu, v němž místním, regionálním i celostátním orgánům navrhla řadu způsobů, jak nabídnout co nejvyšší a nejudržitelnější kvalitu života v městských oblastech. Většina navržených opatření však nebyla závazná.

2.7 Mezi cíle stanovené pro konkurenční dopravní systém účinně využívající zdroje, které navrhla Komise, patří: snížit do roku 2030 používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě na polovinu a do roku 2050 je z provozu ve městech vyřadit úplně, ve velkých městech dosáhnout do roku 2030 zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂ a snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu ⁽³⁾.

2.8 Ze základního souboru iniciativ, jež Evropská komise zahájila v oblasti udržitelné městské mobility, se toto stanovisko zaměřuje na nedávné sdělení Komise Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje. Jsou to skutečně právě města, která charakterizuje vysoká hustota zalidnění, kde je možné změnit orientaci stávajícího modelu rozvoje na účinnější využívání dostupných zdrojů.

⁽²⁾ Úř. věst. C 21, 21.1.2011, s. 56–61.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

2.9 Nové environmentální výzvy, jež budou města a jejich obyvatelé muset řešit v blízké budoucnosti, přispěly ke zvýšení aktuálnosti tématu městské mobility pro vytvoření odolných měst (města v přechodu – transition towns). Koncepce odolnosti by v přezkumu politik městské mobility měla být rozhodujícím impulsem pro efektivnější začlenění změn ve městech, přičemž by se měl zaručit systém správy propojující energetickou politiku, environmentální politiku a politiku v oblasti mobility.

2.10 EHSV souhlasí s používáním integrovaného přístupu, jenž by podpořil opatření v různých sektorech, např. životní prostředí a zdravotnictví, ekologické technologie účinně využívající zdroje, modernizace infrastruktury, městské plánování a plánování dopravy, logistika distribuce, inovace a výzkum, bezpečnost silničního provozu a osvěta veřejnosti.

2.11 EHSV zdůrazňuje, že je důležité věnovat pozornost snižování počtu dopravních nehod a zlepšování zdravotního stavu občanů prostřednictvím dlouhodobých strategií, jejichž účelem bude zavedení všech opatření vhodných pro dosažení ambiciózních cílů. Každý ušetřený lidský život, každá nehoda, již se předejde, či každý zachráněný občan mají pro společnost neocenitelnou hodnotu a měly by být měřítkem naléhavosti souvisejících opatření.

3. Evropské iniciativy v oblasti městské mobility

3.1 Strategie a iniciativy evropského měřítka se orientují na podporu způsobů udržitelné městské mobility, které např. podněcují inovace v oblasti druhů a prostředků městské dopravy, na podporu intermodálního systému městské dopravy, na politiky podpory veřejné dopravy, pěších přesunů a jízdy na kole a na začlenění městské mobility do integrovaného strategického rámce rozvoje měst. Dostupné prostředky však byly bohužel omezeny a nestačí na opatření, která je potřeba přijmout na různých úrovních. Členské státy snížily prostředky poskytované místním správním orgánům, které proto musely zpomalit provádění plánů zlepšení městské mobility. Je naléhavě nutné změnit směr a vrátit se ke správné cestě investic a práce a zejména urychleně zlepšit kvalitu života občanů.

3.2 Inteligentní města a obce

3.3 Evropské inovační partnerství (EIP) Inteligentní města a obce je vývojovou fází iniciativy pro inteligentní města a obce, již Komise spustila v roce 2011. Sdružuje zástupce občanů, podniků a obcí a nabízí jim prostor pro nalezení, rozpracování a zavádění inovativních řešení a jejich uskutečnění. Udržitelná městská mobilita je jedním z hlavních směrů, na něž se toto EIP zaměří. Dalšími směry jsou udržitelné čtvrti a zastavěné prostory a integrované infrastruktury a procesy v energetice, informačních a komunikačních technologiích a dopravě.

3.4 Civitas

3.5 Iniciativa Civitas, již spolufinancuje Komise, přináší od roku 2002 do měst čistý vzduch – s její pomocí se ve více než 200 evropských městech podařilo zavést udržitelné dopravní systémy, a vznikla tak velmi aktivní síť v této oblasti. Komise hodlá v rámci Horizontu 2020 podpořit orientaci této iniciativy na využívání inovativních technologií, aby se dosáhla konkurenceschopné mobility účinně využívající zdroje. EHSV již několikrát upozornil na důležitost této iniciativy i jiných iniciativ na podporu udržitelné mobility.

3.6 Transevropské dopravní síť (TEN-T)

3.7 Evropská unie podporuje projekty společného zájmu v městských oblastech, například pro zlepšení operací městské logistiky, jež jsou součástí vnitrostátních nebo mezinárodních dodavatelských řetězců.

3.8 Pakt starostů a primátorů

3.9 Přechod k udržitelnějším druhům dopravy je velmi pomalý. Iniciativa Pakt starostů a primátorů, již Komise spustila v roce 2008, podněcuje signatářská města k tomu, aby do akčních plánů udržitelné energetiky zahrnula témata týkající se dopravy a městské mobility a zaručila zapojení občanů a občanské společnosti obecně (Pakt starostů a primátorů, pokyny pro akční plány udržitelné energetiky).

4. Obsah sdělení

4.1 Sdělení Komise se zaměřuje na stávající potíže s mobilitou v evropských městech a její neefektivitou a zabývá se problémy, jako jsou dopravní zácpy, vysoké emise CO₂, kvalita ovzduší, smrtelné dopravní nehody ve městech a dopady na lidské zdraví.

4.2 Cílem sdělení je zvýšit podporu evropským městům v jejich boji s problémy s městskou mobilitou, aby se zaručil udržitelný rozvoj a dosáhlo se cíle, jímž je konkurenceschopnější evropský dopravní systém účinně využívající zdroje.

4.3 Proto Komise následujícím způsobem posílí podpůrná opatření v oblasti udržitelné mobility v odvětvích s evropskou přidanou hodnotou.

4.3.1 *Sdílení zkušeností a zviditelnění osvědčených postupů*: opatření vhodná k šíření osvědčených postupů, speciální portály a vytvoření skupiny evropských expertů představují jádro činností, jež se Komise rozhodla zahájit.

4.3.2 *Poskytování cílené finanční podpory*: s využitím strukturálních a investičních fondů EU bude možné provádět konkrétní společná opatření, zejména v nejvíce znevýhodněných regionech. Strukturální fondy, Evropský sociální fond a další dostupné fondy budou i nadále financovat výdajové závazky v oblasti městské dopravy.

4.4 Podpora výzkumu a vývoje: iniciativa Civitas 2020 v rámci programu Horizont 2020 umožní městům, podnikům, akademické obci a dalším partnerům, aby vyvíjeli a testovali nové přístupy k městské mobilitě.

4.4.1 Komise konkrétně navrhuje:

4.5 zapojit členské státy: Komise vyzývá členské státy, aby vytvořily spravedlivé podmínky, aby města a metropolitní oblasti mohly vytvořit a provádět své plány udržitelné městské mobility. To je hlavní prvek, jímž se Komise zabývá, a je velmi důležité, aby od členských států obdržela přesvědčivé a kladné odpovědi. Nepostradatelná je v tomto případě subsidiarita, jež je tou správnou cestou, pokud se všechny strany budou řádně angažovat.

4.6 spolupracovat: Komise předkládá řadu konkrétních doporučení pro koordinaci činnosti všech správních úrovní a veřejného a soukromého sektoru v následujících čtyřech oblastech:

- městská logistika;
- pravidla upravující přístup;
- řešení založená na inteligentních dopravních systémech (ITS);
- bezpečnost silničního provozu ve městech.

V Bruselu dne 4. června 2014

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Henri MALOSSE
