

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (Kodificeret udgave)

KOM(2008) 98 endelig — 2008/0049 (COD)

(2008/C 224/08)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 22. april 2008 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ansvarsforsikring for motorkøretøjer og kontrollen med forsikringspligtens overholdelse (Kodificeret udgave)

Da EØSU fuldt ud går ind for forslaget indhold, som ikke giver anledning til bemærkninger, besluttede det på sin 445. plenarforsamling den 28.-29. maj 2008, mødet den 29. maj 2008, med 80 stemmer for og 3 hverken for eller imod at afgive en udtalelse, som støtter det pågældende forslag.

Bruxelles, den 29. maj 2008

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om Grønbog: På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer

KOM(2007) 551 endelig

(2008/C 224/09)

Kommissionen besluttede den 25. september 2007 under henvisning til EF-traktatens artikel 262 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Grønbog: På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer

Det forberedende arbejde henvistes til Den Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede **Bernardo Hernández Bataller** til ordfører og **Rafael Barbadillo López** til medordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 8. maj 2008.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 445. plenarforsamling den 28. og 29. maj 2008, mødet den 29. maj 2008, følgende udtalelse enstemmigt:

1. Konklusioner og anbefalinger

og brugerbeskyttelsesniveau og i den forbindelse begunstige den cyklende og gående trafik.

1.1 EØSU mener, at der i politikken for mobilitet i byer bør opstilles prioriteter navnlig med hensyn til byplanlægning, informationssamfundet og informationsteknologierne samt god praksis, hvad angår især skabelse af offentlige rum for fodgængere, cyklister og anlæggelse af en integreret tilgang til infrastrukturen.

1.3 I dette øjemed må bebyggelse planlægges hensigtsmæssigt for at mindske afstandene og reducere nødvendigheden af privat, motoriseret transport gennem en sammenhængende og fornuftig by- og egnplanlægning.

1.2 EØSU støtter Kommissionen og håber, at den vil sætte skub i EU-foranstaltninger til fremme af mobiliteten og navnlig den kollektive transport under opretholdelse af et højt kvalitets-

1.4 Uafhængigt af andre typer foranstaltninger bør direktiv 85/377/EØF og direktiv 2001/42/EF efter EØSU's mening ændres i den retning, der redegøres for i nærværende udtalelse.

1.5 EØSU går ind for at fremme anvendelsen af »grønne indkøb« i kontrakttildelingen vedrørende infrastrukturer, der finansieres af EU-programmer. De nuværende hindringer herfor bør afskaffes.

1.6 Oprettelsen af et europæisk observatorium for bæredygtig mobilitet i byer vil være en fordel, idet det ville kunne indhente data og fremme udvekslingen af erfaringer.

1.7 EØSU anser det for nødvendigt at fastlægge generelle regler på EU-plan for harmonisering af kriterierne for fastsættelse af bompenge og af de statistiske data.

2. Indledning

2.1 I de seneste år er trafikken vokset betydeligt såvel i byerne som i deres udkant og den modale sammensætning er i mange tilfælde ændret markant: personbiltransporten er øget og den offentlige transport er gået støt tilbage såvel i absolutte tal som relativt set.

2.2 I forbindelse med forelæggelsen af midtvejsevalueringen af hvidbogen om transport ⁽¹⁾ i 2006 meddelte Europa-Kommissionen, at den havde til hensigt at forelægge en grøn bog om transport i byer, og den har i de seneste måneder gennemført en bred offentlig høring, hvori EØSU også har deltaget ⁽²⁾.

2.2.1 EØSU anser det for nødvendigt og nyttigt med en EU-indsats på området mobilitet i byerne og mener, at beslutningstagning på EU-niveau ⁽³⁾ vil tilføre en merværdi for Europa, som kan udmøntes i en lang række forskellige bindende såvel som ikke-bindende foranstaltninger.

3. Indholdet af grønbogen: På vej mod en ny kultur for mobilitet i byer

3.1 Den høringsproces, som Kommissionen har gennemført, har vist, at der stilles store forventninger til opstillingen af en reel europæisk politik for mobilitet i byer.

3.2 Det at tage mobiliteten i byer op til fornyet overvejelse indebærer at optimere alle transportformer og tilrettelægge en samordnet modalitet mellem de forskellige offentlige transportformer (tog, sporvogne, metro og busser) og mellem forskellige former for individuel transport (biler, cyklende og gående trafik osv.).

3.3 Mobilitet i byer anerkendes som en væsentlig faktor for vækst og beskæftigelse med stor indflydelse på den bæredygtige udvikling i EU.

3.4 Den europæiske merværdi kan komme til udtryk på forskellig vis. God praksis kan udveksles på alle niveauer (lokalt, regionalt eller nationalt), og om nødvendigt kan der ydes

bistand ved opstilling af fælles standarder og harmonisering af standarder. Der kan tilbydes finansiel støtte til de mest trængende og til forskning i applikationer til forbedring af mobiliteten, sikkerheden og miljøet. Lovgivningen kan forenkles, og i nogle tilfælde kan den eksisterende lovgivning ophæves, eller ny lovgivning indføres.

3.5 Grønbogen kommer i 25 spørgsmål ind på, hvordan man kan løse problemerne med at skabe byer med en god trafikafvikling, grønnere byer og en mere intelligent og lettere tilgængelig, sikker og sikret transport i byer samt en ny kultur for mobilitet i byer med afsættelse af de nødvendige ressourcer til dette formål. Desværre foreslår Kommissionen ingen konkrete vertikale eller horisontale foranstaltninger for bytransporten.

4. Svar på grønbogen

Udtalelsen søger at besvare alle Kommissionens spørgsmål.

4.1 Spørgsmål 1: *Bør der indføres en »mærkningsordning« som anerkendelse af de byer, der har ydet en særlig indsats mod trafikal overbelastning og for at forbedre levevilkårene?*

4.1.1 EØSU mener, at der under hensyntagen til allerede eksisterende ordninger godt kan indføres en mærkningsordning, som er forenelig med disse.

4.1.2 På EU-plan vil det være nyttigt, at Kommissionen opstiller indikatorer for præstation, planlægning og udvikling, som kan udgøre en harmoniseret referenceramme.

4.1.3 Der kunne også i stedet for incitamenter indføres frivillige ordninger med kvalitetsmærkning i stil med dem, der anvendes på turismeområdet.

4.1.4 Under alle omstændigheder bør de ordninger, der indføres, baseres på objektive og gennemsigtige kriterier, jævnligt evalueres og i givet fald revideres samt offentliggøres i tilstrækkeligt omfang.

4.2 Spørgsmål 2: *Hvilke foranstaltninger bør der træffes for at fremme gående og cyklende trafik som reelle alternativer til personbilen?*

4.2.1 Set i forhold til den gående og cyklende trafiks andel af transporten kan disse transportformer ikke generelt betragtes som alternativer til privatbilen, medmindre afstanden mellem arbejdssted og bopæl er meget kort og vejforholdene er tilfredsstillende. Desuden er det ikke alle, der kan køre på cykel: det gælder f.eks. personer med nedsat mobilitet, handicappede, mindre børn og ældre. Ikke desto mindre kan gående og cyklende trafik kombineret med kollektiv transport godt efterhånden blive alternative transportformer i visse byer.

⁽¹⁾ KOM(2006) 314 endelig. Kommissionens meddelelse til Rådet og Europa-Parlamentet — *Hold Europa i bevægelse — Bæredygtig mobilitet på vores kontinent. Midtvejsevaluering af Europa-Kommissionens hvidbog fra 2001 om transportpolitikken.*

⁽²⁾ Udtalelse EUT C 184, 27.7.2007, s. 74 »Transport by- og storbyområder«. Ordfører: Lutz Ribbe.

⁽³⁾ Under hensyntagen til protokol nr. 30 knyttet til EF-traktaten om anvendelse af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet samt den interinstitutionelle aftale af 25. oktober 1993 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen.

4.2.2 Kommunerne bør udarbejde planer for bæredygtig bytransport, som omfatter cykelstier med det bindende mål at få folk til at gå over til miljøvenlige transportformer, som opfylder minimumskrav på europæisk plan (endnu ikke opstillet). Disse planer bør forhindre situationer med utilstrækkelig sikkerhed for fodgængere og konfliktsituationer mellem de forskellige transportformer.

4.2.3 I dette øjemed bør der opstilles et kvantitativt mål for at øge den offentlige passagerbefordrings og den cyklende og gående trafiks andel generelt. Manglende udarbejdelse af sådanne planer bør medføre udelukkelse fra finansiel støtte fra EU. Kommissionen bør også tjekke, om planerne indeholder data vedrørende grønne områder og cykelstier.

4.3 Spørgsmål 3: *Hvad kunne der gøres for at fremme en omlægning til bæredygtige transportformer i byer?*

4.3.1 Mulighederne afhænger i vid udstrækning af byens størrelse (areal og indbyggertal), idet man må huske på, at problemet med forurening også kan henføres til den fysiske planlægning og ikke kun til transporten.

4.3.2 Tackling af problemet og de mulige løsninger herpå inden for rammerne af den fysiske planlægning og byplanlægningen; anlæggelse af offentlige parkeringspladser ved byernes indfaldsveje; et net af trafikbaner, som er forbeholdt den kollektive trafik og som har forbindelse med de forskellige transportformer (p-pladser, jernbaner og metro) gennem anlæggelse af omstigningssteder, som gør det let at skifte mellem forskellige transportformer, samt højnelse af servicekvaliteten, således at kollektiv transport bliver attraktiv for brugerne.

4.3.3 Hvad godstransporten angår bør Kommissionen fremme udveksling af god praksis vedrørende logistikken i byer, som f.eks. i den italienske by Siena, hvor der udelukkende ydes midlertidig koncession på godstransport.

4.4 Spørgsmål 4: *Hvordan kan anvendelsen af renere og mere energieffektive transportteknologier øges yderligere i byer?*

4.4.1 Ved at indføre en skattepolitik på transportområdet, som tilskynder til erhvervelse, indførelse og anvendelse af nye teknologier, som kan nedbringe forureningen og øge energibesparelsen.

4.4.2 Ved at indsamle oplysninger om byernes miljømæssige status: beregning af de transportrelaterede emissioner pr. indbygger og årlig offentliggørelse af resultaterne.

4.5 Spørgsmål 5: *Hvordan fremmes fælles grønne indkøb?*

4.5.1 Ved at fremme anvendelsen af »grønne indkøb« i forbindelse med tildelingen af infrastrukturkontrakter, der finansieres af EU-programmer, og ophæve de nuværende hindringer (*).

(*) Se Domstolens dom »Concordia BUS« og de respektive kriterier.

4.5.2 På EU-plan bør man gå i gang med en fastlæggelse af fælles regler og om nødvendigt harmonisere dem.

4.6 Spørgsmål 6: *Bør der fastsættes kriterier eller vejledning angående definitionen af grønne zoner og restriktioner? Hvordan sikres foreneligheden med den fri bevægelighed bedst muligt? Er det relevant at håndhæve lokale regler for grønne zoner på tværs af landegrænser?*

4.6.1 EØSU mener, at adgangen til disse zoner bør begrænses kraftigt. Ikke desto mindre er det nødvendigt med en harmonisering for at undgå, at reguleringsmæssige forskelle skaber vanskeligheder for den fri bevægelighed for personer og reducerer mobiliteten i byerne unødigt.

4.7 Spørgsmål 7: *Hvordan kan miljøvenlig kørsel fremmes yderligere?*

4.7.1 Miljøvenlig kørsel bør i passende omfang indgå i de foreskrevne uddannelsesprogrammer for grund- og efteruddannelse af chauffører, og der bør ydes skattebegunstigelser til virksomheder, som træffer foranstaltninger til kontrol og evaluering af kørsel. Direktivet om køretimer bør ændres for at indføre disse kriterier.

4.8 Spørgsmål 8: *Bør bedre informationstjenester til rejsende udvikles og udbredes?*

4.8.1 Ja, og nærmere bestemt mht. sikkerheden for passagererne, ventetid og køretid, instrukser om, hvordan passagererne skal forholde sig i nødsituationer samt alle eksisterende trafikforbindelser og vilkårene herfor.

4.9 Spørgsmål 9: *Er der behov for yderligere tiltag for at sikre en standardisering af grænseflader og interoperabilitet, hvad angår ITS-applikationer i byer? Hvilke applikationer bør der først og fremmest tages fat på?*

4.9.1 De forskellige intelligente transportsystemer bør være fuldstændigt kompatible, så det bliver muligt at anvende forskellige teknologier, især når det gælder billetter, hvilket vil gøre omstigning og adgang til transport nemmere og hurtigere og dermed øge gennemsnitshastigheden i den kollektive transport. Det er vigtigt, at de intelligente transportsystemer tilpasses de teknologiske fremskridt, så de ikke forældes så hurtigt, men forbliver rentable.

EØSU mener, at informations- og kommunikationsteknologierne bør udnyttes til at forbedre trafikafviklingen og organisere transporten bedre.

4.10 Spørgsmål 10: *Hvordan forbedres udvekslingen af information og bedste praksis mellem alle berørte parter i henseende til ITS?*

4.10.1 Gennem offentliggørelse af et digitalt katalog over god praksis vedrørende ITS, som løbende ajourføres og som kan konsulteres online.

4.11 Spørgsmål 11: *Hvordan øges kvaliteten af den kollektive transport i Europas byer?*

4.11.1 Ved at oprette koordineringsorganer for de forskellige kollektive transportformer og indføre integrerede takstsystemer samt stille krav om anvendelse af det optimale transportmateriel (det mindst forurenende og bedst egnede for personer med nedsat førlighed), øge antallet af afgang eller trafikhyppigheden, så ventetiden for de rejsende forkortes, anlægge særlige busperoner (større sikkerhed, komfort og hurtig ind- og udstigning samt mindre energiforbrug og dermed mindre forurening), anlægge omstigningssteder, som letter skift mellem forskellige transportformer, forbedre erhvervsuddannelsen i sektoren og informationen og bevidstgørelsen af brugerne, anlægge infrastruktur med henblik på passende styring af transittrafikken i byerne, anlægge Parkér&Kør-faciliteter (Park&Ride) og indføre incitamenter til at anvende dem, indrette trafiklysene, så den kollektive trafik får forkørselsret, og sørge for god plads til sikker ind- og udstigning.

4.11.2 En af de mest effektive fremgangsmåder til opnåelse af dette mål er evaluering af konsekvenserne for mobiliteten af visse planer, programmer og projekter.

4.11.3 I denne forbindelse er det relevant at henvise til Domstolens dom (sag C-332/04) om manglende gennemførelse af en miljøpåvirkningsvurdering af et projekteret butiks- og fritidscenter i en byzone: det var netop det anslåede antal brugere af centret, som ville bruge privatbil for at komme dertil, som var afgørende for projektets miljøpåvirkning og dermed for kravet om en sådan vurdering.

4.11.4 Følgelig kunne det overvejes at ændre de gældende direktiver på tre punkter:

4.11.4.1 Direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet fastsætter i bilag III de kriterier, som skal følges i medlemsstaternes vurdering af, om et givet projekt har en betydelig indvirkning på miljøet.

Det foreslås at indføre et nyt led i stk. 1 i bilag III, hvori der udtrykkeligt henvises til en beskrivelse af mobilitetsforholdene (anslået antal brugere af installationerne, deres bopæl osv.).

4.11.4.2 For det andet fastsætter direktivet i sit bilag IV, hvilke oplysninger der skal medtages i miljøpåvirkningsvurderingen.

EØSU foreslår:

a) at der indføres et nyt led i stk. 4 i bilag IV, eller at det nuværende tredje led ændres, således at der i vurderingen specifikt skal tages højde for de emissioner, som de daglige brugeres transport til og fra anlægget vil medføre.

b) at bilag IV, stk. 5, udvides, således at der ikke kun skal tages højde for projektets gennemførelse, men også den senere drift af anlægget og kræves en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger til imødegåelse af emissionerne fra den dertil knyttede transport.

Direktiv 85/337/EØF bør således ændres for så vidt angår bilag III, stk. 1, og bilag IV, stk. 4 og 5, som ovenfor beskrevet.

4.11.4.3 For det tredje kunne der i direktiv 2001/42/EF om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet foretages tilsvarende indføjelser (kriterier og oplysninger vedrørende mobilitet og transportmidler, der skal medtages i miljørapporten). I dette tilfælde bør der i bilag I, litra f), og i bilag II, stk. 2, som anført ovenfor tages højde for planernes indvirkning på mobiliteten.

4.12 Spørgsmål 12: *Bør der tilskyndes til at reservere særlige kørebaner til den kollektive transport?*

4.12.1 Ja, denne foranstaltning er uomgængelig og har stor indvirkning på mobiliteten. Særlige kørebaner eller perroner er ensbetydende med større sikkerhed, hurtigere transport, færre trafikpropper og mindre energiforbrug såvel som større komfort for de rejsende. En sådan foranstaltning kan være med til at lokke privatbilister til at tage de offentlige transportmidler.

4.13 Spørgsmål 13: *Er der behov for at indføre et europæisk charter om rettigheder og forpligtelser for passagerer, der benytter kollektiv transport?*

4.13.1 Styrkelse af brugernes rettigheder og pligter er afgørende for, at tjenestekvaliteten (trafikhyppighed, præcision, komfort for alle brugerkategorier, sikkerhed, prispolitik osv.) af de offentlige transportmidler kan forbedres. EØSU opfordrer til indførelse af disse rettigheder og pligter, dog altid under hensyntagen til de særlige forhold, der gør sig gældende inden for hver enkelt transportform, især dem, som benytter samme infrastruktur.

4.13.2 Da de nuværende regler findes spredt over forskellige retsakter, herunder for de forskellige transportformer, bør rettighederne for alle brugere af kollektive transportmidler samles i et rettighedscharter med tilstrækkeligt spillerum for medlemsstaternes egne tilføjelser og for selvregulering via adfærdskodekser⁽⁵⁾, som de økonomiske aktører og det organiserede civilsamfund (forbruger-, miljø-, arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer osv.) tilslutter sig. EØSU understreger vigtigheden af en dialog mellem disse organisationer og de kollektive transportvirksomheder, især om en forbedring af tjenestens kvalitet.

Der bør også træffes foranstaltninger på EU-plan — som ville kunne suppleres med en indsats fra medlemsstaternes og civilsamsfundsorganisationernes side — for at omformulere og konsolidere de eksisterende rettigheder, der er nedfældet i forskellige retsakter. EØSU insisterer på, at det er nødvendigt med fleksible og enkle mekanismer og instrumenter til håndhævelse af brugernes rettigheder.

4.14 Spørgsmål 14: *Hvilke foranstaltninger bør der iværksættes for bedre at integrere passagerbefordring og godstransport i forskning og i planlægning af mobilitet i byer?*

4.14.1 Mobilitetsplaner for storbyområder bør omfatte såvel passagerbefordring som godstransport, så varedistributionen kan foregå, uden at det går ud over mobiliteten for personer.

4.14.2 Det er derfor nødvendigt at sørge for mere overvågningspersonel på af- og pålæsningssteder.

4.14.3 Indførelse af mekanismer, som kan lette og fremskynde proceduren for anmeldelse af overtrædelser, så ulovligt parkerede køretøjer hurtigst muligt bliver fjernet fra den reserverede plads, så denne atter frigøres.

4.14.4 Indførelse af effektive sanktionsmekanismer i tilfælde af forseelser lige fra fjernelse af køretøjet til den egentlige inddrivelse af bøden.

4.14.5 Oplysnings- og bevidstgørelseskampagner for at opnå folkelig opbakning og borgernes medvirken til opfyldelsen af de fastsatte mål. Et af målene med en sådan kampagne skal være at opnå de handlenes medvirken til overvågningen af de pladser, som er reserveret til på- og aflæsning, ved at gøre det klart for dem, at ulovlig benyttelse af disse pladser kan skade deres forretning.

4.14.6 Begrænsning af den tilladte varighed af på- og aflæsning på de dertil reserverede pladser, som svarer bedre til den tid, det normalt tager at læsse varer på og af. En mulighed vil også være at kræve en særlig tilladelse til at holde længere på den reserverede plads, hvorved man ville undgå at stille mere tidkrævende flytninger ringere. Der kunne også fastsættes bestemte tidsintervaller for på- og aflæsning.

⁽⁵⁾ Se udtalelse om et europæisk charter for energiforbrugernes rettigheder, EUT C 151, 17.6.2008, ordfører: Edgardo Iozia.

4.15 Spørgsmål 15: *Hvordan kan transport inden for og mellem byer og fysisk planlægning koordineres bedre? Hvilken type organisationsstruktur kunne være hensigtsmæssig?*

Gennem passende koordinering på følgende områder:

a) koordinering mellem de forskellige organer

— I nogle europæiske byer har transportkoordineringsorganer med stor succes bidraget til koordinering og planlægning af transporten i disse byer gennem udvikling af effektive og højtydende tjenester af kvalitet.

— I forbindelse med koordineringen med andre transportformer er der behov for større gennemsigtighed i omkostningsfordelingen på de forskellige kollektive transportformer.

— Transporttjenesterne mellem byer bør også råde over de nødvendige infrastrukturer til skift mellem transportformer for at lette omstigningen mellem de forskellige kollektive transportmidler, så de rejsende ikke behøver et ekstra transportmiddel for at komme fra det ene til det andet transportmiddel.

b) Koordinering med planlægningsinstrumenter:

— Vurderingen af bestemte planers og programmers indvirkning på mobiliteten er et krav, som allerede blev fastslået i Domstolens vigtige dom af 16. marts 2006 (sag C-332/04): forpligtelsen til at foretage en miljøvurdering af det omdiskuterede projekt blev først og fremmest begrundet i den forventede indvirkning på mobiliteten. Dette kriterium er dog endnu ikke nedfældet eksplicit i lovgivningen.

— Følgelig er der behov for to specifikke ændringer af EU-reglerne om miljøvurdering for at medtage planens eller programmets indvirkning på mobiliteten blandt de virkninger, der skal tages højde for. Nærmere bestemt foreslås de ændringer, der nævnes i svaret til spørgsmål 11.

— De regionale myndigheder bør sørge for en overordnet strategisk fysisk planlægning for at sikre en rationel areal anvendelse.

4.16 Spørgsmål 16: *Hvilke yderligere tiltag bør iværksættes for at hjælpe byer med at imødegå udfordringerne i relation til færdselssikkerhed og personlig sikkerhed inden for bytransport?*

4.16.1 Trafiksikkerhed: På europæisk plan ved at fremme bedste praksis og indlede en mere intensiv og struktureret dialog med lokale og regionale interessenter og med medlemsstaterne om nye teknologier — især ITS — med henblik på at øge sikkerheden. Erhvervsuddannelsen i sektoren bør også forbedres på det køretekniske område. Fastlæggelsen af sanktionsforanstaltninger bør også reguleres for at undgå, at forseelser i den grænseoverskridende trafik forbliver ustraffede.

4.16.2 Personlig beskyttelse: For at tilskynde til god praksis bør politiet foretage hyppigere kontrolrunder i de kollektive transportmidler, især om natten og på ruter til og fra mere urolige kvarterer præget af social udstødelse. Der bør også gøres større brug af informationsteknologierne og informationen af brugerne bør forbedres.

4.17 Spørgsmål 17: *Hvordan kan operatører og borgere informeres bedre om infrastrukturstyrings- og motorkøretøjsteknologiers sikkerhedsmæssige potentiale?*

4.17.1 Ved at bevidstgøre borgerne gennem uddannelses- og informationskampagner især rettet mod de unge. Derudover gennem foranstaltninger for at udbrede anvendelsen af håndhævelsesudstyr for alle trafikanter i byer. Generelt anser EØSU det for særligt vigtigt, at der vedtages foranstaltninger for at styrke det holdningsmæssige aspekt og folkeoplysningen i alle sammenhænge, som vedrører for mobiliteten i byerne.

4.18 Spørgsmål 18: *Bør der udvikles automatisk radarudstyr, som er tilpasset bymiljøet, og bør der tilskyndes til at anvende dette?*

4.18.1 Afhængigt af de mål, der forfølges, bør udstyret altid sigte mod at forbedre mobiliteten og optimere gennemsnitshastigheden. God praksis bør fremmes for at øge sikkerheden og anvendelsen af intelligente systemer.

4.19 Spørgsmål 19: *Er videoovervågning et godt redskab med henblik på sikkerhed og sikring i forbindelse med transport i byer?*

4.19.1 Installering af alarmsystemer i de kollektive transportmidler baseret på ny teknologi, som kan alarmere vagtpersonale i tilfælde af hærverk eller ulykker og informere om situationen ombord med transmission af billeder og lyd, som kan give et indtryk af, hvad der er på færde i tog eller busser.

4.19.2 Der bør træffes passende foranstaltninger for at undgå indgreb i privatlivets fred, som er en grundlæggende menneskerettighed.

4.20 Spørgsmål 20: *Bør alle interessenter samarbejde om at udvikle en ny kultur for mobilitet i byer i Europa? Kunne et europæisk overvågningsorgan for mobilitet i byer svarende til det europæiske overvågningsorgan for trafikikkerheden være et nyttigt initiativ til støtte for et sådant samarbejde?*

4.20.1 En ny kultur for mobilitet i byer forudsætter et samarbejde mellem EU-institutionerne, medlemsstaterne, regionerne og de lokale myndigheder samt civilsamfundsorganisationerne.

4.20.2 Et europæisk observatorium for bæredygtig mobilitet i byer vil være et nyttigt initiativ, som ville kunne skabe en

merværdi, da det ville kunne indsamle data, følge udviklingen i efterspørgslen og fremme udvekslingen af erfaringer. Det vil også kunne bidrage til en større viden om mobilitetsrelaterede problemer og til gennemførelsen af passende foranstaltninger til løsning heraf.

På europæisk plan bør der foretages en harmonisering af fremgangsmåderne for byvurdering, da det efter EØSU's mening vil være positivt at anvende ensartede kriterier på dette område.

4.21 Spørgsmål 21: *Hvordan kan de bestående finansielle instrumenter, f.eks. strukturfondene og Samhørighedsfonden, anvendes bedre og på en mere sammenhængende måde for at støtte en integreret og bæredygtig transport i byer?*

4.21.1 Ved at gøre forbedring af mobiliteten i byerne og gradvis indsættelse af miljøvenlige tog- og bustyper (lavt forbrug, lave emissioner) til et mål for fondene og ved at sikre større udbytte af hver investeret krone.

EØSU går ind for at øge andelen af de midler, der afsættes til uddannelse og forskning.

4.21.2 Men det er også nødvendigt at sænke omkostningsniveauet gennem fastsættelse af objektive kriterier, som gør det muligt at vælge den for samfundet mest rentable løsning, så borgerne kan få adgang til et transportsystem af kvalitet til rimelige priser. Effektivitet og opfyldelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste bør prioriteres højt.

4.22 Spørgsmål 22: *Hvordan kan økonomiske instrumenter, særlig markedsbaserede instrumenter, yde støtte til renere og mere energieffektiv transport i byer?*

4.22.1 Ved at indføre grønne klausuler i kontrakter om levering af udstyr i forbindelse med infrastrukturprojekter, der finansieres af EU-programmer.

4.22.2 En anden mulighed er indarbejdelse af kriterierne i »Buying green. A handbook on environmental public procurement« [SEC (2004) 1050] i et KOM-dokument med tilføjelse af grønne offentlige indkøb af transportudstyr.

Markedet for privatbiler og for kollektiv personbefordring er ved at ændre sig i mere miljøvenlig retning. Anskaffelse af renere biler (brændstof, motorisering) bør begunstiges og der bør tages hensyn til den højere pris, som køberne af disse biler har været villige til at betale, gennem en differentieret behandling af dem i forbindelse med reguleringen af adgangen til bykerne.

4.23 Spørgsmål 23: *Hvordan kan målrettede forskningsaktiviteter bidrage yderligere til at forene byrelaterede begrænsninger og trafikudvikling i byer?*

4.23.1 Ved klart at fastsætte, hvilken type projekter der kan opnå offentlig støtte fra EU og kræve opfyldelse (med behørig kontrol) af målene for de pågældende projekter (inden for den fastsatte frist), således at den udbetalte støtte i modsat fald kan kræves tilbagebetalt.

4.24 Spørgsmål 24: *Bør byer tilskyndes til at benytte bompengesystemer? Er der behov for en generel ramme og/eller vejledning om bompengesystemer? Bør indtægterne øremærkes til at forbedre den kollektive transport i byer? Bør eksterne omkostninger internaliseres?*

4.24.1 Der er brug for en fælles EU-ramme, som bør tilvejebringes gennem harmonisering af kriterierne for takstfastsættelse og for beregning af et hensigtsmæssigt niveau for tætheden af den kollektive trafik.

4.24.2 EØSU er dog af den opfattelse, at bompengesystemer eller opkrævning af afgifter for indkørsel i byer er i almenhedens interesse og giver tilfredsstillende, umiddelbare resultater, men de kan virke diskriminerende over for lavindkomstgrupper og har ringe afskrækkende virkning over for de velstillede sociale lag.

De lokale myndigheder bør træffe foranstaltninger for at afbøde de eventuelle negative virkninger f.eks. ved at tilskynde til at

benytte kollektiv transport eller give mulighed for at købe billetter til en favorabel pris.

4.24.3 En alternativ mulighed, som ville have en horisontal virkning i alle samfundsgrupper, ville være et »bomhus« ved indfaldsvejene ikke til opkrævning af penge, men til beregning af en kilometerkvote for bykørsel, som hver bilist ville få tildelt. Med andre ord foreslås en »rationering« af adgangen (kilometer/tidsenhed), som ville gøre det nødvendigt at forvalte privat bykørsel selektivt. Dog må tages med i betragtning, at dette også indebærer en diskriminering baseret på bopæl, udkørselssted og destination.

4.24.4 Naturligvis ville dette indebære endnu en zoneinddeling ud over de allerede foreslåede zoner med lav trafiktæthed, hvor trafikken praktisk taget ville være begrænset til kollektiv transport og de faste beboeres trafik.

4.25 Spørgsmål 25: *Hvilken merværdi kunne en målrettet EU-støtte til finansiering af renere og mere energieffektiv bytransport tilvejebringe på længere sigt?*

4.25.1 Merværdien er enorm og vanskelig at værdiansætte, når der også tages hensyn til sundheds- og hygiejnemæssige faktorer (såvel psykiske som fysiske) og til tidens værdi for mennesker (dette aspekt påvirkes i høj grad af den lange tid, det tager at komme til og fra arbejde og som — når den lægges til arbejdsdagens længde — udløser en lang række negative faktorer).

Bruxelles, den 29. maj 2008

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg