

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé

COM(2013) 913 final

(2014/C 424/09)

Előadó: **Edgardo Maria IOZIA**

2014. március 7-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 304. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé

COM(2013) 913 final.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2014. május 21-én elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2014. június 4–5-én tartott 499. plenáris ülésén (a június 4-i ülésnapon) 132 szavazattal, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) osztja az Európai Bizottság 2013. december 17-i közleményét, és igen fontosnak tartja a hatékony és fenntartható városi mobilitást támogató programok folytatását, mint például a Civitas, az Intelligens energia – Európa stb. Össze kell egyeztetni az ambiciózus terveket, mint amelyek a javaslatban szerepelnek azzal a ténnyel, hogy a rendelkezésre álló pénzügyi eszközök hiányosak, ehhez pedig a sürgős kezdeményezésekre létező összes lehetséges megoldás szigorú és figyelmes vizsgálatára van szükség fenntartható mobilitás területén.

1.2 Az EGSZB elengedhetetlennek tartja

- a realisztikus, integrált és összehangolt tervek elfogadását, amelyeket folyamatosan ellenőriznek, és amelyek *mind a személyek mobilitását, mind a logisztikai láncot szem előtt tartják* és a társadalom minden tagjáról gondoskodnak, főként a csökkent mobilitású személyekről,
- a szubszidiaritás elvének hasznosítását, annak megfelelően, ahogyan az Európai Bizottság tudatosan egyensúlyra törekedett az egyes felelősségi szintek között, különös tekintettel a tagállamok aktív szerepvállalásának elősegítésére,
- a pénzügyi források mobilizálását, a magántőke bevonása által is,
- a polgárok és a civil társadalmi szervezetek bevonását annak érdekében, hogy a fenntartható mobilitási terv kihívás legyen a teljes közösség számára,
- a legjobb gyakorlatok cseréjének ösztönzését egy nagy közös európai portál által,
- a „Polgármesterek Szövetsége” kezdeményezés újraindítását,
- a közösség és az EBB pénzügyi részvételének növelését, ami a fenntartható városi mobilitás terve európai szintű megvalósításának motorja kellene hogy legyen, mely terv az uniós polgárok 70 %-át érinti,

- az állami hatóságok és magánszereplők összehangolásának megerősítését, amelyek az integratív városi közlekedési szolgáltatásokkal foglalkoznak, átfogó és célirányos megközelítés által,
- koherens logisztika létrehozására való törekvést, amely az „ellenállóbb város” (*transition town*), célkitűzéseinek elérésére fókuszál, amelyben minden szereplő a polgárok élet- és egészségügyi körülményeinek javítása érdekében működik együtt,
- a köz- és magánszféra összehangolásának kezelését, megnyitva a piacot a verseny előtt, feltételezve, hogy társadalmi garanciákat, az árak ellenőrzését és a környezet fenntarthatóságát teljes mértékben figyelembe veszik,
- általános iránymutatások kidolgozását a tömegközlekedési járművek jellemzői tekintetében, olyan európai piac létrehozása által, ahol beszerzési központok által javítani lehet a méretgazdaságosságot.

1.3 Az EGSZB egyetért azzal a stratégiai szereppel, amelyet a városi mobilitás tölt be az intelligens városok irányában történő fejlődési folyamatban, amelyek emberléptékűek, képesek szembenézni a környezeti kihívásokkal és alkalmazkodni az új követelményekhez; hangsúlyozza a közlekedéspolitikát még mindig gyakran meghatározó ágazati szintű gondolkodáson való túllépés fontosságát.

1.4 A jövőbeni beavatkozások során megfelelően figyelembe kell venni az egyensúly szükségességét a szociális, gazdasági és környezeti szempontok, vagyis a fenntartható fejlődés három tengelye között.

1.5 Az EGSZB nem ellenzi a verseny és a városi közlekedési piac felé való nyitás intézkedéseit, feltéve, hogy megőrzik a munkavállalók jogait és munkahelyeiket, a decentralizált hálózat fenntartásának garanciáit, a szolgáltatások és a díjak tényleges javítását. Folyamatos nyomon követésre lesz szükség a szerződési feltételek szigorú figyelembevételének ellenőrzésére.

1.6 Az EGSZB kiemeli, hogy egy hatékony, eredményes és fenntartható közlekedéspolitika a következőkön alapul:

európai szinten

- a fenntartható mobilitásra vonatkozó projekteket széles körű közösségi tapasztalattá kell tenni, amely helyi kezdeményezések révén bevonja a városokat annak érdekében, hogy jobban felhívják a polgárok figyelmét a változások szükségességére, a berögzült szokások tekintetében is;
- a „Polgármesterek Szövetsége” kezdeményezés nagyszabású újraindítása az energiahatékonysággal kapcsolatban, amelybe beletartozik a városi mobilitás hatékonyabbá tétele is;
- a szükséges kezdeményezések finanszírozása az európai uniós források, például a strukturális alapok vagy a Horizont 2020 mobilizálása által az ágazat kutatás és fejlesztés része számára;
- kedvezményes rátájú EBB-alapok, és ahol lehetséges, állami-magán partnerségek kialakítása nagy városi infrastruktúrák létrehozása és kezelése céljából;

nemzeti szinten

- a hatékonyabb és kevésbé szennyező közlekedés ösztönzése, új technológiák alkalmazása;
- annak szavatolása, hogy a polgárok (főként a mozgáskorlátozott személyek) valóban hozzáférjenek a fenntartható mobilitáshoz;

területi szinten

- intermodalitás;
- távmunka-pólusok kialakítása;

- közös képzési politikák a köztisztviselők és az ágazat szakemberei számára egységes kompetenciák és stratégiák kialakítása céljából;
- a központi városi területekhez való hozzáférést szabályozó célirányos és fenntartható politikák;
- egységes stratégiák kialakítása céljából koordináció a nagyvárosi övezetekkel szomszédos területekkel;
- a polgárok bevonása a legjobb megoldások keresésébe;
- az elért eredmények folyamatos monitorozása és a nem hatékony intézkedések megfelelő és gyors megváltoztatása;
- a tömegközlekedés és az egyéni közlekedés felelős használatára nevelés;
- együttműködés kialakítása a vállalkozások között annak érdekében, hogy összehangolják az ipari komplexumoktól és a kisipari körzetektől kiinduló, illetve odairányuló közlekedést;
- a célcsoportok, vagyis hasonló igényekkel rendelkező csoportok bevonása a specifikus szükségletekre irányuló szolgáltatások jellemzőinek közös értékelésére.

1.7 Az EGSZB hangsúlyozza az illetékes állami szervek és a polgárok szorosabb együttműködésének fontosságát, és kitér arra, hogy az Európai Bizottság milyen ajánlásokat fogalmaz meg a városi mobilitásról szóló cselekvési tervében ⁽¹⁾, különös figyelemmel a sebezhető csoportok, mint az idősek, az alacsony jövedelműek, vagy a mozgáskorlátozott személyek mobilitással kapcsolatos szükségleteire, amelyek egyedi politikákat igényelnek.

1.8 Az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak erőteljesen rá kellett volna mutatnia ezekre a szempontokra, amelyek túrhatetlen diszkriminációt eredményeznek. Az Európai Bizottságnak vállalnia kellene annak figyelemmel kísérését, hogy a mobilitáshoz való jog, amely európai uniós alapjog, minden polgár számára diszkrimináció nélkül szavatolva legyen a tagállamokban.

1.9 Az EGSZB azt kéri, hogy foglalkozzanak a mobilitás és a szegénység összefüggésével és keressenek megoldást rá, ahogyan azt az Európai Unió az energiaszegénység esetében és egyéb területeken is tette; a tagállamoknak intézkedéseket kellene hozniuk a legebezehetőbb, szegény társadalmi osztályok érdekében. A mobilitáshoz való jog mindenkit megillet és nem korlátozható a jómódú polgárokra.

1.10 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra, milyen lehetőségek rejlenek a városi logisztikában a megnövekedett hatékonyság és szubszidiaritás elemeként. A logisztikának emiatt megfelelő figyelmet kell szentelni a városi tervezési és együttműködési projektekben. Az EGSZB üdvözli az Európai Bizottság e területen tervezett kezdeményezéseit is.

1.11 Az EGSZB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy egy egységes eszköz segítségével egyesítsen minden kezdeményezést és politikát a városi mobilitás területén. Jelenleg legalább 5 ezzel foglalkozó portál létezik, ami a források pazarlásához és korlátozott hatékonysághoz vezet.

1.12 Európának és a tagállamoknak közös ambiciózus célt követve közös, integrált politikát kell kialakítaniuk. Arra kell nevelni a polgárokat, hogy alternatív és kevésbé szennyező közlekedési módokat használjanak. A változás elsődleges módja az oktatás. Újra fel kell fedezni a városi séta örömét, biciklire kell ülni munkába menet vagy a barátokkal való találkozáshoz. A hatóságoknak kulturális kezdeményezésekkel kellene ösztönözniük ezt a fenntartható mobilitást, történelmi vagy régészeti útvonalakat kellene kialakítaniuk a városközpontokban idegenvezetéssel, támogatva a biciklis túrák szervezését, amelyek felhívják magukra a figyelmet lendületességükkel, és versengésre ösztönöznek.

1.13 A mai városok az elkövetkezendő évtizedekben nagy változásokon mennek majd keresztül építészeti és urbanisztikai szinten. Az EGSZB az összes alkalmazható intézkedés terjesztését ajánlja. A városi innovációt és a helyi kezdeményezéseket érintő információs és kommunikációs technológiáknak köszönhetően javítható a mobilitás, és élhetőbb városok alakíthatók ki a jövő generációi számára.

1.14 Az EGSZB azt ajánlja, hogy vegyék megfelelően figyelembe a városi közlekedési hálózat méltányos és egységes kialakításának szükségességét, elkerülve, hogy a tömegközlekedés által kevésbé kiszolgált, vagy egyáltalán nem kiszolgált városrészekben lakók a város modern gettóiba kényszerüljenek.

⁽¹⁾ COM(2009) 490 final/2.

1.15 Elengedhetetlen az erős és szoros koordináció kialakítása minden állami és magán döntéshozatali szerv között valamennyi szinten. A fenntartható, valamint az éghajlattal, környezettel, energiával, egészségvédelemmel, idő- és energiamegtakarítással és a hatékony gazdasági fellendítő hatással kapcsolatos célkitűzésekkel összhangban lévő városi mobilitási terveknek minden szinten prioritássá kell válniuk az Európai Unióban

1.16 Az EGSZB konkrét intézkedések elfogadását ajánlja kerékpár- és sétatutak kialakítására, amelyek kizárólagosan ezt a fenntartható mobilitási formát szolgálnák, valamint ezek megvalósítását szorgalmazza, ahol lehetőség van rá, összekötve ezeket a tömegközlekedés intermodális csomópontjaival.

2. Bevezetés

2.1 Európa a világ egyik legvárosiasabb jellegű kontinense. Az európai lakosság több mint kétharmada él jelenleg városi területeken és ez az arány folyamatosan növekszik (Az Európai Bizottság „A jövő városai” című jelentése, 2011). Számos városban a forrásokból adódóan a mobilitás egyre nehezebb és egyre kevésbé hatékony, sokszor jellemzőek a rendszeres közlekedési torlódások, melyek éves költségét 80 milliárd euróra becsülik (A torlódások összköltsége; lásd: SEC(2011) 358 final), a rossz levegőminőség, a balesetek, a zajártalom és a magas CO₂-kibocsátás. Európában a városi mobilitás alapja legnagyobb részben a hagyományos üzemanyaggal működő saját személygépkocsik használata.

2.2 Siim Kallas, az Európai Bizottság alelnöke, mobilitáspolitikáért és közlekedésért felelős biztos a következőképpen nyilatkozott: „A városi mobilitás problémájának kezelése ma a közlekedés területének egyik fő kihívása. Összefogással azonban nagyobb esélyünk van a sikerre.” (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_hu.htm).

2.3 Az Európai Parlament és az Európai Unió Tanácsa felismerték, hogy a hatékonyság és az energiamegtakarítás javítása érdekében megfelelő stratégiák elfogadására van szükség a közlekedési ágazatban az energiahasználat problémájával és az üvegházhatású gázok kibocsátásával kapcsolatos problémával való szembenézés érdekében. Ezzel a céllal fogadták el a 2009. április 23-i 2009/33/EK irányelvet, mely a tiszta és alacsony energiafogyasztású közúti járművek piacának előmozdítására irányul, figyelembe véve azok energiával kapcsolatos és környezeti hatását teljes életciklusuk során.

2.4 Az Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – **Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé című fehér könyv (COM(2011) 144, 2011. március 28.)** célja olyan modern és versenyképes közlekedési rendszer létrehozása, amely ösztönzi a gazdasági növekedést és a foglalkoztatást, csökkenti Európa kőolajtól való függőségét és a CO₂-kibocsátást.

2.5 Európában jelenleg a CO₂-kibocsátás negyede a közlekedésből származik, amely főként a városi térségekben kiemelt módon hozzájárul a levegő minőségének romlásához (részecskék, NO_x, HC és CO). A benzin és a dízel alternatíváját képező üzemanyagok használata csökkentené a közúti közlekedés környezeti hatását, amennyiben ezeket az üzemanyagokat fenntartható módon állítanák elő.

2.6 Az EGSZB „A városi mobilitás cselekvési terve”⁽²⁾ című véleményében nagyra értékelte, hogy az Európai Bizottság 2009-ben kiadta a városi mobilitásról szóló cselekvési tervét, melyben olyan javaslatokat tesz a helyi, a regionális és a nemzeti hatóságoknak, amelyek révén a lehető legmagasabb és legfenntarthatóbb életszínvonalat lehet biztosítani a városi övezetekben. Azonban a javasolt intézkedések nagy része nem volt kötelező érvényű.

2.7 A versenyképes és az Európai Bizottság által javasolt források szempontjából hatékony közlekedési rendszer célkitűzései között a következők szerepelnek: „a »hagyományos tüzelőanyaggal működő« gépjárművek használatát 2030-ig felére kell csökkenteni, 2050-re pedig teljesen ki kell küszöbölni; a jelentősebb városközpontok logisztikáját alapvetően szén-dioxid-mentesíteni kell 2030-ra”, valamint „A közúti baleseti halálózást 2050-re szinte nullára kell csökkenteni”⁽³⁾.

2.8 A fenntartható városi mobilitás érdekében végrehajtott európai uniós kezdeményezéseket felsoroló összefoglalásból jelen vélemény az Európai Bizottság nemrégiben kiadott, *Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé* című közleményére összpontosít. A nagy népsűrűséggel rendelkező városok sajátossága, hogy a jelenlegi fejlődési modell átalakítható egy, a rendelkezésre álló forrásokat jobban hasznosító modellé.

⁽²⁾ HL C 21., 2011.1.21., 56-61. o.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

2.9 Az új környezeti kihívások, amelyekkel a nagyvárosoknak és a városlakóknak kell szembenéznük a közeljövőben, hozzájárultak ahhoz, hogy a városi mobilitás témája központi jelentőségűvé vált az „ellenállóbb városok” (*transition town*) építésének keretében. Az ellenállóság fogalma a városi térségek mobilitási politikáinak vizsgálata során várhatóan döntő lendületet ad a városi átalakulások hatékonyabb integrációjának, biztosítva az energiapolitikákat, környezeti politikákat és a mobilitást érintő integrált kormányzati megközelítést.

2.10 Az EGSZB egyetért az integrált megközelítés alkalmazásával, amely intézkedéseket ösztönöz a különböző szektorokban, amilyen a környezetvédelem és az egészségügy, az energiahatékony és tiszta technológiák, az infrastruktúrák javítása, a város- és közlekedéstervezés, a városi áruszállítás logisztikája, az innováció és a kutatás, a közúti biztonság és a közvélemény figyelmének felkeltése.

2.11 Az EGSZB kiemeli, hogy nagy figyelmet kell fordítani a közúti balesetek csökkentésére, valamint a polgárok egészségének javítására olyan hosszú távú stratégiák elfogadása által, amelyek célja az ambiciózus célkitűzések elérését szolgáló összes megfelelő intézkedés végrehajtása. Minden, ezek által a politikák által megmentett emberi élet, minden elkerült baleset, minden megmentett polgár felbecsülhetetlen értéket jelent a társadalom számára, és ennek a mércének az alapján kellene meghatározni a rendelkezések sürgősségét.

3. Európai kezdeményezések a városi mobilitás területén

3.1 Több európai szintű stratégia és kezdeményezés irányul a fenntartható városi mobilitás formáinak megkönnyítésére, így a városi közlekedés formáival és eszközeivel kapcsolatos innovációk ösztönzésére, az intermodális városi közlekedés támogatására, a tömegközlekedés, valamint a gyaloglás és a kerékpározás számára kedvező politikákra, valamint a városi mobilitás bevonására egy integrált városfejlesztési stratégiai keretbe. A rendelkezésre álló alapok sajnos csökkentek és nem elégségesek a több szinten szükséges kezdeményezések végrehajtására. A tagállamok a maguk részéről megnyírbálták a helyi önkormányzatok pénzügyi alapjait, amelyeknek le kellett lassítaniuk a városi mobilitás javítását célzó terveik megvalósítását. Sürgősen radikális irányváltásra van szükség, és újra el kell indulni a befektetések és a munka jól bejárt ösvényén, de főként az emberek életminőségének gyors javítása szükséges.

3.2 Intelligens városok és települések

3.3 Az Intelligens városok és települések európai innovációs partnerség az intelligens városok és települések elnevezésű 2011-es európai bizottsági kezdeményezés folyamánként jött létre; a polgárok, vállalkozások és települések képviselőiből áll, és olyan fórumot biztosít számukra, ahol innovatív megoldásokat azonosíthatnak, fejleszthetnek ki és valósíthatnak meg. A fenntartható városi mobilitás az Intelligens városok és települések európai innovációs partnerségének egyik legfőbb témája, emellett foglalkozik a fenntartható térségekkel és építési környezettel, az energiaszektorhoz tartozó integrált infrastruktúrákkal és folyamatokkal, az információs, kommunikációs és közlekedési technológiákkal.

3.4 Civitas

3.5 Az Európai Bizottság által társfinanszírozott Civitas kezdeményezés 2002 óta új lendületet hoz a városoknak azáltal, hogy fenntartható közlekedési rendszert vezetett be több mint 200 európai városban, és jelenleg igen aktív hálózatként működik az ágazatban. A Horizont 2020 keretében az Európai Bizottság szeretné megerősíteni ezt a kezdeményezést, amely a versenyképes és erőforrás-hatékony mobilitás felé való elmozduláshoz szükséges innovatív technológiák felhasználására irányul. Az EGSZB több ízben hangsúlyozta e kezdeményezés és más, a fenntartható mobilitás ösztönzése területén létező kezdeményezések fontosságát.

3.6 Transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T)

3.7 Az Európai Unió támogatja a városi területek közös érdekű projektjeit, amelyek célja például a nemzeti vagy nemzetközi ellátási láncok részét képező városi logisztikai rendszerek fejlesztése.

3.8 A Polgármesterek Szövetsége

3.9 A fenntarthatóbb közlekedési módok felé való átmenet igen lassú. A Polgármesterek Szövetségének kezdeményezése, amelyet az Európai Bizottság 2008-ban indított el, arra ösztönzi az aláíró városokat, hogy a fenntartható energiáról szóló cselekvési tervekbe vegyék be a közlekedéssel és a városi mobilitással kapcsolatos témákat, biztosítva a polgárok bevonását és általánosabb értelemben a civil társadalom részvételét (A Polgármesterek Szövetségének iránymutatásai a fenntartható energiára irányuló cselekvési tervvel kapcsolatban).

4. A közlemény tartalma

4.1 Az Európai Bizottság közleménye az európai városokon belüli mobilitás jelenlegi nehézségeire és hatékonyságának hiányára összpontosít, és olyan problémákat tárgyal, mint a közlekedési torlódások, a magas CO₂-kibocsátás, a levegő minősége, a városokban bekövetkezett halálos balesetek, az emberi egészségre gyakorolt hatás.

4.2 A közlemény célja az európai városoknak nyújtott támogatás fokozása a városi mobilitási problémák elleni küzdelmük során, a fenntartható fejlődés szavatolása, valamint egy versenyképesebb és a források szempontjából hatékonyabb európai közlekedési rendszer célkitűzéseinek követése végett.

4.3 Az Európai Bizottság ebből a célból megerősítené támogatási intézkedéseit a fenntartható mobilitás területén, az alább felsorolt, európai hozzáadott értékkel rendelkező ágazatokban.

4.3.1 *Tapasztalatsere és a bevált gyakorlatok népszerűsítése:* az Európai Bizottság által kifizetett tevékenységek magját a legjobb gyakorlatok terjesztésére alkalmas intézkedések, a megfelelő portálok, és egy európai szakértői csoport létrehozása alkotják.

4.3.2 *Célzott pénzügyi támogatás biztosítása:* az európai strukturális és beruházási alapok segítségével konkrét és közös intézkedéseket lehetne megvalósítani, főként a leghátrányosabb helyzetű régiókban. A strukturális alapok, az Európai Szociális Alap és más rendelkezésre álló alapok segítségével továbbra is finanszíroznak a városi közlekedéssel összefüggő kiadásokat.

4.4 *A kutatás és innováció támogatása:* A Horizont 2020 keretprogramban meghirdetett Civitas 2020 kezdeményezés lehetővé teszi a városok, vállalkozások, egyetemek és más partnerek számára a városi mobilitás új koncepcióinak kidolgozását és tesztelését.

4.4.1 Az Európai Bizottság különösen a következő tevékenységeket javasolja:

4.5 *A tagállamok bevonása:* az Európai Bizottság arra kéri a tagállamokat, hogy teremtsék meg a megfelelő feltételeket ahhoz, hogy a városok és nagyvárosok ki tudják dolgozni és végre tudják hajtani saját fenntartható városi mobilitási terveiket. Ez az Európai Bizottság által meghatározott fő tengely, és fontos, hogy meggyőződéses és pozitív válasza találjon a tagállamok részéről. Ebben az esetben a szubszidiaritás elengedhetetlen és nyerő stratégia, amennyiben mindenki kötelezettséget vállal érte és kiveszi belőle a részét.

4.6 *Közös munka:* az Európai Bizottság számos specifikus ajánlást fogalmaz meg a minden kormányzati szint, valamint az állami és a magánszektor közötti összehangolt cselekvés érdekében, négy kérdés tekintetében:

- városi logisztika;
- szabályozott hozzáférések;
- az intelligens közlekedési rendszereken (ITS) alapuló megoldások megvalósítása;
- közúti biztonság városi területeken.”

Kelt Brüsszelben, 2014. június 4-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Henri MALOSSE