

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2004



2009

Документ за разглеждане в заседание

A6-0199/2009

1.4.2009

ДОКЛАД

относно план за действие относно градската мобилност
(2008/2217(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Gilles Savary

СЪДЪРЖАНИЕ

	Страница
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	13
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ	18
РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ	21

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

относно план за действие относно градската мобилност
(2008/2217(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид зелената книга на Комисията от 25 септември 2007 г., озаглавена „Към нова култура за градска мобилност“ (COM(2007)0551),
- като взе предвид бялата книга на Комисията от 12 септември 2001 г., озаглавена „Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“ (COM(2001)0370),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 18 октомври 2007 г., озаглавено „План за действие в областта на логистиката на превоза на товари“ (COM(2007)0607),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 17 септември 2007 г., озаглавено „Към общоевропейска транспортна мобилност с повишена безопасност, чистота и ефективност: Първи доклад за интелигентните автомобили“ (COM(2007)0541),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 7 февруари 2007 г., озаглавено „Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век – Позиция на Комисията относно окончателния доклад на Групата на високо равнище CARS 21 – Принос към стратегията на Европейския съюз за икономически растеж и заетост“ (COM(2007)0022),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 28 юни 2006 г., озаглавено „Логистиката на транспорта на стоки в Европа – ключът към устойчива мобилност“ (COM(2006)0336),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 22 юни 2006 г., озаглавено „Нека Европа продължава да се движи — Устойчива мобилност за нашия континент — Средносрочен преглед на Бялата книга за транспорта, публикувана от Европейската комисия през 2001 г.“ (COM(2006)0314),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 15 февруари 2006 г., озаглавено „Относно инициативата „Интелигентен автомобил“ – Повишаване на осведомеността относно информационните и комуникационни технологии за по-разумни, по-сигурни и по-чисти превозни средства“ (COM(2006)0059),
- като взе предвид съобщението на Комисията от 11 януари 2006 г., озаглавено „Тематична стратегия относно градската среда“ (COM(2005)0718),
- като взе предвид предложенията и насоките на Комисията, както и становищата на Европейския парламент относно структурните фондове, Кохезионния фонд и Седма рамкова програма за научни изследвания,

- като взе предвид преразгледаното предложение за Директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (COM(2007)0817),
- като взе предвид своята резолюция от 9 юли 2008 г. относно „Към нова култура за градска мобилност“¹,
- като взе предвид своята резолюция от 19 юни 2008 г. относно „Към общоевропейска транспортна мобилност с повишена безопасност, чистота и ефективност: Първи доклад за интелигентните автомобили“²,
- като взе предвид своята резолюция от 20 февруари 2008 г. относно приноса към пролетното заседание на Европейския съвет през 2008 г. във връзка с Лисабонската стратегия³,
- като взе предвид своята резолюция от 12 октомври 1988 г. относно защитата на пешеходците и Европейската харта за правата на пешеходците⁴,
- като взе предвид своята резолюция от 15 януари 2008 г. относно CARS 21: Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето⁵,
- като взе предвид своята резолюция от 5 септември 2007 г. относно логистиката на транспорта на стоки в Европа – ключът към устойчива мобилност⁶,
- като взе предвид своята резолюция от 12 юли 2007 г. относно „Нека Европа продължава да се движи — устойчива мобилност за нашия континент“⁷,
- като взе предвид Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа⁸,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт⁹,
- като взе предвид Директива 2004/49/ЕО от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността¹⁰ (Директива относно безопасността на железопътния транспорт),
- като взе предвид Директива 2000/40/ЕО от 26 юни 2000 г. за сближаване на

¹ Приети текстове от тази дата, P6_TA (2008)0356.

² Приети текстове от тази дата, P6_TA (2008)0311.

³ Приети текстове от тази дата, P6_TA (2008)0057.

⁴ ОВ С 290, 14.11.1988 г., стр. 51.

⁵ Приети текстове от тази дата, P6_TA (2008)0007.

⁶ ОВ С 187 Е, 24.7.2008 г., стр. 154.

⁷ ОВ С 175 Е, 10.7.2008 г., стр. 556.

⁸ ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1.

⁹ ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 1.

¹⁰ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

законодателствата на държавите-членки относно предно разположената защита срещу вклиняване на моторните превозни средства¹ ,

- като взе предвид съобщението на Комисията относно публикуването на план за действие относно градския транспорт, което беше няколкократно отлагано и за което не е предвиден конкретен краен срок,
 - като взе предвид правното основание, предоставено от членове 70–80 на дял V от Договора за ЕО,
 - като взе предвид член 45 от своя Правилник,
 - като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становището на комисията по регионално развитие (А6-0199/2009),
- А. като има предвид, че градският транспорт заема значителен дял в транспортния сектор и че членове 70–80 от Договора за ЕО съставляват правното основание, по силата на което в тази област на Европейския съюз се предоставя споделена компетентност с държавите-членки,
- Б. като има предвид, че голям брой европейски хоризонтални и модални директиви и регламенти имат въздействие върху градския транспорт и е необходимо те да бъдат съгласувани помежду си посредством подход, насочен към проблематиката на придвижванията в градска среда,
- В. като има предвид, че европейският план за защита на климата, приет от Европейския съвет на 8–9 март 2007 г., поставя амбициозни цели за намаление с 20% на потреблението на енергия, за намаление с 20% на потреблението на енергия от изкопаеми горива и за постигане на дял от 20 % на възобновяемата енергия в енергоснабдяването до 2020 г., и че тези цели не могат да бъдат изпълнени без стратегия, адаптирана по подходящ начин към градския транспорт,
- Г. като има предвид, че програмата за научноизследователска и развойна дейност CIVITAS постигна изключително голям успех, който е отражение на значението на европейските инвестиции в програми за иновации в придвижванията в градска среда за местните органи и дружества, отговарящи за организацията на транспорта,
- Д. като има предвид, че Кохезионният фонд и структурните фондове финансират програми за градска мобилност, но имат недостатъка, че от една страна, не разполагат с европейска стратегия и цели за градска мобилност, а от друга – не се прилагат в еднаква степен на територията на Съюза,
- Е. като има предвид, че градските зони представляват предпочитани центрове за интермодален транспорт и за свързване между трансевропейските транспортни мрежи, които трябва да подпомогнат постигането на техните общи цели за устойчива европейска мобилност и на устойчива конкурентноспособност на мрежите на европейски градове,

¹ ОВ L 203, 10.8.2000 г., стр. 9.

- Ж. като има предвид, че градовете са важни икономически центрове и че транспортът на стоки, от една страна, е от изключително значение за задоволяване нуждите на населението, а от друга – е изправен пред предизвикателства поради ограничените складови пространства и кратките срокове за доставка,
- З. като има предвид, че строгото спазване на принципа на субсидиарност и на правото на местна автономия на планиране не позволява да се предвиди задължаваща европейска политика, но позволява Съюзът да приеме насърчителна стратегия, сходна на неговата регионална политика и политика на сближаване, без да налага решения отгоре,
- И. като има предвид, че към проблематиката на градските зони не може да се подходи посредством модални политики, а единствено посредством подход, насочен към ползвателите и интегрираните системи за придвижване,
- Й. като има предвид, че ефикасна и устойчива политика в областта на градския транспорт в полза както на европейските граждани, така и на европейската икономика може да се гарантира само като се осигури равното третиране на превоза на стоки и пътническият превоз, както и равното третиране на различните видове транспорт,
- К. като има предвид, че градското планиране, което отчита демографските промени в обществото, като например създава жилища специално за възрастни хора в централните градове и магазини в близост до жилищата на населението, може да допринесе значително за предотвратяване на трафика,
- Л. като има предвид, че са необходими надеждни стратегии по отношение на придвижванията в градска среда, с цел да се оптимизират техните инструменти, като се разработят платформи за смени на интермодален транспорт и се интегрират различни системи за придвижване,
- М. като има предвид необходимостта от надеждна и по-систематична статистическа информация, която позволява оценка на публичните политики на местно равнище и обмен на най-добри практики в областта на придвижванията в градска среда,
- Н. като има предвид икономическото и технологично значение, което имат различните техники, прилагани в градския транспорт, за конкурентноспособността и външната търговия на Европейския съюз,
- О. като има предвид, че крайният срок, наложен от приближаващите се европейски парламентарни избори, го задължава да спазва първоначално предвидения график за парламентарно обсъждане по обявения от Комисията план за действие относно градския транспорт,
1. изразява съжаление, че обявеният от Комисията план за действие относно градската мобилност не беше публикуван, и въпреки че одобрява отделните инициативи, настоява, че е необходим съгласуван подход; поради това взема

решение, при пълно зачитане на принципите на субсидиарност и пропорционалност, да даде ход на свой доклад по собствена инициатива, в който да формулира предложения за европейски план за действие относно градската мобилност;

2. припомня, че градският транспорт е подчинен на принципа на субсидиарност, въпреки това подчертава, че местните органи не могат да посрещнат тези предизвикателства без европейско сътрудничество и съгласуваност, следователно Комисията трябва да предостави проучвания и правна рамка, да финансира изследователската дейност и да насърчава и разпространява добрите практики въз основа на принципа, че те следва да са общодостъпни на всички езици на ЕС;
3. изисква Комисията да публикува сборник от задължителните европейски нормативни разпоредби в тази област и да предложи на регионите и градовете обща референтна рамка, които да ги улесни в избора им при планирането и прилагането на стратегии на развитие;

Да се ускорят европейските научни изследвания и иновации в областта на градската мобилност

4. предлага незабавно да се стартира програма за подобрене на статистиките и на базите данни относно градската мобилност към Евростат, като по-специално се включат:
 - данни относно трафика, включително относно „щадящите“ способности на придвижване (придвижване с велосипед или пеш и др.),
 - статистически данни относно замърсяването на въздуха и шума, пътно-транспортните произшествия, претоварването и задръстванията,
 - статистически данни и количествени и качествени показатели относно транспортните услуги и тяхното предлагане;
5. предлага незабавно да се създадат европейски интернет портал и интернет форум относно градската мобилност, с цел да се улесни обменът и разпространението на информация, добри практики и новаторски опит, по-специално в областта на „щадящите“ способности на придвижване;
6. предлага да се учреди годишна европейска награда, в която да се интегрират отличията по програма CIVITAS в рамките на европейската седмица на мобилността, с цел награждаване на забележителни и преносими инициативи или проекти в областта на транспорта;
7. предлага да се разработи ново поколение на програма CIVITAS (CIVITAS IV), въз основа на покани за внасяне на проекти, които обхващат наред с другото:
 - обслужващи дейности, свързани с интермодалния транспорт (тарифиране и др.),
 - програми за ергономия (удобство) на градския транспорт,

- иновации по отношение на достъпността на интермодалния транспорт, особено за лица с ограничена подвижност,
 - интегрирани към мрежата на градския транспорт информационни програми за ползвателите, които им позволяват да оптимизират своето пътуване и да го адаптират спрямо непредвидени събития в мрежата;
8. предлага да се засили програмата за научноизследователска и развойна дейност в областта на информационните и комуникационни технологии, да се следи за подобратата ѝ координация с потребностите и целите на жителите на градовете и местните органи и да се насочи към:
- системи за интегрирано управление на информация и за управление на движението,
 - намаляване на вредните въздействия и на пътно-транспортните произшествия,
 - използване на нови оперативни съвместими информационни и комуникационни технологии, включително сателитни технологии и NFC¹, посредством използването на GSM за предоставяне на информация на ползвателите и издаване на интегрирани билети за транспорт,
 - безопасността и сигурността в градския транспорт;
 - разработване на ново поколение градски превозни средства;
 - новаторски решения за ефикасен транспорт на стоки, по-специално за местна дистрибуция на стоки в градовете;
9. призовава да се увеличи националното и европейското финансиране за ИТС приложения, така че да се предостави възможност за по-широкото им внедряване от страна на местните органи;

Да се насърчи оптимизацията на различните способности на придвижване, като се подобри градското планиране

10. призовава принципът на интегрирания подход да бъде насърчаван в рамките на партньорско управление, което свързва участниците от града и извън града, националните и европейските участници, и взема предвид свързаните с транспорта въпроси: социално включване, шум, безопасност, конкурентоспособност, околна среда и др.; отново призовава прилагането на интегриран подход да бъде задължително при планирането на програми и подбора на проекти по структурните фондове;
11. препоръчва въвеждането на интегрирани планове за устойчиви придвижвания в градска среда в населените места с повече от 100 000 жители, включващи:
- придвижвания, показатели и цели за мобилност, както и оценка на тяхното икономическо, социално и екологично въздействие,
 - план за развитие и взаимосвързаност на транспортните мрежи, координиран с плана за регионалния транспорт и политиките в областта на градоустройството,

¹ Технологията NFC (Near Field Communication) е технология за обмен на данни на много къси разстояния, която позволява радио идентификация.

- план за развитие на изцяло интегрирана в обществения транспорт инфраструктура за „щадащи“ способности на придвижване (велосипедни алеи, пешеходни зони и др.),
 - основна схема на платформи за смяна и паркинги за интермодален транспорт,
 - програма за адаптация на управлението на мрежите за градска мобилност и връзките помежду им за ползвателите с ограничена подвижност,
 - основна схема за градска логистика, включително възможността за използване на обществената инфраструктура за превоз на товари,
 - процедура за пряко участие на обществеността;
12. препоръчва създаването, с цел обмен и разпространение на добри практики, на постоянен европейски форум относно управлението на градския транспорт за представителните органи, отговорни за организацията на транспорта, включително сдруженията на ползватели и граждани, както и професионалните сдружения на превозвачи;
13. предлага европейското финансиране в областта на градския транспорт да се обуслови от наличието на интегрирани планове за градска мобилност (планове за придвижвания в градска среда);
14. насърчава сътрудничеството и оперативната интеграция на органите, отговорни за организацията на обществения транспорт, движението по пътищата и паркирането в европейските градове с повече от 250 000 жители, в рамките на хомогенни райони в зависимост от потоците на пътници и товари и като се зачитат местните специфики;
15. насърчава органите, отговарящи за организацията на транспорта, да си поставят проактивни и последователни цели за намаляване на емисиите на парникови газове посредством политиките за мобилност, предвидени в плановете за придвижвания (вж. член 7), и да превърнат тези цели в конкретни задължения по отношение на показателите за доставчиците на обществени или частни транспортни услуги;
16. предлага да се извърши оценка на практиките за интегриране на тарифи (измежду които проекта „Системи за управление на пътните разходи, оперативно съвместими с други системи“), предоставяне на информация при интермодален транспорт и обмен на информация между органи, отговорни за организацията на транспорта в населените места от градски тип в Съюза, с цел улесняване на обмена на най-добри практики;

Добавена стойност за ЕС: насърчаване на устойчивата мобилност в градското пространство

17. подкрепя създаването на обсерватория на градската мобилност към Комисията, но не желае създаването на нова агенция;
18. изразява съжаление, че през текущия период на финансиране 2007-2013 г. за градски транспорт са предвидени само 9% (приблизително 8 000 000 000 EUR) от всички средства от структурните фондове, предоставени за транспорта

(приблизително 82 000 000 000 EUR); счита, че този дял е твърде малък, за да бъдат посрещнати предизвикателствата, свързани със създаването на подходяща мобилност в европейските градове, както и за опазването на околната среда и климата;

19. настоятелно предлага да се проучи, в рамките на финансовата перспектива 2014-2020 г., възможността за европейски финансов инструмент за градска мобилност (интегрирана програма от типа на програма Марко Поло), който позволява да се съфинансират:

- проучвания на планове за придвижвания в градска среда с цел насърчаване на всеобщото им въвеждане,
- част от инвестициите във видове транспорт, които отговарят на свързаните с околната среда и социално-икономически цели на ЕС;

предлага това финансиране да се отпуска като стимул въз основа на търгове с европейски спецификации;

20. изисква от Комисията да изготви доклад относно зоните за регулиран достъп в градовете, с цел да се оцени тяхното въздействие върху мобилността, условията на живот, емисиите и външните последици, здравето и безопасността, като се вземе предвид необходимостта от система за преследване на трансграничните пътни нарушения с наказателен и ненаказателен характер;

21. предлага да се създаде мрежа за информация и продажба на билети за градския транспорт на градовете, които са основна цел на пътувания в Европейския съюз, на гарите и летищата на заминаване, когато те се намират в ЕС;

22. препоръчва да се създаде „харта на ползвателите“ на градски транспорт, която да включва пешеходците и колхоздачите и разпространението на стоки и услуги, обхващащи съвместното използване на пътищата, с цел да се намалят съществуващите неравенства;

23. счита, че ориентираният към пътувания на кратки разстояния градоустройствен модел е най-подходящото средство за създаване на градска мобилност, благоприятна за околната среда и климата;

24. насърчава Комисията и местните органи да увеличат и разширят своите инициативи, свързани с „дни без автомобили“, които са сходни на инициативите, осъществявани в рамките на ежегодния Европейски ден без автомобили;

25. призовава Комисията направи предложение за хармонизиран подход по отношение на зелените зони и разработването на общ европейски стикер за зелена зона възможно най-скоро, с цел да се предотврати разработването на различни подходи в зависимост от града или държавата-членка със значително неудобство за гражданите и дружествата;

26. счита, че инициативите за градска мобилност следва да целят създаването на

междуградски връзки, които да спомогнат за свързването на големите градове помежду им, да осигурят икономическото им развитие и да способстват за бързия превоз на пътници и товари;

Градски транспорт: промишлен сектор и европейски технологии, които следва да се разгърнат в рамките на Лисабонската стратегия и на Европейския план за икономическо възстановяване

27. предлага да се създаде европейска политика за стандартизация и сертифициране на съоръженията по отношение на безопасността и здравето, удобството (шум, вибрации и др.), оперативната съвместимост на мрежите („автобусни пътища“, „трамвай-vlak“ и др.), достъпността за лица с ограничена подвижност или за лица с детски колички, „щадящи“ способности на придвижване и чисти технологии на двигателите (автобуси, таксите и др.), въз основа на одит на емисиите на въглероден диоксид и на анализ на въздействието на разходите за превозвачите и ползвателите;
28. настоятелно призовава да се полагат постоянни усилия, за да се гарантира, че при всички решения се отчита съотношението между разходите и ползите и възможността за субсидиране на ползвателите с ограничени финансови възможности (лица с увреждания, многодетни семейства, лица, получаващи социални помощи);
29. препоръчва, в рамките на отварянето на мрежите на градски транспорт за конкуренция в съответствие с Регламент (ЕО) № 1370/2007, да се изготвят насоки относно минимални препоръки за качество на услугите, за оценка и за участие на ползвателите и на гражданите;
30. предлага значителна част от кредитите, освободени от Европейския план за икономическо възстановяване, да бъдат насочени за финансиране на текущи инвестиции и проекти в секторите на градския и обществения транспорт, които могат да бъдат незабавно финансирани и осъществени преди 31 декември 2009 г.;
31. отбелязва, че в рамките на Европейския план за икономическо възстановяване се предлагат средства от структурните фондове за устойчиви инфраструктурни проекти; призовава държавите-членки и регионите спешно да използват една значителна част от тези средства за градски транспорт, благоприятен за климата;
32. призовава Комисията да приеме за сведение предложенията, съдържащи се в настоящата резолюция, както и желанието на Европейския парламент тя да поеме инициатива в тази област, с цел изготвяне на план за действие в най-кратък срок;

o

o o

33. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на

Комисията, както и на правителствата и парламентите на държавите-членки.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Считано от Договора от Рим от 1957 г. транспортната политика е една от големите сфери на компетентност на Общността. Тя е уредена от дял V от Договора за ЕО (членове 70–80) и представлява споделена компетентност между държавите-членки и Европейския съюз, която се упражнява съгласно член 251 от Договора за ЕО (съвместно вземане на решение).

Предвид факта, че през 2005 г. 60% от европейските граждани са били жители на градски зони, а през 2020 г. този процент ще нарасне до 80%, градският транспорт съставлява значителен компонент на превоза на стоки и пътници в рамките на европейското пространство.

Въпреки че Съюзът не е приел специфична стратегия по отношение на градския транспорт, върху този сектор са оказали въздействие голям брой хоризонтални европейски законодателни актове като Директивата относно качеството на въздуха (Директива 2008/50/ЕО, приета на 21 май 2008 г.), Регламентът относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт ((ЕО) № 1370/2007 от 23 октомври 2007 г.), Директивата относно продажбата на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства (2005/0283/COD, приета от Европейския парламент на 22 октомври 2008 г.); както и модални законодателни актове като директивите и регламентите относно сигурността и безопасността на железопътната инфраструктура и на летищата, събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура (Директиви 2001/14/ЕО и 2004/49/ЕО), директивите за безопасност на моторните превозни средства (Директива 2000/40/ЕО) и различни нормативни разпоредби относно пътните, железопътните и въздухоплавателни съоръжения.

I. Градски транспорт: актуален въпрос

Въпреки това следва да се отбележат две инициативи на Комисията, които касаят градския транспорт:

- **програма CIVITAS** (създадена през **2002 г.**), която финансира, по кредити на Рамковата програма за научноизследователска и развойна дейност, научни изследвания и иновации в областта на градския транспорт. До момента повече от четиридесет европейски града са се ползвали с финансиране по CIVITAS, възлизащо на максимум 100 млн. евро (бюджетът, предоставен за всички действия по инициативата, възлиза на повече от 300 млн. евро), и участват в постоянен форум за обмен на опит и добри практики.
- в рамките на ориентирането на транспортната политика към целта за устойчива мобилност, **бялата книга „Европейската транспортна политика до 2010 г.: време за вземане на решения“**, публикувана от Комисията през 2001 г. по инициатива на члена на ЕК Loyola de Palacio, предопредели интегрирането на проблематиката на градския транспорт в европейската политика за устойчива мобилност, която се

насърчава в бялата книга. Бялата книга цели действително да отбележи повратна точка в общата транспортна политика и да постави пред нея нови амбициозни цели: да се постигне трайно равновесие между видовете транспорт и да се развива интермодалният транспорт, решително да се преодолее проблемът с пренатоварването и да се поставят безопасността и качеството на услугите в сърцевината на европейските действия, като същевременно се запази правото на мобилност, и съдържа повече от 60 предложения относно различните видове транспорт (железопътен, автомобилен, морски, въздушен).

Високите очаквания от страна на мрежите на европейски градове, както и от страна на свързаните с градския транспорт заинтересовани страни (органи, отговарящи за организацията на транспорта, оператори, производители) и на сдруженията на ползвателите, доведоха до това, че през юни 2007 г. членът на ЕК Jacques Barrot обяви инициатива на Комисията в тази област, която беше поета и потвърдена от неговия приемник Antonio Tajani, който изрази желание да я превърне в приоритет за своя мандат.

II. Ползи за Европейския съюз от предприемането на действия в областта на градския транспорт

1. Зелена книга „Към нова култура за градска мобилност“: инициатива на Комисията и резолюция на Парламента в очакване на план за действие

На 25 септември 2007 г. Комисията публикува зелена книга относно градския транспорт, озаглавена „Към нова култура за градска мобилност“, която беше предмет на обширни консултации, резултатите от които все още не са разпространени, нито са оповестени публично.

На 9 юли 2008 г. Европейският парламент прие резолюция, с която даде своя принос към зелената книга (въз основа на доклада Reinhard Rack от 12 юни 2008 г.) и в която се открояват следните насоки за размисъл:

- ясно определяне на областите на отговорност на Европейския съюз;
- установяване на областите, в които са необходими действия от страна на Европейския съюз:
 - * разработване на интегриран глобален подход,
 - * събиране и разпространение на надеждни и сравними данни,
 - * създаване на „европейска платформа за градска мобилност“,
 - * оценка на външните разходи на различните видове транспорт;
- разпространение и обмен на добри практики;
- финансирането на проекти със средства на Европейския съюз трябва да зависи най-вече от условия и задължения по отношение на устойчивия транспорт и опазването на околната среда.

В светлината на политическите съобщения на Комисията, резолюцията на Парламента беше приета предвид очакванията за предложение за план за действие, което не можа да бъде представено преди края на 2008 г., както беше предвидено първоначално.

2. Европейският парламент отново подема инициативата за план за действие за градския транспорт

Тъй като Комисията не публикува предложение за план за действие и предвид приближаването на следващите европейски парламентарни избори през юни 2009 г., Европейският парламент, по предложение на комисията по транспорт, реши по изключение да изготви, ex nihilo, настоящия доклад по собствена инициатива относно план за действие.

3. Съществен компонент на транспортната политика на Съюза

Градският транспорт не може трайно да остане извън рамките на транспортната политика на Европейския съюз, тъй като той обуславя:

- мобилността на лицата и стоките по отношение на прилагането на принципа на свобода на движението, който е в основата на изграждането на европейския вътрешен пазар;
- организацията на централите за смяна на интермодален въздушен, морски, речен, автомобилен и железопътен транспорт на територията на Съюза;
- свързването на градските зони към трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) и надлежното изпълнение на 30-те приоритетни проекта, включени в програмирането на TEN-T за 2004 г.

В противен случай, транспортната политика на Съюза би изключила едно от своите основни териториални и социални измерения.

Освен това, Европейският съюз не трябва да пренебрегва целите във връзка с икономическата конкурентноспособност на инженерните дейности и на различните промишлени клонове на транспортния сектор, съвместно с тяхната адаптация към стратегията за устойчива мобилност и техническите усилия за постигане на целта за устойчива мобилност.

4. Въздействие на градския транспорт върху целите на плана за климата

След бялата книга от 2001 г. и вследствие на решенията на Европейския съвет от март 2007 г., Европейският съюз взе решение да си постави изключително амбициозна цел за увеличаване на енергийната ефективност с 20 %, намаляване на парниковите газове с 20 % и постигане на дял от 20 % на възобновяемата енергия в общото енергопотребление в ЕС до 2020 г.

Значителният принос на преобладаващия в градските зони автомобилен транспорт към емисиите на парникови газове (40% от които произлизат от транспортния сектор), а също и значителните проблеми във връзка с пренатоварването, пътно-транспортните произшествия, задръстванията и необходимостта от зачитане на условията на живот на жителите дават основание за европейска инициатива, съответстваща на правната основа в областта на транспорта и околната среда, както и на политическите цели на Съвета.

III. Ролята на Европейския съюз в областта на градския транспорт

- ***Стриктно спазване на принципа на субсидиарност***

По-голямата част от държавите-членки на Европейския съюз, без значение дали имат федерален характер или не, спазват принципа (често заложен в конституцията) на независимо управление на местните органи. Местните органи и асамблеи са свободни да вземат решения относно своите политики, програми и инвестиции в градския и извънградския транспорт.

Следователно Европейският съюз не може да предвиди каквато и да било инициатива със задължителен характер по отношение на транспортната политика на местните органи. Въпреки това, както вече се случи след продължителен дебат относно този принцип при дискусиите относно Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт¹, Европа, посредством инструментите, които ѝ позволяват да осигури добавена стойност към решенията на местните органи, има основания да насърчава градския транспорт да даде принос към общите цели на нейната политика за опазване на околната среда и за борба срещу изменението на климата.

- ***„Насочен към ползателя“ подход***

Насърчаването на по-устойчива градска мобилност обхваща едновременно:

- въздействие върху поведението на ползателите на транспортни услуги и на публичното пространство, с цел те да се насърчават да оптимизират и разнообразяват своите способности на придвижване по отношение на специфичните за градското пространство начин на живот и ограничения;
- адаптиране във физическо и качествено отношение на предлагането на пътувания и на видовете градски транспорт към целите за подобряване на условията на живот, изпълнението на целите на Съюза по отношение на климата и околната среда, разнообразяването, физическата и финансова достъпност за всички граждани, безопасността и удобството на видовете градски транспорт.

- ***Подход на „системи за придвижване в градска среда“***

Комплексният характер и взаимосвързаността на системите за придвижване и видовете индивидуален и колективен транспорт в рамките на градското пространство са причината изключително техническият подход по видове транспорт да бъде твърде ограничен.

Напротив, целесъобразно е въпросът да се разглежда от гледна точка на „интегрирани системи за придвижване“, като се обхващат едновременно „щадящите“ способности на придвижване и диверсифицираните и допълващи видове транспорт.

Особено внимание следва се отдели на качеството на услугите и съоръженията, както и на интеграцията на тарифните, технически и мрежови функции на различните видове

¹ Регламент (ЕО) № 1370/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт и за отмяна на Регламенти (ЕИО) № 1191/69 и (ЕИО) № 1107/70 на Съвета

транспорт.

20.2.2009

СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО РЕГИОНАЛНО РАЗВИТИЕ

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно План за действие относно градската мобилност
(2008/2217(INI))

Докладчик по становище: Jean Marie Beaupuy

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Комисията по регионално развитие приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. подчертава, че е необходима една европейска стратегия за устойчива градска мобилност, за да се позволи на Европейския съюз да спазва целта си за намаляване на емисиите на парникови газове с 20% до 2020 г.; изразява съжаление по повод на колебанието от страна на Комисията да публикува своя план за действие, предвиден първоначално за края на 2008 г.;
2. счита, че идеята за град с къси пътища е най-подходяща за създаване на възможност за мобилност в града, благоприятна за околната среда и климата;
3. припомня, че градският транспорт е подчинен на принципа на субсидиарност, въпреки това подчертава, че местните органи не могат да посрещнат тези предизвикателства без европейско сътрудничество и съгласуваност, следователно Комисията трябва да предостави проучвания, правна рамка, да финансира изследователската дейност и да насърчава и разпространява добрите практики въз основа на принципи, общодостъпни на всички езици на ЕС; настоява Комисията да публикува сборник от задължителните европейски нормативни разпоредби в тази област и да предложи на регионите и градовете общи референтни рамки, които да ги улеснят в избора им при планирането и прилагането на стратегии на развитие;
4. счита, че концепцията за градската мобилност следва да включва и създаването на междуградски връзки, които да спомогнат за свързването на големите градове помежду им, за икономическото им развитие, за безпроблемния и непрекъснат

превоз на лица и товари и за насърчаването на туризма;

5. призовава принципът на интегрирания подход да бъде насърчаван в рамките на партньорско управление, което свързва участниците от града и извън града, националните и европейските участници, и взима предвид темите, свързани с транспорта: социално включване, шум, безопасност, конкурентоспособност, околна среда и т.н.; отново призовава прилагането на интегриран подход да бъде задължително при планирането на програми и подбора на проекти по структурните фондове.
6. изразява съжаление, че през текущия период на финансиране 2007-2013 г. за транспорта в града са предвидени само 9% (приблизително 8 000 000 000 EUR) от всички средства от структурните фондове, предоставени за транспорта (приблизително 82 000 000 000 EUR); счита, че този дял е твърде малък, за да бъдат посрещнати предизвикателствата за подходящата мобилност в европейските градове, както и за опазването на околната среда и климата;
7. отбелязва, че в рамките на плана за възстановяване на европейската икономика се отдава предпочитание на средствата от структурните фондове за устойчиви инфраструктурни проекти; настоятелно призовава държавите-членки и регионите да използват една значителна част от тези средства за градски транспорт, благоприятен за климата.
8. призовава Комисията да разработи инструменти, улесняващи осъществяването и изготвянето на оценка на интегрирана политика за устойчив градски транспорт и по-специално:
 - да помага на държавите-членки и градовете да подобряват устойчивостта на териториалното устройство и планирането на градския и извънградския транспорт, по-специално чрез въвеждане на планове за градско придвижване; в тази връзка призовава икономическите участници да участват изцяло в предприетата стратегия посредством плановете за придвижване;
 - да улеснява прилагането на интегрирания подход и на партньорското управление, като състави наръчник, предназначен за участниците по места, както и проучвания, показващи цената на един неинтегриран подход;
 - да определи подходящи и хармонизирани показатели и да създаде бордова книга на градския транспорт, която позволява сравнителна оценка между градовете.

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	12.2.2009
Резултат от окончателното гласуване	+: 45 -: 0 0: 0
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Victor Boștinaru, Wolfgang Bulfon, Giorgio Carollo, Bairbre de Brún, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Monica Giuntini, Ambroise Guellec, Pedro Guerreiro, Gábor Harangozó, Ф依лиз Хакъева Хюсменова, Mieczysław Edmund Janowski, Gisela Kallenbach, Евгени Кирилов, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Florencio Luque Aguilar, Jamila Madeira, Iosif Matula, Miroslav Mikolášik, Maria Petre, Markus Pieper, Giovanni Robusti, Wojciech Roszkowski, Bernard Soulage, Catherine Stihler, Margie Sudre, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Emanuel Jardim Fernandes, Stanisław Jałowiecki, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Christa Prets, Flaviu Călin Rus, Richard Seeber, László Surján, Iuliu Winkler
Заместник(ци) (чл. 178, пар. 2), присъствал(и) на окончателното гласуване	Wolf Klinz, Sepp Kusstatscher, Toine Manders

РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

Дата на приемане	31.3.2009
Резултат от окончателното гласуване	+: 28 -: 1 0: 2
Членове, присъствали на окончателното гласуване	Gabriele Albertini, Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Luis de Grandes Pascual, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Jaromír Kohlíček, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Erik Meijer, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrike Rodust, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Michel Teychenné, Yannick Vaugrenard, Armando Veneto, Roberts Ziļe
Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване	Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Marie Panayotopoulos-Cassiotou