

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (kodifikált szöveg)

COM(2008) 98 végleges – 2008/0049 (COD)

(2008/C 224/08)

2008. április 22-én az Európai Unió Tanácsa úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a gépjármű-felelősségbiztosításról és a biztosítási kötelezettség ellenőrzéséről (kodifikált szöveg)

Mivel az EGSZB teljes mértékben megfelelőnek tartja a javaslat tartalmát, és részéről további megjegyzést nem kíván hozzáfűzni, a 2008. május 28–29-én tartott, 445. plenáris ülésén (a május 29-i ülésnapon) 80 szavazattal, 3 tartózkodás mellett úgy határozott, hogy a javaslattal kapcsolatban támogató véleményt bocsát ki.

Kelt Brüsszelben, 2008. május 29-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye tárgy: Zöld könyv: A városi mobilitás új kultúrája felé

COM(2007) 551 végleges

(2008/C 224/09)

2007. szeptember 25-én az Európai Bizottság úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Zöld könyv: A városi mobilitás új kultúrája felé

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2008. május 8-án elfogadta véleményét. (Előadó: Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER, társelőadó: Rafael BARBADILLO LÓPEZ).

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2008. május 28–29-én tartott 445. plenáris ülésén (a május 29-i ülésnapon) egyhangúlag elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB úgy véli, hogy a városi mobilitás politikájában kiemelt célokat kell kitűzni, elsősorban a várostervezés, az információs társadalom, információs technológiák és a bevált gyakorlatok szempontjából, főként azért, hogy sétálóvezeteket és kerékpárutakat alakítsanak ki, és hogy integrált infrastrukturális megközelítést lehessen bevezetni.

1.2 Az EGSZB támogatja az Európai Bizottságot, és reméli, hogy ez utóbbi – a kerékpáros és a gyalogos közlekedést népszerűsítve – majd mobilitást szolgáló közösségi intézkedéseket

ösztönöz – elsősorban a jó minőségű és az utasok védelmét is biztosító kollektív közlekedés támogatására.

1.3 Mindehhez – koherens és ésszerű területrendezésből és várostervezésből kiindulva – megfelelő, kompakt várostervezés szükséges, és korlátozni kell az egyéni gépjármű-használati igényeket.

1.4 Az EGSZB úgy véli, hogy – anélkül, hogy ezzel megakadályoznánk más típusú intézkedések elfogadását – a jelen véleményben foglaltak értelmében módosítani kell a 85/377/EGK és a 2001/42/EK irányelveket.

1.5 Az EGSZB egyetért azzal, hogy az európai programok révén támogatott infrastruktúrákkal kapcsolatos tenderek odaítélésekor ösztönözzék a „zöldbeszerzéseket”, és hogy felszámolják a meglévő akadályokat.

1.6 A Fenntartható Városi Mobilitás Európai Megfigyelőközpontjának felállítása hozzáadott értéket teremtene a statisztikai adatgyűjtés és a tapasztalatcsere fokozása révén.

1.7 Az EGSZB szerint a díjszabási feltételek és a statisztikai adatok harmonizációjához európai szintű, általános szabályozásra van szükség.

2. Bevezetés

2.1 Az elmúlt években jelentős mértékben növekedett a forgalom, mind a városokban, mind pedig az azokat övező körzetekben, illetve alapvető változás állt be a közlekedési módok megoszlásában: a tömegközlekedés fokozatos visszaszorulása mellett abszolút értékben, illetve arányaiban is nőtt az autóforgalom.

2.2 2006-ban a közlekedésről szóló fehér könyv félidei felülvizsgálatának ⁽¹⁾ ismertetésekor az Európai Bizottság bejelentette, hogy a városi közlekedésről szóló zöld könyv megjelenésén dolgozik. Az elmúlt hónapokban széles körű nyilvános konzultációt is szervezett, amelynek keretében az EGSZB is ismertette nézeteit ⁽²⁾.

2.2.1 Az EGSZB szerint a városi mobilitás terén szükséges és hasznos is a közösségi szerepvállalás ⁽³⁾, és úgy véli, hogy a döntéshozatal során a közösségi szint hozzáadott európai értéket képvisel, amely különböző kötelező érvényű, illetve nem kötelező intézkedésekben ölthet testet.

3. A városi mobilitás új kultúrája felé című zöld könyv tartalma

3.1 Az Európai Bizottság által lefolytatott nyilvános konzultációból kiderült, hogy nagy várakozások övezik egy valódi, a városi mobilitásról szóló európai politika kialakítását.

3.2 A városi mobilitás új koncepciója maximálisan ki akarja aknázni az egyes közlekedési módok használatában rejlő lehetőségeket, és az egyes kollektív közlekedési eszközöket (vonat, villamos, metró, autóbusz és taxi) az egyéni közlekedési eszközökkel (személygépkocsi, kerékpár, gyalogos közlekedés stb.) ötvözve kombinált közlekedés megteremtésére törekszik.

3.3 A városi mobilitás a növekedés és a foglalkoztatás fontos katalizátoraként fogható fel, mely számottevő hatással jár az EU fenntartható fejlődésére is.

3.4 Az európai hozzáadott érték különböző formában jelentkezhet: a bevált gyakorlatok cseréjének előmozdítása valamennyi (helyi, regionális, illetve nemzeti) szerv között; a közös szabályok meghatározásának kiegészítése, illetve szükség esetén ezek harmonizációja; a legraszorultabbak részére juttatott pénzügyi

támogatás; olyan kutatások ösztönzése, melyek felhasználása hozzájárul a hatékonyabb környezetvédelemhez és a biztonságosabb mobilitáshoz; a jogalkotás egyszerűsítése, esetenként érvényben levő szabványok hatályon kívül helyezése, illetve újak bevezetése.

3.5 A zöld könyv 25 kérdésfeltevés segítségével foglalkozik azzal, hogy miként kezelhetőek a sűrű forgalom által sújtott városok problémái; hogyan tehetőek környezetbarátabbá a városok, hogyan alakítható ki az intelligensebb, könnyebben elérhető, biztonságosabb és védettebb városi közlekedés, illetve a városi mobilitás új kultúrája és az ehhez szükséges források. A kívánalmakkal ellentétben azonban az Európai Bizottság nem javasol a városi közlekedésre vonatkozó konkrét vertikális vagy horizontális intézkedéseket.

4. A zöld könyvre adott válaszok

Megpróbálunk választ adni az Európai Bizottság valamennyi kérdésére.

4.1 1. kérdés: *Érdemes-e „címkézési” rendszer bevezetését megfontolni a közlekedési dugók csökkentése és az életkörülmények javítása érdekében úttörő tevékenységet folytató városok erőfeszítéseinek elismerésére?*

4.1.1 Az EGSZB szerint ki lehetne alakítani egy olyan címkézési rendszert, amelyik figyelembe veszi a már létező egyéb rendszereket és kompatibilis ezekkel.

4.1.2 Közösségi szinten szerencsés lenne, ha az Európai Bizottság konkrét formába öntené a teljesítmény-, a tervezési és a fejlesztési mutatókat, harmonizált hivatkozási alapot teremtve ezzel.

4.1.3 Pénzügyi ösztönzők helyett az idegenforgalmi politika területén alkalmazottakhoz hasonló, önkéntes alapon működő kölcsönös minőségjelzéseket is ki lehetne építeni.

4.1.4 A bevezetésre kerülő rendszereknek mindenesetre objektív és átlátható kritériumokra kell épülniük, és rendszeresen értékelni, illetve adott esetben felül kell vizsgálni őket. Gondoskodni kell megismertetésükről is.

4.2 2. kérdés: *Milyen intézkedéseket lehetne tenni az autózás valós alternatívájaként megjelenő gyaloglás és kerékpározás népszerűsítése érdekében?*

4.2.1 A mobilitásban betöltött szerepe alapján a gyaloglás és a kerékpár nem tekinthető az autó általános alternatívájának, hacsak nincs egymáshoz közel a munka- és a lakóhely, illetve kedvezőek az időjárási viszonyok. A kerékpár ráadásul nem is számít univerzális közlekedési eszköznek, hiszen a mobilitásban és a mozgásukban korlátozottak, a kisgyermek és az idősek számára nem jelent valós alternatívát. A kollektív közlekedéssel összekapcsolva viszont bizonyos városokban alternatívát jelenthet a gyaloglás és a kerékpár.

⁽¹⁾ COM(2006) 314 végleges. „A Bizottság közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek: Tartsuk mozgásban Európát! Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. »Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata.«

⁽²⁾ A 2007. április 25–26-án tartott plenáris ülésen elfogadott HL C 168., 2007.7.27., 74. o. vélemény a következő tárgyban: „Közlekedés a városi és nagyvárosi területeken”. Előadó: Lutz RIBBE.

⁽³⁾ Figyelembe véve az EK-Szerződésnek a szubszidiaritás és az arányosság elvéről szóló 30. jegyzőkönyvét, illetve az Európai Parlament és az Európai Bizottság között 1993. október 25-én megkötött intézményközi megállapodást.

4.2.2 Az önkormányzatoknak a kerékpárutakat is magukban foglaló, fenntartható városi közlekedési terveket kellene kidolgozniuk, melyeknek célja a környezetbarát, a még meghatározásra váró európai minimálkövetelményeknek eleget tevő közlekedési eszközökre való áttérés elérése. Az ilyen tervekben számításba kell venni az olyan helyzeteket, amelyekben nincs garantálva a gyalogosok biztonsága, illetve el kell kerülni azokat a helyzeteket, ahol összeférhetlenség állhat fenn a különböző közlekedési módok között.

4.2.3 Ennek érdekében mennyiségi célok meghatározására van szükség, hogy növeljük a tömegközlekedési eszközök használatának számát, illetve a közlekedésben a kerékpár és a gyaloglás arányát. Ilyen tervek hiányában az önkormányzatok ne részesülhessenek közösségi alapokból származó pénzügyi támogatásban. Az Európai Bizottságnak a zöld zónákra és a kerékpárutakra vonatkozó fenti tervek adatait is ellenőrizni kellene.

4.3 3. kérdés: Mivel lehetne népszerűsíteni a városi közlekedésben a fenntartható közlekedési módokra való áttérést?

4.3.1 Az egyes lehetőségek nagyban függenek a város nagyságától (méret, lakosok száma), egyben azt is hangsúlyozni kell, hogy a légszennyezés problémája nem csupán a közlekedés hozadéka, hanem a nem elég hatékony területrendezés eredménye is.

4.3.2 A várostervezés és területrendezés keretében kell foglalkozni a problémával és lehetséges megoldásaival; a város peremén biztonságos parkolókat kell létesíteni; az intermodalitást elősegítő átszállóhelyek építésével, a különböző közlekedési módokat (parkolók, vasút, metró) összekapcsolva, a kollektív közlekedés számára fenntartott sávok hálózatát kell kiépíteni, úgy hogy megkönnyítsék az átszállást, valamint emeljék a szolgáltatások színvonalát annak érdekében, hogy a kollektív közlekedés vonzóvá váljon az utasok számára.

4.3.3 Az áruszállítást illetően az Európai Bizottságnak fokoznia kellene a városi logisztika területén bevált gyakorlatok cseréjét. Példa lehet erre az olaszországi Siena városa, ahol az áruszállításra kizárólag ideiglenes engedélyeket adnak ki.

4.4 4. kérdés: Hogyan lehet tovább fokozni a városi közlekedésben a tiszta és energiahatékony technológiák alkalmazását?

4.4.1 A közlekedés területén olyan adópolitika kialakítására van szükség, amely kedvez az olyan új technológiák megszerzésének, meghonosításának és alkalmazásának, amelyek képesek a légszennyezés csökkentésére és az energiamegtakarítás növelésére.

4.4.2 A városok környezetvédelemmel kapcsolatos magatartásáról szóló információk gyűjtésével: a közlekedés által generált, egy lakosra jutó kibocsátás kiszámolása és évenkénti kampányok során ezek eredményeinek közzététele.

4.5 5. kérdés: Hogyan lehet népszerűsíteni a közös zöldbeszerzést?

4.5.1 Az európai programok révén támogatott infrastruktúrákkal kapcsolatos tenderek odaitélésekor ösztönözni kell a „zöldbeszerzéseket”, és fel kell számolni a meglévő akadályokat (*).

(*) Lásd az Európai Bíróság által a 2002. szeptember 17-i C-513/99. sz. Concordia Bus Finland ügyben hozott ítéletet.

4.5.2 Közösségi szinten közös szabványok meghatározására van szükség, és adott esetben harmonizálni kell őket.

4.6 6. kérdés: Meg kell-e jelölni a zöld zónák és az ezekhez kapcsolódó korlátozások meghatározása során figyelembe veendő szempontokat, illetve szükséges-e ezzel kapcsolatos iránymutatás? Mi a legmegfelelőbb módja annak, hogy a zöld zónák összeegyeztethetők legyenek a szabad közlekedéssel? Felmerül-e probléma a zöld zónákban érvényes helyi szabályok határokön átnyúló végrehajtásával kapcsolatban?

4.6.1 Az EGSZB véleménye szerint jelentősen csökkenteni kellene az ilyen zónákhoz való hozzáférést. Mindazonáltal szükség van a harmonizációra annak elkerülése érdekében, hogy a különböző szabályozások gondot okozzanak a személyek szabad mozgásában, és feleslegesen korlátozzák a városi mobilitást.

4.7 7. kérdés: Hogyan lehet még jobban népszerűsíteni a gazdaságos vezetést?

4.7.1 A gazdaságos vezetés témájának kellő mértékben szerepelnie kell a jogosítvány megszerzéséhez szükséges kötelező alap-, illetve további képzésben, valamint az olyan vállalatokat célzó adókedvezmények kialakítása során is, amelyek a vezetési jellemzőkkel kapcsolatos ellenőrzési és mérési rendszereket vezetnek be. Ezeknek a kritériumoknak a bevezetéséhez módosítani lehetne a járművezetés oktatásáról szóló irányelvet.

4.8 8. kérdés: Szükség van-e az utasok jobb tájékoztatását lehetővé tevő szolgáltatások kifejlesztésére és előmozdítására?

4.8.1 Igen, mégpedig a következőket illetően: utasbiztonság, várakozási és menetidő, az utasok viselkedése vészhelyzet esetén, illetve elsősorban a közlekedési lehetőségek és azok feltételei.

4.9 9. kérdés: Szükség van-e további fellépésekre a városi és nagyvárosi ITS alkalmazások csatlakozási felületeinek és az interoperabilitásnak a szabványosítására? A fellépések megvalósítása során mely alkalmazások élvezzenek elsőbbséget?

4.9.1 Az eltérő technológiák használata érdekében a különböző ITS alkalmazások között teljes kompatibilitásra van szükség, különösen a különböző menetjegyek/bérletek szempontjából, megkönnyítve ezzel az átszállásokat és meggyorsítva a közlekedési eszközökhöz való hozzáférést, ami megnövelné a kollektív közlekedés sebességét. Fontos, hogy az ITS alkalmazások lépést tartsanak a technológiai fejlődéssel, hogy ezáltal ne váljanak rövid időn belül elavulttá, illetve ne amortizálódjanak.

Az EGSZB szerint a közlekedés javításához és a szállítás jobb megszervezéséhez használni kell az információs és kommunikációs technológiákat.

4.10 10. kérdés: Az ITS vonatkozásában hogyan lehet javítani az információk és a helyes gyakorlat érintettek közötti cseréjét?

4.10.1 Az ITS területén alkalmazott bevált gyakorlatokat tartalmazó digitális katalógus nyilvánosságra hozatalával, amelyet rendszeres frissítés mellett elérhetővé kell tenni az interneten is.

4.11 11. kérdés: *Hogyan lehet emelni az európai városok és nagyvárosok kollektív közlekedésének színvonalát?*

4.11.1 A különböző kollektív közlekedési szolgáltatások koordinációs egységeinek megteremtésével, integrált tarifarendszerek kiépítésével, megkövetelve a legjobb közlekedési felszereléseket (amelyek alacsonyabb szennyezéssel járnak és megfelelőek a mobilitásukban korlátozott személyek számára is), az utasok várakozási idejének csökkentésére több járatot biztosítva, illetve a járatsűrűséget növelve, az autóbuszok számára elkülönített sávok bevezetésével (növelve ezzel a biztonságot, a komfortot és a sebességet, illetve csökkentve az energiafelhasználást, és ebből következően a légszennyezést is), az átszállásokat megkönnyítő átszállóhelyek létesítésével, az ágazatban dolgozó szakemberek továbbképzésének javításával, a felhasználók tájékoztatásával és tudatosításával, a városok tranzitforgalmának irányítására szolgáló infrastruktúra biztosításával, P+R parkolók létesítésével és ezek használatának ösztönzésével, a kollektív közlekedés számára elsőbbséget biztosító közlekedési jelzőlámparendszer kiépítésével, az utasok biztonságos le- és felszállására szolgáló zónák létrehozásával.

4.11.2 A fenti javaslatokra épülő egyik leghatékonyabb eszköz a bizonyos tervek, programok és projektek mobilitásra gyakorolt hatásának elemzése lenne.

4.11.3 Ennek kapcsán emlékeztetni kell az Európai Bíróság egy olyan ügyben hozott ítéletére (C-332/04. sz. ügy), amelyben elmulasztották elvégezni egy városi területen építendő kereskedelmi és szabadidős központ építési tervzetének környezeti hatásvizsgálatát. Pontosabban a létesítményt saját autóikkal felkereső látogatók feltételezett száma volt a mérvadó a környezetre gyakorolt hatás és a hatástanulmány elvégzésének szükségessége szempontjából.

4.11.4 Ezért három szempontból is fontolóra lehetne venni a meglévő irányelvek módosítását:

4.11.4.1 Az egyes köz- és magánprojektek környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 85/337/EGK irányelv III. melléklete lefekteti azokat a kritériumokat, amelyeket a tagállamoknak alkalmazniuk kell annak meghatározására, hogy bizonyos projektek jelentős környezeti hatással járnak-e.

Azt javasoljuk, hogy az említett III. melléklet 1. pontjába kerüljön bele egy új franciabekezdés, amely egyértelműen hivatkozik a mobilitási térkép rendeltetésére (a létesítmények látogatóinak becsült száma, lakóhelyük stb.).

4.11.4.2 Másodsorban az irányelv IV. melléklete felsorolja azokat az információkat, amelyeket mindenképpen fel kell tüntetni a környezeti jelentésben.

Az EGSZB azt javasolja, hogy

a) illesszenek be egy új franciabekezdést a IV. melléklet 4. pontjába, vagy módosítsák a jelenlegi harmadik franciabekezdést úgy, hogy kötelező legyen említést tenni arról a károsanyag-kibocsátásról, amelyet a létesítmények szokásos látogatóinak közlekedése okoz,

b) bővítsék ki a IV. melléklet 5. pontját úgy, hogy ne csak a projekt kivitelezését vegyék figyelembe, hanem a létesítmények későbbi működését és a szóban forgó létesítményekhez köthető forgalomnak tulajdonított károsanyag-kibocsátással kapcsolatos korrekciós intézkedéseket is.

Egyszóval a fentiek szerint módosítani kellene a 85/337/EGK irányelv III. mellékletének 1. pontját és IV. mellékletének 4. és 5. pontját.

4.11.4.3 Harmadikként pedig hasonló kiegészítésekre (a környezeti jelentésben a mobilitással és a közlekedési eszközökkel kapcsolatos kötelező érvényű kritériumok és szükséges információk feltüntetésére) kerülhetne sor a bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2001/42/EK irányelvben. Ebben az esetben – a fentiekhez hasonló módon – a tervek mobilitásra gyakorolt hatását is bele kell venni a szövegbe, konkrétan az I. melléklet f) pontjába és a II. melléklet 2. pontjába.

4.12 12. kérdés: *Bátorítani kell-e a kollektív közlekedés számára kijelölt sávok alkalmazását?*

4.12.1 Igen; ez az intézkedés elengedhetetlen, és jelentős hatással jár a mobilitás szempontjából. Az elkülönített sávok és peronok egyet jelentenek a nagyobb biztonsággal, a nagyobb gyorsasággal, a kisebb forgalmi dugókkal, az alacsonyabb energiafelhasználással, valamint az utasok számára biztosított nagyobb komforttal. Ezzel az intézkedéssel meg lehet nyerni az autósokat is.

4.13 13. kérdés: *Szükség van-e a kollektív közlekedés felhasználóinak jogairól és kötelezettségeiről szóló európai charta létrehozására?*

4.13.1 Fontos a felhasználók jogainak és kötelezettségeinek megerősítése, hogy a javuljon kollektív közlekedési módzatok szolgáltatásainak minősége (járatsűrűség, pontosság, az utazóközönség minden rétege számára biztosított komfort, biztonság, árpolitika stb.). Az EGSZB arra buzdít, hogy kerüljön sor ennek végrehajtására, de figyelembe kell venni valamennyi közlekedési módzat sajátosságait, különös tekintettel azokra a módzatokra, amelyek közösen használják az infrastruktúrákat.

4.13.2 A jelenlegi jogi szabályozásnak a különböző jogszabályokban való és az eltérő közlekedési módozatok miatti elaprózottsága miatt egyetlen jogi chartában kellene egyesíteni a kollektív közlekedés felhasználóinak valamennyi jogát. Lehetőséget kell hagyni azonban arra, hogy a tagállamok is kiegészíthessék ezeket, illetve hogy a szervezett civil társadalom szereplői (fogyasztói, környezetvédelmi, munkaadói szervezetek, szakszervezetek stb.) által aláírt magatartási kódexek (?) révén, önszabályozás útján is kiegészülhessenek. Az EGSZB fontosnak tartja az ilyen szervezetek és a kollektív közlekedési vállalatok között zajló párbeszédet, elsősorban a szolgáltatás minőségének javítása érdekében.

Közösségi szintű intézkedésekre, illetve azokat kiegészítő tagállami és szervezett civil társadalmi intézkedésekre van szükség a különböző jogszabályokban rögzített jogok átdolgozásához és megerősítéséhez. Az EGSZB rugalmas és egyszerű mechanizmusokat és eszközöket tart szükségesnek a felhasználók jogainak érvényesítéséhez.

4.14 14. kérdés: *Milyen lépéseket lehetne tenni annak érdekében, hogy a személy- és a teheráru-szállítás kérdései jobban beépüljenek a kutatásba és a városi mobilitással kapcsolatos tervezésbe?*

4.14.1 A nagyvárosi területekre vonatkozó városi mobilitási tervekbe be kell építeni a személy- és az áruszállítás szempontjait is, hogy ezáltal elérhető legyen, hogy az áruakadályos/szállítási műveletek lebonyolítása ne hátráltassa a személyek mobilitását.

4.14.2 Ehhez növelni kell az áruszállítás (ki- és berakodás) számára fenntartott helyek ellenőrzésével foglalkozók számát.

4.14.3 Olyan módszereket kell kialakítani, amelyek megkönnyítik és meggyorsítják a szabálysértések bejelentésével kapcsolatos eljárásokat: a szabálytalanul parkoló járműveket minél előbb el kell vontatni az áruszállítás számára fenntartott helyről, hogy az ismét használhatóvá váljon.

4.14.4 Szabálysértések elleni hatékony szankciókra van szükség, kezdve a gépjárművek elvontatásától egészen a bírságok eredményes behajtásáig.

4.14.5 A polgárokat célzó tájékoztató és tudatosító kampányokra van szükség az általános elfogadás eléréséhez és ahhoz, hogy a polgárok is együttműködjenek a kitűzött célok elérésében. Az ilyen kampányok egyik célja az kell hogy legyen, hogy a helyi üzletlajdonosok együttműködjenek az áruszállításra fenntartott helyek ellenőrzésében. Ehhez meg kell velük értetni, hogy az ilyen parkolóhelyek szabálytalan használata az ő üzleti érdekeiket is sértheti.

4.14.6 Az áruszállításra fenntartott helyeken korlátozni kell a várakozási időt úgy, hogy az jobban arányban legyen a ki- és berakodáshoz általában ténylegesen szükséges idővel. Lehetőseget kell biztosítani arra, hogy speciális engedélyeket lehessen kérvényezni a megengedett használati idő meghosszabbítására, hogy ne érjen hátrány bizonyos szállítókat, akiknek több időre van szükség a be- és kirakodáshoz (pl. költöztető cégek). Konkrét időszakokat is be lehetne vezetni az áruszállításra.

(⁷) Lásd az EGSZB véleményét a következő tárgyban: „A Bizottság közleménye – Az Energiafogyasztók Jogainak Európai Chartája felé”, HL C 151., 2008.6.17., előadó: Edgardo Maria IOZIA.

4.15 15. kérdés: *Hogyan lehetne jobban koordinálni a városi és városközi közlekedést és a területhasználat-tervezést? Milyen szervezeti struktúra lenne megfelelő?*

Az alábbi területek megfelelő összehangolásával:

a) a különböző szervek közötti koordináció:

- közlekedéskoordinációs szervek létrehozásával nagy sikereket értek el egyes európai városokban a közlekedés összehangolásában és a közlekedésrendészetben, illetve minőségi, eredményes és hatékony szolgáltatások kifejlesztésében,
- ami a egyes közlekedési módok összehangolását illeti, nagyobb átláthatóságra van szükség a különböző kollektív közlekedési módok költségeinek felosztása terén,
- a helyközi közlekedésnek rendelkeznie kellene a többi közlekedési módhoz való csatlakozáshoz szükséges infrastruktúrával. Ehhez meg kell könnyíteni a különböző kollektív közlekedési eszközök közötti átszállást, elkerülve ezzel, hogy az utasnak további közlekedési eszközt kelljen igénybe vennie a közlekedési módok közötti váltáshoz,

b) a tervezési eszközök összehangolása:

- az Európai Bíróság 2006. március 16-i mérvadó határozata (C-332/04. sz. ügy) is sürgette, hogy készítsenek hatástanulmányt arról, hogy bizonyos tervek és projektek milyen hatással vannak a mobilitásra: a vitatott projektek környezeti hatásvizsgálatát alapvetően a mobilitásra gyakorolt várható hatás miatt tették kötelezővé. Ezt a kritériumot azonban még nem építették be a pozitív jogba,
- ennek alapján két konkrét módosításra van szükség a környezeti hatásvizsgálatra vonatkozó közösségi jogszabályokban, hogy a tervnek vagy a programnak a mobilitásra gyakorolt hatása is szerepeljen a figyelembe veendő hatások között. Konkrétan a 11. kérdésre adott válaszban szereplő módosításokat javasoljuk,
- koherens módon kell alkalmazni a területrendezési stratégiát, hogy a regionális szervek racionális területhasználatot valósítsanak meg,

4.16 16. kérdés: *Milyen további intézkedéseket kell megtenni annak elősegítése érdekében, hogy a nagyvárosok és a városok meg tudjanak felelni a városi közlekedéssel összefüggésben felmerülő közlekedésbiztonsági és személyes biztonságérzettel kapcsolatos kihívásoknak?*

4.16.1 Közlekedésbiztonság: A biztonság növelése érdekében európai szinten támogatni kell a bevált gyakorlatokat, ösztönözve a helyi és regionális érdekelttel, valamint a tagállamokkal az új technológiákról, azon belül is elsősorban az ITS-ről folytatott intenzívebb és strukturáltabb párbeszédet. A területen dolgozók járművezetési képzésének szintjét is növelni kell. Szabályozni kell az elretentő intézkedéseket is, hogy a határon átnyúló közlekedési szabálysértések ne maradjanak büntetlenül.

4.16.2 Személyes biztonságérzet: A bevált gyakorlatokat követve fokozni kellene a rendőrök jelenlétét a kollektív közlekedési eszközökön, kiváltképp az éjszakai órákban, illetve az olyan nyegyedekben vezető útvonalakon, amelyekben gyakoribbak a konfliktushelyzetek és a társadalmi kirekesztés. Fokozni kell továbbá az információs technológiák használatát és a felhasználók tájékoztatását.

4.17 17. kérdés: *Hogyan lehet jobb tájékoztatást nyújtani az üzemeltetők és a polgárok számára azzal kapcsolatban, hogy a fejlett infrastruktúra-irányítás és járműtechnológiák milyen biztonsági előnyöket nyújthatnak?*

4.17.1 Nevelési célzatú és tájékoztató kampányok révén fel kell hívni a polgárok – különösen a fiatalok – figyelmét a problémára. Olyan intézkedésekre is szükség van, amelyek arra szolgálják, hogy a városi utazóközönség körében általánosan elterjedjen a szabályok végrehajtását célzó eszközök használata. Általánosságban az EGSZB úgy véli, hogy különösen fontos az olyan intézkedések elfogadása, amelyek célja a városi mobilitással kapcsolatos témákhoz kötődő kulturális, illetve az idevonatkozó polgári nevelés szempontjának erősítése.

4.18 18. kérdés: *Ki kell-e dolgozni a városi környezethez alkalmazkodó automatikus radarberendezéseket és támogatni kell-e azok használatát?*

4.18.1 Az idevonatkozóan kitűzött célokkal összhangban, amelyeknek egyébként mindig a mobilitás javítását és az utazási sebesség optimalizálását kell szem előtt tartaniuk. Ösztönözni kell a bevált gyakorlatok követését is, hogy növekedjen a biztonság, illetve az intelligens rendszerek használata.

4.19 19. kérdés: *A videomegfigyelés jó eszköznek tekinthető-e a városi közlekedés biztonságának és az azzal kapcsolatos biztonságérzet fokozásának érdekében?*

4.19.1 A legújabb technológiára épülő, vészhelyzet-kezelési rendszerek beépítése a kollektív közlekedésben részt vevő járművekbe lehetővé teszi, hogy vandalizmus vagy baleset esetén értesítsék a vészhelyzeti ügyeletet, tájékoztatva azt a jármű helyzetéről. Ezenkívül képi és hangüzenetet is továbbítani lehet arról, hogy mi történik a járműben.

4.19.2 Megfelelő intézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy elkerüljük a privátszféra megsértését, amely egyben egy alapvető személyiségi jog megsértését is jelenti.

4.20 20. kérdés: *Szükség van-e minden érintett közös munkájára az új európai mobilitási kultúra kialakításához? Az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont mintáját követve a Városi Mobilitás Európai Megfigyelőközpontja ezen együttműködés támogatásához hasznos kezdeményezésnek tekinthető-e?*

4.20.1 A városi mobilitás új kultúrája feltételezi az európai és tagállami intézmények, a regionális és a helyi önkormányzatok, valamint a civil társadalmi szervezetek közötti együttműködést.

4.20.2 A Városi Mobilitás Európai Megfigyelőközpontja hasznos kezdeményezést jelentene, és hozzáadott értéket biztosítana, mivel adatgyűjtéssel foglalkozhatna, ismerné a közlekedési igények változásait, és ösztönözhetné a tapasztalatcserét. Ráadásul elősegítené a mobilitással kapcsolatos problémák jobb megismerését és azt, hogy megfelelő politikákat alkalmazzanak azok megoldására.

A városi paraméterek mérésére szolgáló eljárások európai szintű harmonizációjára lenne szükség, és az EGSZB üdvözlőné ezeknek a kritériumoknak az egységesítését.

4.21 21. kérdés: *Hogyan lehetne a meglévő pénzügyi eszközöket, például a strukturális és a kohéziós alapokat jobban és koherensebb módon felhasználni az integrált és fenntartható városi közlekedés támogatására?*

4.21.1 Úgy, hogy az alapok javításának céljaként a városi mobilitást és a tiszta (alacsonyabb fogyasztású és kibocsátású) kollektív közlekedési eszközökre való fokozatos áttérést tűzzük ki, és gondoskodunk minden egyes befektetett euró jobb megtérüléséről.

Az EGSZB szerint az alapok nagyobb részét kell oktatásra és kutatásra fordítani.

4.21.2 Ugyanakkor csökkenteni kell a pénzügyi hozzájárulásokat úgy, hogy objektív kritériumokat határozzunk meg, melyekkel a Közösség számára leginkább kifizetődő megoldás választható ki az elérhető áron nyújtott, minőségi közlekedés biztosítása érdekében. A hatékonyságra és a közszolgáltatásokkal kapcsolatos kötelezettségekre kellene helyezni a hangsúlyt.

4.22 22. kérdés: *Hogyan lehet a tiszta és energiahatékony városi közlekedést gazdasági eszközökkel, különösen piaci alapú eszközökkel támogatni?*

4.22.1 Környezetvédelmi záradékokat kell beépíteni az európai programok által finanszírozott infrastrukturális projektek keretében történő beszerzési szerződésekre.

4.22.2 Egy másik lehetőség az lenne, ha a *Buying green. A handbook on environmental public procurement* [Környezetbarát közbeszerzési kézikönyv] című munkadokumentumban [SEC (2004) 1050] ismertetett kritériumokat beépítenék egy COM dokumentumba, kibővítve azt a közlekedési tárgyú zöld közbeszerzésekkel.

Mind a személygépkocsik, mind a kollektív közlekedési eszközök piaca egyre jobban a környezet tisztelgésben tartása felé mutat. A tisztább járművek (üzemanyag, motor) vásárlását előnyben kellene részesíteni, a vásárlók pénzügyi erőfeszítéseit pedig el kellene ismerni azáltal, hogy járműveik megkülönböztetett elbánásban részesülnek a városközpontba való behajtásra vonatkozó politikákban.

4.23 23. kérdés: *A célzott kutatási tevékenységek hogyan segíthetik elő a városi korlátoknak a lebontását és a városi közlekedés fejlődésének előmozdítását?*

4.23.1 Egyértelműen meg kell határozni azokat a projektípusokat, amelyek támogatást kaphatnak közösségi közpénzekből, és (megfelelő ellenőrzés mellett) kötelezővé kell tenni az ilyen projektek céljainak (egy bizonyos határidőn belüli) elérését úgy, hogy ennek nemteljesülése esetén vissza lehessen követelni a kifizetett támogatást.

4.24 24. kérdés: *Bátorítani kell-e a városokat és a nagyvárosokat a városi útdíjak alkalmazására? Szükség van-e a városi útdíjak alkalmazásával kapcsolatos általános keretre és/vagy iránymutatásra? Ezeket a bevételeket a kollektív városi közlekedés fejlesztésére kell-e fordítani? Internalizálni kell-e a külső költségeket?*

4.24.1 Európai szinten hiányoznak azok a harmonizált szabályok, amelyeket a tarifák kiszámítására, valamint a kollektív közlekedés hálózatsűrűsége alsó küszöbértékének a megállapítására szolgáló kritériumok harmonizálásával kellene meghozni.

4.24.2 Az EGSZB ugyanakkor úgy véli, hogy a városközpontba való bejutást szabályozó különféle útdíjrendszerek általános érdekeket szolgálnak, és azonnali, megelégedésre okot adó eredményekkel járnak, de diszkriminálhatják az alacsony jövedelműeket, a magas jövedelemmel rendelkező rétegek számára pedig kevésbé visszatartó hatásúak.

A helyi hatóságoknak olyan intézkedéseket kell elfogadniuk, amelyek enyhítik az esetleges negatív hatásokat. Ilyen lehet

például a kollektív közlekedési eszközök használatának ösztönzése vagy olcsó menetjegyek biztosítása.

4.24.3 Valamennyi jövedelmi réteg számára alternatívát jelentene a „horizontális hatásokkal” járó, a csatlakozási pontokon kivetett útdíj. Ez nem konkrét pénzüsszeget jelentene, hanem a városban megtehető kilométerkvótát, mellyel az egyes autósok rendelkezhetnének. A hozzáférés korlátozott engedélyezéséről van tehát szó (kilométer/időegység). A városban saját autóval megtett útszakaszokat „szelektálni” és adminisztrálni kellene, figyelembe kell azonban venni azt is, hogy mindez a lakóhely, a származási hely és az úti cél miatt diszkriminációval járhat.

4.24.4 Mindez természetesen újabb területi felosztást jelentene a már javasolt „korlátozott forgalmú övezetekhez (zónákhoz)” képest, amelyekben a forgalom gyakorlatilag a kollektív és az ott lakók közlekedésére korlátozódna.

4.25 25. kérdés: *Hosszabb távon milyen hozzáadott értéket teremthet a tiszta és energiahatékony városi közlekedés finanszírozásához nyújtott célzott európai támogatás?*

4.25.1 A hozzáadott érték rendkívül jelentős, és nehezen meghatározható, ha figyelembe vesszük az egészségügyi tényezőket (mind mentális, mind pedig fizikai értelemben), az egyén idejének értékét (amely attól a jelentős időtartamtól függ, amely az otthontól a munkahelyre való eljutáshoz, illetve fordítva szükséges, és amely a munkaidőhöz hozzászámolva egy sor negatív tényezőt eredményez).

Kelt Brüsszelben, 2008. május 29-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS