

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Dopad závěrů konference COP 21 na evropskou dopravní politiku

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(2016/C 303/02)

Zpravodaj: Raymond HENCKS

Dne 21. ledna 2016 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 odst. 2 jednacího řádu, rozhodl vypracovat stanovisko z vlastní iniciativy k tématu

Dopad závěrů konference COP 21 na evropskou dopravní politiku.

(stanovisko z vlastní iniciativy)

Specializovaná sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost, kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 3. května 2016.

Na 517. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 25. a 26. května 2016 (jednání dne 26. května), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 188 hlasy pro, 2 hlasy byly proti a 4 členové se zdrželi hlasování.

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vítá, že na 21. zasedání Konference smluvních stran (COP 21) Rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně klimatu byla přijata Pařížská dohoda a že byl přijat zamýšlený vnitrostátně stanovený příspěvek EU a jejích členských států, kdy byl stanoven závazek snížit domácí emise skleníkových plynů do roku 2030 nejméně o 40 % a do roku 2050 o 80 až 95 % oproti úrovni emisí z roku 1990.

1.2 Souhlasí rovněž s tím, že tohoto cíle bude muset být dosaženo kolektivně a ve sdílené odpovědnosti mezi EU a členskými státy a že každých pět let budou sdíleny nové zamýšlené vnitrostátně stanovené příspěvky.

1.3 Pokud jde o dopravu, je cíl 60 % snížení emisí skleníkových plynů oproti úrovni z roku 1990 nadále velmi ambiciózní a vyžaduje velké úsilí. Na základě rozhodnutí o rozdělení úsilí ve stávajícím období až do roku 2020 (rozhodnutí č. 406/2009) a budoucího rozhodnutí pro období 2020–2030 sice bude členskými státy ponechána zcela volná ruka při výběru hospodářských odvětví, která budou muset snížit své emise skleníkových plynů, Komise však navrhuje, aby byly v případě, že bude třeba vyvinout další úsilí, využívány mezinárodní kvóty a aby nebyly přijímány dodatečné závazky v odvětvích, jež nespádají do systému pro obchodování s emisemi (COM(2015) 81). Uvádí rovněž, že – co se týče dopravy – „v ostatních odvětvích ekonomiky lze dosáhnout výraznějšího snížení“ (COM(2011) 144). O cíli 60 % snížení emisí skleníkových plynů v dopravě se tedy lze domnívat, že je i nadále aktuální a je v souladu s obecným cílem EU v rámci COP 21. Podmínkou je, aby byly neprodleně zahájeny příslušné činnosti a iniciativy a aby byly realizovány s nezbytným odhodláním a co nejdříve.

1.4 To však EU a členské státy nezabývá nutností přezkoumat jednotlivá opatření a iniciativy, které již byly zahájeny nebo jež stanoví bílá kniha o dopravě (COM(2011) 144 final) a plán rámcové strategie k vytvoření odolné energetické unie (COM(2015) 80 final), z hlediska efektivity, proveditelnosti, a především z hlediska cíle dekarbonizace dopravy a vylepšit je a/ nebo doplnit nové, a to v rámci přezkumu bílé knihy o dopravě, k němuž má dojít v roce 2016, a aniž by to poškodilo konkurenceschopnost EU. Některé budou legislativní povahy, avšak většina bude muset být založena na dobrovolném vnitrostátním přispění, aby došlo ke změně chování a zvyklostí, která je pro úspěch nezbytně nutná.

1.5 EHSV rovněž upozorňuje na důležitost plánovaných kroků Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), jejichž cílem je zavést celosvětový systém pro obchodování s emisemi v letectví, a Mezinárodní námořní organizace (IMO) v oblasti monitorování emisí z námořní dopravy a žádá, aby se v rámci probíhajících jednání s těmito organizacemi usilovalo o dosažení ambiciózních výsledků.

1.6 Zdůrazňuje, že zásadu „znečišťovatel platí“ je třeba uplatňovat flexibilně, zejména co se týče odlehlých venkovských, horských a ostrovních oblastí, aby se předešlo vzniku nepřímé úměrnosti mezi účinky a náklady a aby byla zachována její prospěšnost coby prostředku umožňujícího ovlivňovat rozhodování, pokud jde o organizaci dopravních operací, při současném vyloučení jakékoliv nekalé soutěže mezi různými druhy dopravy. EHSV doporučuje, aby byla prozkoumána možnost zavedení komplexní organizace dopravy na venkově v regionech, a to s cílem splnit požadavky dohody uzavřené na konferenci COP 21 a uspokojit potřeby zranitelných osob.

1.7 Uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ nebude v každém případě k přechodu k nízkouhlíkové společnosti postačovat. O to důležitější jsou další opatření, jako je zvýšení energetické účinnosti, větší podíl elektromobility a častější sdílení automobilů a kombinování různých druhů dopravy, rozvoj alternativních zdrojů energie, vypracování norem environmentální kvality, a především podpora veřejné dopravy.

1.8 Pokud jde o bioenergie, bude nutné vyvíjet soustavné úsilí, aby se dosáhlo většího snížení emisí skleníkových plynů a aby se předešlo změnám ve využívání půdy. Z tohoto důvodu bude třeba dále podporovat energetické využívání zbytků, vedlejších produktů a odpadu k výrobě paliv. Je zde ještě stále určitý potenciál v oblasti silniční nákladní dopravy a letecké a námořní dopravy, co se týče biopaliv. Ta však nejsou sama o sobě postačujícím řešením a nezbavují nutnosti rozvíjet a podporovat řešení, která usilují o nahrazení spalovacího motoru elektrickou mobilitou a/nebo vodíkovými technologiemi či jinými alternativními a udržitelnými zdroji energie.

V neposlední řadě bude nutné nikoliv omezit mobilitu jako takovou, nýbrž snížit podíl individuální dopravy motorovými vozidly, pokud existuje vhodná alternativa, a podporovat hromadnou dopravu, a to v obecném zájmu ochrany životního prostředí a s cílem zamezit přetížení dopravních komunikací ve městech.

1.9 Ukončení investic do činností způsobujících znečištění nesmí být pouze věcí vlád a nelze jej dosáhnout bez zvyšování povědomí a mobilizace veškerých složek dopravního řetězce (konstruktéři, dopravci, uživatelé), a to prostřednictvím legislativních opatření či pobídek včetně těch, které mají odrazující povahu. Pro přechod k nízkouhlíkovému dopravnímu systému má zásadní význam budování kapacit, technická pomoc a snazší přístup k financování na místní a celostátní úrovni. Investiční programy Evropské unie by se tedy při současné integraci všech druhů dopravy měly přednostně zaměřit na projekty, jež jsou z hlediska klimatu nejúčinnější, což by mělo být posouzeno na základě kritérií v souladu se závěry konference COP 21.

1.10 Je nutné zachovat silnou mobilizaci, již prokázaly organizace občanské společnosti a hospodářské a sociální subjekty v rámci COP 21, aby bylo dále posíleno občanské hnutí za klimatickou spravedlnost a ukončení investic do činností způsobujících znečištění.

1.11 EHSV proto doporučuje navázat participativní dialog s občanskou společností, jak jej definoval ve svém průzkumném stanovisku ze dne 11. července 2012 Bílá kniha o dopravě – jak získat podporu a účast občanské společnosti (EHSV 1598/2012).

2. Klíčová rozhodnutí COP 21 – Pařížská dohoda

2.1 Rámcová úmluva Organizace spojených národů o změně klimatu (kterou se COP 21 v roce 2015 řídila) se omezovala na stabilizaci koncentrace skleníkových plynů (hlavním skleníkovým plynem v dopravě je oxid uhličitý (CO₂), který je produkován ve fázi výroby v případě elektřiny a ve fázi provozu v případě paliv) v atmosféře na úroveň, která brání nebezpečnému narušení klimatického systému lidskou činností. Pařížská dohoda ze dne 12. prosince 2015 však poprvé zavazuje všech 195 smluvních stran této rámcové úmluvy k rychlejšímu snižování emisí skleníkových plynů, s konečným cílem udržet v dlouhodobém horizontu zvýšení průměrné teploty planety výrazně pod 2 °C (do roku 2100) ve srovnání s úrovní před industrializací, a k dalšímu provádění opatření, jež mají toto zvýšení omezit na 1,5 °C, oproti současnému omezení globálního oteplování na 3 °C do konce 21. století.

2.2 Poté, co bude výše uvedená dohoda ratifikována, budou muset smluvní strany začít realizovat a sdělovat svůj zamýšlený vnitrostátně stanovený příspěvek nezbytný k dosažení konečného cíle, a to na základě pětiletých programů.

2.3 Vstup Pařížské dohody v platnost se předpokládá v roce 2020, za podmínky, že ji ratifikuje alespoň 55 států, které představují alespoň 55 % emisí skleníkových plynů v rámci celé planety, aniž to však vylučuje možnost, že se dohoda bude uplatňovat již předtím, než vstoupí v platnost (což se důrazně doporučuje).

2.4 EU a její členské státy se dne 6. března 2015 v souladu se závěry ze zasedání Evropské rady ve dnech 23. a 24. října 2014 dohodly na závazném cíli snížení domácích emisí skleníkových plynů alespoň o 40 % do roku 2030 a o 80 až 95 % do roku 2050.

2.5 Podle těchto závěrů ze zasedání Evropské rady budou muset EU a její členské státy tohoto cíle dosáhnout kolektivně, a to zejména tak, že do roku 2030 sníží emise o 43 % v odvětvích, na něž se vztahuje systém pro obchodování s emisemi, a o 30 % v odvětvích, na něž se nevztahuje (v obou případech ve srovnání s rokem 2005), a že jejich zapojení do tohoto úsilí bude probíhat v duchu vyváženosti, spravedlnosti a solidarity.

3. Stávající situace v odvětví dopravy v EU

3.1 Evropská komise již ve své bílé knize o dopravě (COM(2011) 144 final) z roku 2011 vyjádřila naléhavou výzvu ohledně nutnosti drastického snížení emisí skleníkových plynů s cílem omezit změnu klimatu pod 2 °C, přičemž zároveň uvedla, že je třeba snížit emise skleníkových plynů v dopravě alespoň o 60 % ve srovnání s rokem 1990, a konstatovala, že „v ostatních odvětvích ekonomiky lze dosáhnout výraznějšího snížení“.

3.2 Doprava je zdrojem přibližně čtvrtiny emisí skleníkových plynů v EU – 12,7 % celkových emisí z dopravy vzniká v letectví, 13,5 % v námořní dopravě, 0,7 % v železniční dopravě, 1,8 % ve vnitrozemské plavbě a 71,3 % v silniční dopravě (údaje za rok 2008). Dopad určitého druhu dopravy na životní prostředí však nezávisí pouze na přímých emisích, ale také na emisích nepřímých, které vznikají především v důsledku výroby energie nutné k realizaci přepravy.

3.3 V celosvětovém měřítku vykazuje doprava největší nárůst emisí CO₂ ze všech průmyslových odvětví. V EU je odvětví dopravy z hlediska objemu emisí skleníkových plynů druhé v pořadí. Mimoto nejrychleji rostou emise z letecké a námořní dopravy, na něž se však Pařížská dohoda nevztahuje.

3.4 Bílá kniha o dopravě z roku 2011 konstatuje, že dopravní systém EU ještě není udržitelný, a v zájmu nápravy této situace navrhuje:

— odstranit závislost dopravního systému na ropě, aniž by bylo třeba obětovat jeho účinnost a ohrozit mobilitu;

— využívat méně energie a zlepšit energetickou účinnost vozidel u všech druhů dopravy.

3.5 V bílé knize o dopravě i v plánu rámcové strategie k vytvoření odolné energetické unie Komise navrhuje několik opatření v zájmu vytvoření dekarbonizovaného odvětví dopravy.

3.6 Mezi navrhovaná opatření patří zpřísnění norem týkajících se emisí CO₂ u osobních vozidel a dodávek po roce 2020, opatření ke zvýšení účinnosti paliv a ke snížení emisí těžkých vozidel a zlepšení řízení dopravy. Je třeba podporovat systémy silničních poplatků založené na zásadě „znečišťovatel platí“/„uživatel platí“, jakož i zavádění alternativních paliv, včetně elektromobility, přičemž je třeba obzvláště zohlednit potřebu vytvořit odpovídající infrastrukturu.

4. Kroky, které je třeba podniknout v návaznosti na Pařížskou dohodu

4.1 Poté, co bude výše uvedená dohoda ratifikována (do 21. dubna 2017), budou muset smluvní strany začít realizovat a sdělovat svůj vnitrostátně stanovený příspěvek nezbytný k dosažení konečného cíle, a to na základě pětiletých programů.

4.2 Evropská unie může podle čl. 4 odst. 16 Pařížské dohody jednat v rámci sdílené odpovědnosti společně se svými členskými státy a je povinna oznámit sekretariátu Pařížské dohody úroveň emisí pro každý členský stát.

4.3 Podle čl. 4 odst. 9 Pařížské dohody a rozhodnutí 1/CP.21 je nutné do roku 2020 sdělit či aktualizovat příspěvky stanovené podle harmonogramu do roku 2030, což bude nutno činit v rámci strategie rozvoje s nízkými emisemi skleníkových plynů do roku 2050 opakovaně každých pět let. Každý následující příspěvek bude muset být větší než předcházející (čl. 4 odst. 3).

4.4 Evropská unie si již stanovila cíle a příspěvky do roku 2030 a do roku 2050, avšak úroveň celkových emisí v roce 2030 (za všechna odvětví hospodářství celkem 55 gigatun), jak je odhadla COP 21 na základě vnitrostátních příspěvků, je vzhledem k cíli udržet zvýšení teploty pod 2 °C nadále příliš vysoká, a je proto nutné vyvinout další úsilí, aby se tyto emise snížily na 40 gigatun.

4.5 Na základě rozhodnutí o rozdělení úsilí ve stávajícím období až do roku 2020 (rozhodnutí č. 406/2009) a budoucího rozhodnutí pro období 2020–2030 sice bude členskými státy ponechána zcela volná ruka při výběru hospodářských odvětví, která budou muset snížit své emise skleníkových plynů, Komise však ve sdělení Pařížský protokol – plán boje proti globální změně klimatu po roce 2020 (COM(2015) 81 final) navrhuje, aby byly v případě, že bude třeba vyvinout další úsilí, využívány mezinárodní kvóty a aby nebyly přijímány dodatečné závazky v odvětvích, jež nespádají do systému pro obchodování s emisemi. EHSV tento postoj EU podpořil (stanovisko NAT 665/2015). Mimoto Komise v bílé knize o dopravě konstatovala, že „v ostatních odvětvích ekonomiky lze dosáhnout výraznějšího snížení“.

4.6 Ve světle výše uvedeného a vzhledem k tomu, že o snížení emisí skleníkových plynů v dopravě o 60 % bylo v zájmu udržení změny klimatu pod úrovní 2 °C rozhodnuto již dlouho před konferencí v Paříži, se EHSV domnívá, že je tento cíl i nadále aktuální a je v souladu s rozhodnutími COP 21.

4.7 Je třeba podotknout, že závazek EU jednat v rámci ICAO s cílem podpořit vytvoření celosvětového systému pro obchodování s emisemi v letectví a v rámci IMO, pokud jde o závazek námořní dopravy informovat o emisích skleníkových plynů, není součástí zamýšleného vnitrostátně stanoveného příspěvku. EU by se měla zasadit o to, aby byly v rámci probíhajících jednání s ICAO a s IMO dosaženy ambiciózní výsledky.

5. Strategie: jaké konkrétní kroky je třeba učinit

5.1 EHSV tedy konstatuje, že mezi zamýšleným vnitrostátně stanoveným příspěvkem EU a cíli definovanými v různých sděleních Komise týkajících se opatření politiky v oblasti klimatu, pokud jde o dopravu, panuje značný soulad. Je však nadále naléhavé a nezbytné, aby bylo oněch 40 činností a 131 iniciativ uvedených v bílé knize o dopravě realizováno s nezbytným odhodláním a co nejdříve.

5.2 Je však třeba, aby byla v rámci Komisí avizovaného přezkumu bílé knihy o dopravě v roce 2016 posouzena ta opatření této knihy, která se týkají snížení emisí skleníkových plynů, a to na základě zamýšleného vnitrostátně stanoveného příspěvku EU a cílů stanovených v balíčku o energetické unii⁽¹⁾.

5.3 Bude třeba přezkoumat jednotlivé iniciativy, které byly zahájeny v rámci bílé knihy o dopravě a balíčku o energetické unii, z hlediska efektivity, proveditelnosti, a především z hlediska cíle dekarbonizace dopravy, a vylepšit je a/nebo doplnit nové. Některé budou legislativní povahy, avšak většina bude muset být založena na dobrovolném vnitrostátním přispění, aby došlo ke změně chování a zvyklostí, která je pro úspěch nezbytně nutná.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 291, 4.9.2015, s. 14.

5.4 Přechod k nízkouhlíkové dopravě přináší tyto výzvy:

- dosáhnout náležitého skloubení hospodářských a sociálních cílů,
- zohledňovat obecný zájem a ekologické požadavky,
- neomezovat mobilitu jako takovou, nýbrž výrazně snížit provoz a podíl individuální dopravy v městských a příměstských oblastech prostřednictvím územního plánování a hospodářské politiky a podporovat hromadnou dopravu,
- ovlivňovat chování, včetně dopravních návyků, a také účinná logistika pro přepravu zboží, a to i ve městech, a podpora kooperativních řešení s cílem dosáhnout optimálního využívání zdrojů,
- podporovat kombinování různých druhů dopravy.

Odpovídající kroky v souvislosti s dopravou za účelem snížení emisí na celostátní a na nižší úrovni by městům umožnily začít realizovat cíl 50 % snížení emisí do roku 2050 oproti hodnotě, k níž by se dospělo při zachování současného stavu. Již existující izolovaná řešení je třeba začlenit do politik strategického plánování mobility, které umožňují lepší koordinaci městské a dopravní politiky. Pro splnění těchto cílů má zásadní význam budování kapacit, technická pomoc a snazší přístup k financování na místní a celostátní úrovni.

5.5 Nástroj pro propojení Evropy, strukturální fondy a Fond soudržnosti, Evropský fond pro strategické investice a všechny ostatní programy EU, jež při financování projektů podporují investice do dopravy, by se při současné integraci jednotlivých druhů dopravy za účelem vytvoření evropské dopravní sítě měly přednostně zaměřit na projekty, které jsou z hlediska klimatu neúčinnější. Kritéria pro posuzování žádostí o financování by měla zahrnovat výslovný odkaz na zásady v souladu se závěry konference COP 21.

5.6 Klíčovým prvkem pro realizaci zamýšleného vnitrostátně stanoveného příspěvku EU bude rozdělení úsilí mezi členské státy a mezi odvětví spadající a nespádající do systému pro obchodování s emisemi, které bude muset rovněž odpovídat strategickým cílům Unie. Toto rozdělení bude muset zohlednit závěry ze zasedání Evropské rady v říjnu 2014, aby se dospělo k vyváženému výsledku, pokud jde o poměr efektivity a nákladů a o konkurenceschopnost. Tyto parametry by při přípravě rozhodnutí o rozdělení úsilí na období 2020–2030, které bude přijato v roce 2016 (COM(2015)80, příloha 1), měly být rozhodující, přičemž bude třeba mít na paměti zachování konkurenceschopnosti EU.

5.7 Výše uvedený přezkum bílé knihy bude mimo jiné muset zahrnovat zvláštní opatření, jejichž cílem bude podnítit rozsáhlou diskusi s občanskou společností, jelikož je nezbytné, aby byla (někdy ne příliš populární) opatření kladně přijata ze strany veřejnosti, a jelikož žádné z opatření nebude účinné, pokud se s ním neztotožní ti, jichž se dotýká. Je nutné zachovat silnou mobilizaci, již prokázaly organizace občanské společnosti a hospodářské a sociální subjekty v rámci COP 21, aby bylo dále posíleno občanské hnutí za klimatickou spravedlnost a ukončení investic do činností způsobujících znečištění.

5.8 Je třeba podporovat a rozšířit takové iniciativy, jako jsou Celosvětová iniciativa v oblasti spotřeby paliv (Global Fuel Economy Initiative – GFEI) sdružující země, jež se zavázaly vypracovat opatření a právní předpisy v oblasti energetické účinnosti vozidel, Pařížské prohlášení o elektromobilitě a změně klimatu & výzva k přijetí opatření (Paris Declaration on Electro-Mobility and Climate Change & Call to Action), které se opírají o závazky stovek partnerů vyvíjet odhodlané úsilí o udržitelnou elektrifikaci dopravy, iniciativa MobiliseYourCity, která má městům a rozvojovým a rozvíjejícím se zemím pomoci vypracovat a realizovat plány udržitelné městské mobility a vnitrostátní politiky v oblasti městské dopravy, či Celosvětový akční plán pro ekologickou nákladní dopravu (Global Green Freight Action Plan).

5.9 Jak již EHSV uvedl⁽²⁾, participativní správa vyžaduje dobře promyšlenou organizační a procedurální strukturu, aby byla účinná a dosáhla žádoucích cílů. Zapojení zúčastněných stran do činnosti v rámci dlouhodobého udržitelného rozvoje funguje nejlépe, pokud je organizováno jako souvislý a integrující proces, spíše než když je řízeno prostřednictvím jednorázových úkonů nebo ad hoc zapojením.

5.10 EHSV se rozhodl zřídit fórum evropské občanské společnosti pro udržitelný rozvoj, které by mělo poskytnout strukturovaný a nezávislý rámec pro účast občanské společnosti na provádění, sledování a přezkumu průřezových otázek spadajících do programu udržitelného rozvoje do roku 2030, a zejména jeho cíle č. 13 (přijmout naléhavá opatření pro boj proti změně klimatu a jejím dopadům). Pokud jde o otázky týkající se dopravy, bude třeba využít participativního dialogu moderovaného EHSV, který je stanoven pro provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011.

5.11 EHSV rovněž připravuje stanovisko k tématu Vytvoření koalice mezi občanskou společností a orgány na nižší než celostátní úrovni správy s cílem splnit závazky Pařížské dohody (NAT/684). Pařížská dohoda by však neměla vést ke vzniku další platformy pro závazky, nýbrž k vytvoření komplexního rámce pro dlouhodobou koordinaci nestátních a vládních opatření. Občanská společnost hraje při plnění těchto závazků zcela zásadní roli.

5.12 Ukončení investic do činností způsobujících znečištění nesmí být pouze věcí vlád a nelze jej dosáhnout bez zvyšování povědomí a mobilizace veškerých složek dopravního řetězce (konstruktéři, dopravci, uživatelé), a to prostřednictvím legislativních opatření či pobídek včetně těch, které mají odrazující povahu.

5.13 Strategie dobrovolných závazků, kterou COP 21 zaujala, se omezuje na to, že každá země oznámí nevynutitelné závazky, třebaže nejúčinnějším řešením by bylo zavedení závazné emisní normy, má-li být dosaženo cílů Pařížské dohody. Rozdělení úsilí na období 2020–2030 v rámci EU, o kterém byla řeč výše v odstavci 5.5, však přijaté závazky posílí.

6. Systém „znečišťovatel platí“

6.1 Podle Lisabonské smlouvy (viz čl. 191 odst. 2 SFEU) je politika EU v oblasti životního prostředí založena na zásadách obezřetnosti a prevence, odvracení ohrožení životního prostředí především u zdroje a na zásadě „znečišťovatel platí“.

6.2 Jde o to zajistit, aby cenu za poškození životního prostředí zaplatili znečišťovatelé, kteří ji způsobili. Avšak v politikách členských států v oblasti klimatu se s cenou uhlíku pracuje velmi různorodým způsobem – převažují daně, které mají ovšem primárně dopad na kupní sílu nejchudších domácností a na zaměstnanost.

6.3 Podle bílé knihy o dopravě mají být poplatky a daně upraveny tak, aby lépe zohledňovaly zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“.

6.4 Přístup, který navrhuje Komise, je založen na systému „znečišťovatel platí“ a na možnostech, které nabízí využití silničních poplatků jakožto prostředek k financování výstavby a údržby infrastruktury. Tento systém má za úkol podporovat cestou internalizace externích nákladů udržitelné druhy dopravy a zajistit financování.

6.5 V Unii však existuje pestrá paleta rozdílných a navzájem nesoudržných systémů, mezi které patří elektronické mýto, známky, daně spojené s dopravními zácpami či poplatky za kilometr vypočítané pomocí satelitního systému (GNSS). Kromě toho jsou unijní předpisy pro vybírání poplatků za těžká nákladní vozidla v silniční dopravě (tzv. euroviněta) uplatňovány pouze ve čtyřech členských státech, zatímco jiné členské státy dokonce vůbec žádné silniční poplatky nevybírají. Tato situace staví rozvoj jednotného trhu a občany před závažnou otázkou a má negativní dopad na hospodářský růst a na růst sociálních nerovností v mnoha členských státech. Skutečnost, že není zpoplatněno užívání silniční sítě, může ovlivnit (nemluvě o nákladech spojených s negativním dopadem na životní prostředí) podmínky hospodářské soutěže ve vztahu k železniční dopravě tam, kde jsou železniční spojení k dispozici.

⁽²⁾ Úř. věst. C 299, 4.10.2012, s. 170.

6.6 V evropském systému silničních poplatků je však třeba poskytnout určitou flexibilitu, aby bylo možné zohlednit situaci okrajových regionů a odlehlých venkovských, horských a ostrovních oblastí, jež jsou řídké osídlené a nedisponují vhodnými alternativami k silniční dopravě, takže by v nich internalizace externích nákladů nepřinesla žádnou změnu chování a způsobu organizace dopravy a jedině by poškodila jejich konkurenceschopnost. Hospodářská a sociální prosperita venkovských regionů závisí na nákladově efektivním a ekologicky šetrném dopravním systému. Některé vlády zavedly za účelem snížení emisí z dopravy různé formy daně z emisí CO₂, které tento účel nesplnily a způsobily rodinám značné dodatečné náklady, obzvláště ve venkovských, odlehlých a horských oblastech.

6.7 Podle komisařky pro dopravu chce Komise koncem roku 2016 navrhnout evropský systém pro nákladní a osobní automobily, a to s jednotnými pravidly pro výběr mýtného ve všech členských státech EU, který bude vycházet výlučně z počtu ujetých kilometrů.

6.8 EHSV je potěšen tím, že má Komise v úmyslu harmonizovat na evropské úrovni systém silničních poplatků založený na zásadě „znečišťovatel platí“, domnívá se však, že „internalizační“ složka zpoplatňování určitě nebude stačit k tomu, aby se dospělo k udržitelné dopravní politice respektující závazky přijaté v rámci COP 21, která bude vyžadovat přijetí dodatečných opatření, jako je zvýšení energetické účinnosti, větší podíl elektromobility a častější sdílení automobilů a kombinování různých druhů dopravy, rozvoj alternativních zdrojů energie, vypracování norem environmentální kvality a především podpora veřejné dopravy.

6.9 Jedním z dalších opatření by mohlo být stanovení ceny uhlíku na základě hospodářských a sociálních kritérií. Příliš nízká cena ropy, jako je ta dnešní, jistě nevysílá všem subjektům v odvětví dopravy signál, že mají změnit své chování a učinit takové kroky, aby snížily svou spotřebu energie. Cestu ke snížení emisí však mohou otevřít přísnější normy a standardy, pokud jde o paliva, energetickou účinnost, počítačové řízení provozu a vývoj alternativních paliv, aniž by přitom byla negativně ovlivněna konkurenceschopnost.

7. Inovace, výzkum a vývoj, alternativní paliva

7.1 EHSV zdůrazňuje, že je naprosto nezbytné provádět aktivní průmyslovou politiku a koordinovaný výzkum a vývoj, aby byl podpořen přechod na nízkouhlíkové hospodářství. Skloubení nevyhnutelného růstu dopravy a poklesu znečišťujících emisí vyžaduje nepřetržité úsilí v oblasti výzkumu a vývoje.

7.2 V plánu pro odvětví dopravy se uvádí, že bude nezbytné pokračovat ve vývoji biopaliv, zejména pro letectví a těžká nákladní vozidla, a zároveň je v něm zdůrazněno, že s vývojem biopaliv jsou spojeny problémy v oblasti zabezpečení potravin a životního prostředí a že je třeba vyvinout udržitelnější biopaliva druhé a třetí generace.

7.3 Pokud jde o bioenergie, bude nutné vyvíjet soustavné úsilí, aby se dosáhlo většího snížení emisí skleníkových plynů a aby se předešlo změnám ve využívání půdy. Z tohoto důvodu bude třeba dále podporovat energetické využívání zbytků, vedlejších produktů a odpadu k výrobě paliv. Je zde ještě stále určitý potenciál v oblasti silniční nákladní dopravy a letecké a námořní dopravy, co se týče biopaliv. Ta však nejsou sama o sobě postačujícím řešením a nezbavují nutnosti rozvíjet a podporovat řešení, která usilují o nahrazení spalovacího motoru elektrickou mobilitou a/nebo vodíkovými technologiemi či jinými alternativními a udržitelnými zdroji energie.

7.4 Přechod k elektrické mobilitě bude muset být doprovázen přechodem ke sdílení vozidel. Nicméně bude třeba mít na paměti, že i v případě úplného přechodu k motorům poháněným udržitelnými palivy bude pořád hrozit, že budou dopravní komunikace ve městech přetížené, dokud se hromadná doprava a účinné systémy distribuce nestanou obecným pravidlem.

V Bruselu dne 26. května 2016.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Georges DASSIS