

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Evropská strategie pro nízkoe emisní mobilitu

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Zpravodaj: **Stefan BACK**

Konzultace	Evropská komise, 20. 7. 2016
Právní základ	Článek 304 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato ve specializované sekci	10. 2. 2017
Přijato na plenárním zasedání	23. 2. 2017
Plenární zasedání č.	523
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	128/0/2

1. Závěry a doporučení

1.1. EHSV podporuje evropskou strategii pro nízkoe emisní mobilitu ⁽¹⁾ (dále jen „strategie“), včetně jejích cílů a metod, které jsou v souladu s bílou knihou EU o dopravní politice z roku 2011 (dále jen „bílá kniha“) ⁽²⁾ a zamýšlenými vnitrostátně stanovenými příspěvky, které EU a její členské státy předložily na konferenci COP 21 a jež podporuje také EHSV ⁽³⁾ a konference COP 22 v Marrákeši.

1.2. EHSV připomíná své názory vyjádřené v jeho stanoviscích k bílé knize a jejímu provádění a k dopadům dohody přijaté na konferenci COP 21 na dopravní politiku EU v tom smyslu, že cíle stanovené v bílé knize pro snižování emisí skleníkových plynů jsou stále platné, ale metody jejich naplňování musí být aktualizovány a posíleny.

1.3. Vítá opatření strategie, která překračují rámec bílé knihy, zejména podporu inovací, včetně Evropské strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů ⁽⁴⁾, rozvoje propojených, integrovaných a automatizovaných vozidel, integrace elektrických vozidel do energetického systému prostřednictvím inteligentních sítí a včetně rozvoje nových obchodních modelů a nových dopravních vzorců na základě rozvoje ekonomiky sdílení a všeobecného rozvoje digitální ekonomiky.

1.4. EHSV podporuje ucelený přístup strategie, jenž zajišťuje soudržnost mezi dopravou a dalšími oblastmi politiky, jako je rozvoj trhu s elektřinou, podpora výzkumu a inovací, rozvoj nových dopravních řešení a nových dovedností a také zlepšení plánování mobility, včetně rozvoje veřejné dopravy. Uvítal by další rozvoj tohoto přístupu z hlediska propojení mezi strategií a sdělením o zlepšování jednotného trhu, včetně synergií mezi otevíráním trhů a účinností. Totéž platí i pro vyhlídky digitálního hospodářství, včetně digitální mobility, a pro rozvoj ekonomiky sdílení a oběhového hospodářství.

1.5. EHSV zdůrazňuje potenciální dopady rozvoje v oblastech uvedených v odstavci 1.4 na dopravní vzorce a upozorňuje na jeho sociální důsledky, včetně dopadů na uživatele a pracovní podmínky zaměstnanců, a na situaci mikropodniků, jež jsou využívány jako subdodavatelé. Všechny tyto záležitosti vyžadují včasnou pozornost, aby se případné problémy vyřešily v rané fázi. Stejně tak je třeba zvážit dopady na izolované komunity.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

⁽³⁾ Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 146; Úř. věst. C 291, 4.9.2015, s. 14; Úř. věst. C 303, 19.8.2016, s. 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final.

1.6. EHSV zdůrazňuje rozhodující význam, který má obnovení důvěry v údaje o emisích vozidel poskytované výrobcí, a podporuje opatření navržená za tímto účelem. Výbor rovněž vyzdvihuje důležitost podpory od zúčastněných stran a veřejnosti a dialogu s nimi, jakož i kroky, jež byly učiněny s cílem určit odpovědnost za nesprávné údaje v minulosti a zabránit opakování.

1.7. Vítá opatření zaměřená na zvýšení efektivity, jako je usnadnění realizace sítě TEN-T či přezkum železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu, a skutečnost, že je velký význam přikládán podpoře multimodality a stimulaci přechodu na druhy dopravy s nižší úrovní emisí, včetně železniční a kombinované dopravy. Bere na vědomí výzvu Komise týkající se přístupu autokarové a autobusové dopravy na trh, doporučuje však Komisi, aby rovněž zvážila další politická opatření s cílem rozšířit síť veřejné dopravy a stimulovat přechod od osobních aut k jiným druhům dopravy. Doporučuje tedy podrobnější přezkum možností, jež se nabízejí. Vyjadřuje však politování nad tím, že chybí zmínka o zlepšení pravidel týkajících se přístupu na trh silniční nákladní dopravy a o větší energetické účinnosti, kterou umožňuje evropský modulární systém pro jízdní soupravy. EHSV v této souvislosti rovněž upozorňuje na své stanovisko Vnitřní trh mezinárodní nákladní silniční dopravy – sociální dumping a kabotáž (TEN/575) a znovu podtrhuje důležitost jasných a vymahatelných právních předpisů a nutnost boje proti všem formám sociálního dumpingu a také proti podvodům a zneužívání, pokud jde o vysílání pracovníků a přístup k dávkám sociálního zabezpečení.

1.8. EHSV také vítá záměr přezkoumat směrnici o eurovinětě, znovu však připomíná význam flexibility pro zamezení dopadům nepřiměřených nákladů v odlehlých a řídko obydlených oblastech, včetně ostrovů a horských regionů. Podtrhuje také důležitost toho, aby jednotlivé druhy dopravy měly rovné podmínky, co se týče poplatků za infrastrukturu a vnějších nákladů, aby tak mezi nimi byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž.

1.9. Bere na vědomí opětovné zahájení činnosti v oblasti evropské služby elektronického mýtného (EETS), připomíná však, že o této službě bylo rozhodnuto v roce 2004 a dosud nebyla zavedena, což poukazuje na to, že je nezbytné přezkoumat celý systém, a odstranit tak překážky, jež zavedení této služby brání.

1.10. EHSV vítá, že byla věnována pozornost alternativním palivům a položen důraz na to, že je důležité pobízet k inovacím, a na nutnost vytvořit vhodný rámec, který umožní přeshraniční využívání elektřiny, zemního plynu, vodíku a biopaliv, jež nebude mít dopad na produkci potravin, což je v souladu s dříve vyjádřenými postoji EHSV. Vítá zaměření na interoperabilitu a normalizaci elektromobility.

1.11. Vítá také, že se sdělení věnuje zásadní otázce financování, a upozorňuje na to, že je nutné najít řešení pro spolufinancování malých projektů.

1.12. EHSV oceňuje, že strategie považuje podporu ze strany občanské společnosti za důležitou. Zdůrazňuje potenciál participativního dialogu jakožto nástroje pro získání podpory a řešení problémů a vyzdvihuje možnosti, jež skýtá vytvoření koalice mezi občanskou společností a orgány na nižší než celostátní úrovni správy⁽⁵⁾.

1.13. V zájmu transparentnosti Výbor navrhuje, aby Komise každoročně zveřejňovala srovnávací přehled emisí v odvětví dopravy.

1.14. Podporuje plánovaná opatření Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Mezinárodní námořní organizace (IMO) a domnívá se, že by mohly být podniknuty i další kroky, například by v rámci přípravy konkrétních projektů mohl být veden strukturovaný vnější dialog se sousedními zeměmi o nízkoemisní dopravě.

1.15. EHSV poznamenává, že návrh týkající se sdílení úsilí ponechává každému členskému státu prostor rozhodnout se, jakým způsobem dosáhne snížení emisí skleníkových plynů, a doporučuje, aby požadavky na oblast dopravy zůstaly v rámci omezení stanovených bílou knihou.

1.16. EHSV vyjadřuje politování nad skutečností, že aktualizace bílé knihy již není na programu Komise. Digitalizace, vývoj energetické politiky a ucelený pohled na navrhování a provádění politik ze strany současné Komise by totiž aktualizaci bílé knihy vyžadoval.

(5) Úř. věst. C 299, 4.10.2012, s. 170; Úř. věst. C 389, 21.10.2016, s. 20.

2. Souvislosti

Závazky EU ke snižování emisí a bílá kniha z roku 2011 o dopravní politice

2.1. Evropská komise rozhodla dne 20. července 2016 o balíčku opatření (dále jen „balíček“) ke snížení emisí v odvětvích, na něž se nevztahuje systém EU pro obchodování s emisemi (EU ETS).

2.2. Balíček je součástí naplňování cíle snížit emise skleníkových plynů do roku 2030 o 40 % oproti úrovním z roku 1990, o němž Evropská rada rozhodla ve dnech 23.–24. října 2014, a závazku (zamýšlené vnitrostátně stanovené příspěvky) přijatém Evropskou unií a jejími členskými státy na pařížské konferenci COP 21 v prosinci 2015.

2.3. Podle závěrů z října 2014 by odvětví, na něž se vztahuje EU ETS, měla snížit emise o 43 % a ostatní odvětví, včetně dopravy s výjimkou letectví, o 30 %, přičemž členské státy budou plnění tohoto úkolu spravedlivě a solidárně sdílet. Závěry dopravu konkrétně nezmiňují.

2.4. V bílé knize EU z roku 2011 o dopravní politice [COM(2011) 144] se konstatuje, že emise skleníkových plynů rozvinutých zemí je nutné „do roku 2050 snížit [...] o 80–95 % pod úroveň roku 1990“, aby bylo možné udržet globální oteplování pod 2 °C. V případě dopravy by stačilo „do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů [...] o 60 % v porovnání s rokem 1990“ nebo o 20 % pod úroveň roku 2008 (tj. 8 % nad úrovní z roku 1990) do roku 2030.

2.5. Komise potvrdila, že tyto cíle jsou slučitelné s rámcem politiky v oblasti klimatu a energetiky v období 2020–2030 přijatým v roce 2014 a rámcem energetické unie z roku 2015 a se závazky v podobě zamýšlených vnitrostátně stanovených příspěvků, které EU přijala ⁽⁶⁾.

2.6. Uvedla rovněž, že v zájmu naplnění těchto cílů bude nezbytné vyvíjet po roce 2020 další úsilí ⁽⁷⁾.

2.7. Nedávné hodnocení pokroku v provádění bílé knihy ukázalo, že na vyvozování závěrů je příliš brzy, a klade důraz na provádění ⁽⁸⁾.

Balíček

2.8. Tento balíček obsahuje:

- zastřešující sdělení nazvané Urychlení přechodu EU na nízkouhlíkovou ekonomiku [COM(2016) 500] (dále jen „sdělení“),
- legislativní návrh týkající se závazného každoročního snižování emisí skleníkových plynů členskými státy v období 2021–2030 [COM(2016) 482] (dále jen „návrh týkající se sdílení úsilí“),
- legislativní návrh týkající se zahrnutí emisí skleníkových plynů a jejich pohlcování v důsledku využívání půdy, změn ve využívání půdy a lesnictví do rámce politiky v oblasti klimatu a energetiky do roku 2030 [COM(2016) 479],
- evropskou strategii pro nízkoemisní mobilitu [COM(2016) 501] (dále jen „strategie“).

2.9. Sdělení stanoví základní zásady provádění, jako je sdílení zátěže v závislosti na hospodářství členských států (spravedlnost a solidarita), flexibilita díky využívání emisních práv v odvětvích, na něž se nevztahuje EU ETS, zachování ambiciózních cílů v oblasti snižování emisí skleníkových plynů na základě jednání s každým jednotlivým odvětvím (ekologická vyváženost). Sdělení zdůrazňuje, že důležité je prostředí, jež podporuje přechod.

2.10. **Návrh týkající se sdílení úsilí** rozděluje odpovědnost mezi členské státy formou zamýšlených vnitrostátně stanovených příspěvků na základě Pařížské dohody z konference COP 21. Každý členský stát rozhodne o tom, jak plánovaných výsledků dosáhne.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final, s. 15, bod 4.1; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final, s. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final, s. 15, bod 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. **Strategie** přebírá v oblasti snižování emisí cíle bílé knihy. Zaměřuje se na silniční dopravu a zahrnuje tyto hlavní body:

a) **Účinnost, chování, zpoplatnění silnic**

- optimalizace dopravních systémů,
- vliv na chování prostřednictvím mýtného,
- upřednostňování multimodality.

b) **Alternativní paliva**

- podpora nízkoemisní alternativní energie v dopravě,
- vývoj biopaliv druhé generace,
- směrnice o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (2014/94/EU).

c) **Vozidla s nízkými emisemi**

- společné normy umožňující přeshraniční cesty,
- podpora vozidel s nulovými emisemi, mimo jiné prostřednictvím zadávání veřejných zakázek,
- certifikace emisí CO₂ a spotřeby paliva u autobusů a těžkých nákladních vozidel,
- obnova důvěry v měření úrovní emisí za skutečných jízdních podmínek.

d) **Vytváření prostředí: součinnost a nové obchodní modely, inovace, digitální ekonomika, rozvoj kompetencí, investice a podpora**

- vytváření příznivého prostředí pro nízkoemisní mobilitu prostřednictvím součinnosti s jinými oblastmi politik, výzkumu, inovací a budování kompetencí.

e) **Letectví a námořní doprava – mezinárodní opatření**

- Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) nyní navrhuje celosvětové tržní opatření pro oblast letectví a Mezinárodní námořní organizace (IMO) vypracovává kritéria pro energeticky účinný design pro loďní dopravu, přičemž prvním krokem bude monitorování emisí.

3. **Obecné připomínky**

3.1. Stejně jako v případě bílé knihy a zamýšlených vnitrostátně stanovených příspěvků EU ⁽⁹⁾ podporuje EHSV i cíle stanovené ve strategii.

3.2. EHSV opakuje, že podporuje cíle bílé knihy, a znovu – stejně jako ve svém stanovisku z roku 2015 k provádění bílé knihy – vyjadřuje politování nad skutečností, že vnitřní trh v oblasti dopravy nebyl dosud ani zdaleka dokončen a že opatření v tomto směru by byla vítaná ⁽¹⁰⁾. Úplná realizace vnitřního trhu by zlepšila využívání zdrojů a snížila emise. K jejímu dosažení jsou nutné jasné a vymahatelné právní předpisy doprovázené opatřeními, jejichž účelem je bojovat proti všem formám sociálního dumpingu a také proti podvodům a zneužívání, pokud jde o vysílání pracovníků a přístup k dávkám sociálního zabezpečení.

3.3. EHSV podporuje také nové a inovativní prvky strategie, např. C-ITS včetně vývoje spolupracujících, propojených a automatizovaných vozidel a integrace elektrických vozidel do energetického systému prostřednictvím inteligentních sítí, rozvoj nových obchodních modelů a nových dopravních vzorců v návaznosti na rozvoj ekonomiky sdílení prostřednictvím platform IT a obecného rozvoje digitální ekonomiky. Digitální systémy budou mít rovněž dopad na přepravu jak cestujících, tak zboží a budou např. optimalizovat dopravní toky a možnost výběru variant, jež účinně využívají zdroje a přispějí ke snížení emisí ⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 146; Úř. věst. C 291, 4.9.2015, s. 14; Úř. věst. C 303, 19.8.2016, s. 10.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. C 291, 4.9.2015, s. 14, odstavce 1.5 a 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final.

3.4. Výbor zdůrazňuje rozhodující význam, který má obnovení důvěry v údaje o emisích vozidel poskytované výrobci, a podporuje opatření navržené za tímto účelem. Vyzdvihuje také důležitost podpory od zúčastněných stran a veřejnosti a dialogu s nimi, jakož i kroky, jež byly učiněny s cílem určit odpovědnost za nesprávné údaje v minulosti a zabránit opakování.

3.5. Znovu upozorňuje, že řada navržených opatření vyžaduje flexibilitu a musí být přizpůsobena místním podmínkám, včetně zpoplatnění silnic⁽¹²⁾.

3.6. Opět vyslovuje svou podporu cílům Pařížské dohody z konference COP 21 a zamýšleným vnitrostátně stanoveným příspěvkům EU a i nadále zastává názor, že se tyto závazky nijak nedotýkají cílů stanovených v bílé knize⁽¹³⁾. Bere na vědomí skutečnost, že smluvní strany Pařížské dohody podporují její provádění, což bylo vyjádřeno marrákešským prohlášením („Marrakesh Action Proclamation“) a ustavením marrákešského partnerství pro celosvětovou akci („Marrakesh Partnership for Global Action“), jež zahrnuje jak strany dohody, tak zainteresované subjekty, jež stranami dohody nejsou.

3.7. EHSV opakuje svůj názor, že je nezbytné přezkoumat provádění bílé knihy a rámcovou strategii k vytvoření odolné energetické unie (COM(2015) 80) a případně doplnit nová opatření, aby se dosáhlo jejich cílů⁽¹⁴⁾.

3.8. EHSV zdůrazňuje, že je třeba vytvořit prostředí, jež bude provádění strategie podporovat, nebo vytvořit příznivý rámec, a v tomto ohledu odkazuje na sdělení Komise nazvané Po pařížské konferenci⁽¹⁵⁾, jež hovoří o nutnosti „odklonit se od fragmentovaného systému, který se vyznačuje nekoordinovanými vnitrostátními politikami, tržními překážkami a oblastmi izolovanými od energie“. Energetická unie představuje rámec pro prostředí příznivé pro transformaci energetiky a připravovaná strategie výzkumu, inovací a konkurenceschopnosti bude využívat synergie energetiky, dopravy, oběhového hospodářství a průmyslových a digitálních inovací, aby se současné i budoucí evropské nízkouhlíkové a energeticky účinné technologie staly konkurenceschopnějšími. To zahrnuje rovněž opatření zaměřená na zlepšování dovedností a podporu výzkumu a vývoje, jak již bylo uvedeno výše v odstavci 3.3.

Nezbytné je působení různých zúčastněných stran z řad občanské společnosti, tj. veřejnosti, spotřebitelů, sociálních partnerů, malých a středních podniků, inovativních začínajících podniků a průmyslových podniků konkurenceschopných na celosvětové úrovni. Jako kontext, v němž se uskuteční značná část budoucí transformace, jsou zmíněna inteligentní města a městské komunity a jejich úloha, pokud jde o rozvoj veřejné dopravy a dopravní plánování⁽¹⁶⁾.

3.9. Strategie uplatňuje meziodvětvový přístup, např. když se zabývá nutností příznivého prostředí a když odkazuje na digitální řešení v oblasti mobility a na propojení s politikou v oblasti energetiky. Tento přístup je v souladu s pracovním dokumentem útvarů Komise o provádění bílé knihy a se sdělením komise o zlepšování jednotného trhu. Oba tyto dokumenty usilují o zviditelnění a lepší pochopení odvětvových politik tím, že je dávají do souvislosti se zastřešujícími strategiemi EU⁽¹⁷⁾.

3.10. EHSV podporuje ucelený přístup strategie k dopravní politice, ocenil by však, kdyby byl více rozpracován, například pokud jde o soulad mezi strategií a sdělením o zlepšování jednotného trhu, včetně součinnosti mezi otevřením a účinností trhu, o možnosti jednotného digitálního trhu, ekonomiku sdílení a oběhové hospodářství, včetně dopadů na způsoby využití dopravy, jakož i sociální aspekty⁽¹⁸⁾.

3.11. Pracovní dokument Komise připojený ke strategii upozorňuje na řadu nových „společenských“ trendů, jako je ekonomika sdílení v oblasti dopravy, automatická a propojená vozidla, digitalizace a mobilita jako služba. Tyto trendy, včetně intenzivnějšího využívání internetových platforem, měly být ve strategii zmíněny.

⁽¹²⁾ Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 146.

⁽¹³⁾ Úř. věst. C 303, 19.8.2016, s. 10, odstavce 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 a 5.2.

⁽¹⁴⁾ Úř. věst. C 303, 19.8.2016, s. 10, odstavce 1.4, 5.2 a 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final, oddíl 3.1, s. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final, oddíl 3.1, s. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226, oddíl 4.1, s. 27.

⁽¹⁸⁾ COM(2016) 288 final; COM(2016) 356 final.

3.12. EHSV vyjadřuje politování nad tím, že strategie nijak nezmiňuje sociální aspekty – včetně práv spotřebitelů, vztahů na trhu práce a statusu mikropodniků – některých plánovaných iniciativ, například plánu pro spolupracující inteligentní dopravní systém (C-ITS), digitální ekonomiky, nových dopravních vzorců či dalšího otevírání trhu v různých odvětvích dopravy. Domnívá se, že je důležité řešit tyto aspekty již v rané fázi, aby se zamezilo zbytečnému napětí.

3.13. EHSV oceňuje skutečnost, že se strategie zabývá financováním, neboť financování má pro její provádění zásadní význam. Upozorňuje na potřeby financování v případě oblastí s omezenými finančními zdroji a projektů, které nejsou dostatečně rozsáhlé, aby dosáhly prahových hodnot stanovených pro spolufinancování ze strany EU. Možnosti financování malých projektů by měly být v odvětví dopravy dostupné, jako je tomu v energetice.

3.14. EHSV přikládá velký význam přezkumu bílé knihy, jež Komise naplánovala na rok 2016⁽¹⁹⁾. Nesouhlasí s tím, že na posouzení jejího provádění je příliš brzy⁽²⁰⁾, neboť faktory jako digitalizace, rozvoj energetické politiky a ucelené navrhování a provádění politik ze strany současné Komise vyžadují aktualizaci bílé knihy.

3.15. EHSV podporuje návrhy vnější činnosti uvedené ve strategii, zejména další opatření Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Mezinárodní námořní organizace (IMO) v oblasti letectví a lodní dopravy. Vyjadřuje politování nad tím, že strategie nezmiňuje další formy vnější činnosti, například strukturované dialogy a referenční srovnávání se sousedními zeměmi ve východní Evropě a severní Africe.

4. Konkrétní připomínky

4.1. EHSV podporuje akční plán připojený ke strategii, má k němu však tyto připomínky:

- Vyjadřuje politování nad skutečností, že akční plán sice zmiňuje snadnější realizaci transevropské dopravní sítě (TEN-T), přezkum týkající se evropské železniční sítě pro konkurenceschopnou nákladní dopravu a pravidla pro přístup autokarové a autobusové dopravy na trh, neuvádí však plánované návrhy ohledně zlepšení pravidel pro přístup na trh, pokud jde o zboží přepravované po silnici. Akční plán tak opomíjí jeden prvek právní úpravy trhu v oblasti dopravy, kde existuje značný prostor pro zkvalitnění fungování trhu, aby se z něj stal energeticky účinnější dopravní systém účinněji využívající zdroje. EHSV upozorňuje na své stanovisko Vnitřní trh mezinárodní nákladní silniční dopravy – sociální dumping a kabotáž (TEN/575) a znovu podtrhuje důležitost jasných a vymahatelných právních předpisů a nutnost boje proti všem formám sociálního dumpingu a také proti podvodům a zneužívání, pokud jde o vysílání pracovníků a přístup k dávkám sociálního zabezpečení.
- EHSV bere s potěšením na vědomí plány na revizi směrnice o euroviněť (1999/62/ES), směrnice o evropské službě elektronického mýtného (2004/52/ES) a rozhodnutí Komise z roku 2009 o technických aspektech této evropské služby.
- Opakuje svůj názor, že flexibilita a předcházení dopadům neúměrných nákladů v odlehlých a řídké obydlených regionech, včetně ostrovů a horských regionů, by měly být důležitou součástí každého chystaného návrhu⁽²¹⁾.
- Směrnice o evropské službě elektronického mýtného byla přijata v roce 2004, ale dosud nebyla i přes řadu pokusů provedena. EHSV se domnívá, že by se tato koncepce nyní měla přezkoumat, aby se zajistilo, že bude pro provozovatele a uživatele atraktivnější.

4.2. Souhlasí s tím, že evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů má velký potenciál přinést přidanou hodnotu prostřednictvím větší účinnosti, a upozorňuje na zásadní změny, které spolupracující inteligentní dopravní systém (C-ITS) přinese v oblasti dopravních vzorců, struktury trhu, smluvního práva a sociálních aspektů, například v podobě většího počtu mikropodniků řízených internetovými platformami. Těmto aspektům je třeba věnovat náležitou pozornost⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ Úř. věst. C 303, 19.8.2016, s. 10, odstavce 1.4 a 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, oddíl 5, s. 34 a oddíl 2, s. 4.

⁽²¹⁾ Úř. věst. C 303, 19.8.2016, s. 10, odstavec 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final.

4.3. EHSV podporuje cíl strategie spočívající v upřednostňování multimodality a zdůrazňuje, že je třeba preferovat taková dopravní řešení, jež v daném konkrétním případě využívají zdroje nejúčinněji. Doufá rovněž, že hodnocení směrnice o kombinované dopravě povede k její přínosné aktualizaci, jež zajistí dostatečnou flexibilitu, a tím i maximální účinnost, aniž by však předpokládala paralelní přístup na trh v oblasti silniční dopravy. Podtrhuje význam stimulace přechodu na druhy dopravy s nižší úrovní emisí, včetně železniční a kombinované dopravy, a v tomto ohledu zdůrazňuje, že je důležité vyřešit otázku poplatků za infrastrukturu a vnějších nákladů tak, aby byla zajištěna spravedlivá hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy.

4.4. EHSV upozorňuje na lepší využívání zdrojů, které zajistily jízdní soupravy dlouhé 25,25 m (evropský modulární systém – EMS). Jízdní soupravy s touto koncepcí mohou uvést náklad tří běžných souprav, což znamená větší energetickou účinnost a nižší emise na jednotku. Z tohoto důvodu by soupravy s touto koncepcí měly být povoleny všude, kde to podmínky umožňují, mimo jiné v přeshraniční dopravě, závisí však na posouzení jednotlivých členských států.

4.5. Podporuje přístup strategie k alternativním palivům, včetně potřeby podpory trhu a zavádění infrastruktury v souladu s různými požadavky jednotlivých druhů dopravy, přičemž v současnosti se jedná především o a) elektřinu, zejména pro osobní automobily; b) zemní plyn v různých formách využívaný především v nákladních vozidlech, autobusech a lodích; c) biopaliva. EHSV zdůrazňuje, že odvětví alternativních paliv se neustále rozvíjí a jak nabídka, tak i poptávka se mohou měnit.

4.6. Podporuje plány pro rozvoj biopaliv, které nepocházejí ze zemědělských výrobků ani využívání půdy, jež by mělo dopad na produkci potravin, nýbrž z jiných zdrojů, například z odpadních produktů, vedlejších výrobků a odpadu, mimo jiné z lesnictví, což je v souladu s dříve vyjádřenými stanovisky EHSV⁽²³⁾.

4.7. Zdůrazňuje, že je důležité zapojit do provádění strategie občanskou společnost a orgány na nižší než celostátní úrovni správy. Důležitou úlohu by hrál intenzivněji využívaný participativní dialog s občanskou společností, který EHSV navrhoval ve svém průzkumném stanovisku ze dne 11. července 2012 k tématu Bílá kniha o dopravě – jak získat podporu a účast občanské společnosti⁽²⁴⁾, jež vedlo k uspořádání dvou konferencí – v Malmö v roce 2015 a v Miláně v roce 2016 – o budoucnosti koridorů evropské hlavní sítě, které se věnovaly otázkám provádění, řízení a financování.

4.8. V zájmu zlepšení transparentnosti Výbor navrhuje, aby Komise každoročně zveřejňovala srovnávací přehled snižování emisí.

4.9. Dále upozorňuje, že vytvoření koalice je důležité pro účely podpory provádění a pro řešení problémů, což EHSV uvedl ve svém stanovisku k této věci⁽²⁵⁾.

4.10. EHSV vyjadřuje politování nad tím, že se návrh týkající se sdílení úsilí nezabývá případnou potřebou stanovit cíle pro jednotlivá odvětví, pokud jde o snižování emisí. Podle strategie je bílá kniha zaměřena na dopravu a vychází z řádného posouzení toho, co je proveditelné, aniž by to negativně ovlivnilo dopravní funkce. Další kroky popsané v pracovním dokumentu útvarů Komise připojeném ke strategii jsou skromné a snížily by emise v odvětví dopravy o 18–22 % do roku 2030 místo v současnosti plánovaných 18–19 %⁽²⁶⁾.

V Bruselu dne 23. února 2017.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Georges DASSIS

⁽²³⁾ Úř. věst. C 303, 19.8.2016, s. 10, odstavec 1.8.

⁽²⁴⁾ Úř. věst. C 299, 4.10.2012, s. 170, odstavec 1.11; Úř. věst. C 389, 21.10.2016, s. 20.

⁽²⁵⁾ Úř. věst. C 389, 21.10.2016, s. 20.

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, oddíl 5, s. 82–83.