

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru – Úloha dopravy při plnění cílů udržitelného rozvoje a z toho plynoucí důsledky pro tvorbu politik EU**(stanovisko z vlastní iniciativy)**

(2018/C 367/02)

Zpravodajka: **Tellervo KYLÄ-HARAKKA-RUONALA**

Rozhodnutí plenárního shromáždění	15. 2. 2018
Právní základ	čl. 29 odst. 2 jednacího řádu stanovisko z vlastní iniciativy
Odpovědná specializovaná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato ve specializované sekci	28. 6. 2018
Přijato na plenárním zasedání	11. 7. 2018
Plenární zasedání č.:	536
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	136/0/3

1. Závěry a doporučení

1.1. Doprava je klíčovým prvkem, který umožňuje plnění několika cílů udržitelného rozvoje. Výrazně přispívá k cílům udržitelného rozvoje v oblasti hospodářského rozvoje, průmyslu a malých a středních podniků a také obchodu a investic. Proto také pomáhá plnit cíle udržitelného rozvoje, které se zaměřují na podporu zaměstnanosti a životních podmínek a zmírňování nerovností a vyloučení. Doprava však přináší v oblasti cílů udržitelného rozvoje také řadu výzev, jako je potřeba snížit dopady na klima a životní prostředí, zlepšit dopravní systémy a bezpečnost silničního provozu a řešit obavy týkající se pracovních míst a důstojné práce.

1.2. EHSV vybízí Komisi, aby vypracovala nový integrovaný politický rámec pro příští generaci dopravní politiky s cílem položit základy pro zlepšení dopravy a mobility a zároveň splnit sociální a environmentální cíle.

1.3. Tvorba politik v EU musí za tímto účelem zajišťovat příznivé podmínky, aby mohla doprava plnit potřeby občanů a podniků v oblasti mobility. To v souladu s cíli udržitelného rozvoje vyžaduje značné investice do odpovídající infrastruktury, inovací a řádně fungujících dopravních systémů včetně veřejné dopravy.

1.4. Je třeba rovněž vyvinout úsilí s cílem reagovat na cíle udržitelného rozvoje, které se týkají sociálních aspektů dopravy, jako je podpora plné a produktivní zaměstnanosti, důstojné práce a rozvoje dovedností, jakož i zajištění rovnosti žen a mužů, přičemž je třeba věnovat zvláštní pozornost potřebám osob ve zranitelných situacích, jako jsou děti, osoby se zdravotním postižením a starší osoby. Při řádném řízení strukturálních změn by měl hrát klíčovou úlohu sociální dialog.

1.5. Cíl v oblasti změny klimatu představuje pro dopravu obrovskou výzvu a vyžaduje intenzivní rozvoj dopravních systémů, zavádění škály dekarbonizačních opatření a nové a inovativní přístupy k mobilitě.

1.6. Digitalizace a robotizace patří mezi hlavní trendy, které mají vliv na rozvoj dopravy a vyžadují řádné řízení příležitostí a výzev. Digitalizace přispívá k udržitelné dopravě tím, že činí logistiku účinnější, pomáhá poskytovat lepší informace o dopravě pro cestující a zvyšuje bezpečnost silničního provozu.

1.7. Doprava je záležitostí celé společnosti, a proto je zásadní zapojit do přípravy a provádění dopravní politiky občanskou společnost. Vzhledem k tomu, že úloha veřejného sektoru je zásadní, je třeba podporovat opatření zdola nahoru s cílem nalézt nejlepší možná řešení pro dopravu.

1.8. EHSV dále vyzývá Komisi, aby posoudila ukazatele cílů udržitelného rozvoje z hlediska dopravy a podpořila rozvoj ukazatelů, které budou relevantní, budou poskytovat realistický a informativní obraz vývoje a budou v souladu s integrovaným přístupem.

2. Související informace

2.1. Cíle udržitelného rozvoje Agendy Organizace spojených národů 2030 obecně pokrývají různé aspekty hospodářských, společenských a environmentálních výzev, jimž celosvětově čelíme. Žádný z cílů udržitelného rozvoje není specificky zaměřen na dopravu a mobilitu, ale doprava implicitně souvisí s několika cíli. Mimo to několik ze 169 cílů doplňujících cíle udržitelného rozvoje se přímo týká dopravy: jde především o ty, které souvisejí s infrastrukturou, místními dopravními systémy a bezpečností silničního provozu. Proto tři z 232 ukazatelů používaných ke sledování pokroku souvisí s dopravou, neboť měří objem dopravy, přístup k veřejné dopravě a počet úmrtí při dopravních nehodách.

2.2. Doprava má ve vztahu k cílům udržitelného rozvoje různé úkoly. Cíle udržitelného rozvoje poskytují dopravě jak příležitosti, tak i výzvy, a doprava má při provádění cílů udržitelného rozvoje úlohu jak podpůrnou, tak adaptační. „Dopravou“ se zde rozumí přeprava zboží a cestujících zahrnující všechny druhy dopravy.

2.3. Cílem stanoviska z vlastní iniciativy je

- zjistit, jak doprava přispívá k dosahování cílů udržitelného rozvoje, a rovněž, jak cíle udržitelného rozvoje mohou být prospěšné pro dopravu nebo ji mohou utvářet;
- analyzovat možné důsledky vazby mezi dopravou a cíli udržitelného rozvoje pro politiky EU související s dopravou jak ve vnitrostátním, tak i v celosvětovém měřítku;
- poskytnout názory a návrhy EHSV k tomu, jak by tyto vazby měly být zohledněny v politikách EU a jejich tvorbě s cílem řádně využít příležitostí a řídit rizika.

Úloha dopravy jako klíčového faktoru pro dosažení cílů udržitelného rozvoje je analyzována v kapitolách 3 a 4. Kapitola 5 se zabývá tím, jak jsou cíle udržitelného rozvoje prospěšné pro dopravu posílením jejích základů. Kapitoly 6 a 7 analyzují, jaké výzvy a očekávání cíle udržitelného rozvoje stanovují pro dopravu. Na základě této analýzy shrnuje kapitola 8 zjištění, souvislosti a doporučení pro tvorbu politiky.

3. Doprava a cíle udržitelného rozvoje: zajištění hospodářského rozvoje a zaměstnanosti

3.1. Doprava je jedním z hlavních faktorů umožňujících hospodářský rozvoj jak v EU, tak v celosvětovém kontextu a zaslouží si tedy ústřední místo v agendě EU. Doprava zásadním způsobem přispívá k plnění cíle č. 8, který usiluje o trvalý, inkluzivní a udržitelný hospodářský růst, plnou a produktivní zaměstnanost a důstojnou práci pro všechny.

3.2. Přestože se digitalizace rozšiřuje do všech oblastí hospodářství a společnosti, neznamená konec materiální výroby a spotřeby. Logistika propojuje různé části dodavatelských řetězců od přepravy surovin, meziproduktů až po konečné výrobky ke spotřebitelům. Doprava je tedy pro průmysl, zemědělství a obchod nezbytná.

3.3. Řádné řízení dopravy může rovněž přispět ke konkrétnímu cíli č. 8, který požaduje, aby politiky prosazovaly udržitelný cestovní ruch s cílem vytvářet pracovní místa a podporovat místní kulturu a výrobky.

3.4. Kromě toho, že slouží ostatním podnikům, představuje doprava sama o sobě výrazné obchodní odvětví, které poskytuje miliony pracovních míst a významně přispívá k hospodářství. Doprava navíc podněcuje výrobní odvětví, například automobilový, železniční, lodní a letecký průmysl.

3.5. Celkově vzato se doprava podílí na plnění cíle č. 9, který požaduje výrazný nárůst podílu průmyslu na zaměstnanosti a HDP. Podnikání související s dopravou zahrnuje velké množství malých a středně velkých podniků, a doprava se tedy také podílí na integraci malých a středně velkých podniků do hodnotových řetězců a trhů a podporuje jejich růst, jak požadují cíle č. 8 a č. 9.

3.6. Obdobně se doprava podílí i na tvorbě pracovních míst, jak požaduje cíl č. 8, a to v odvětvích souvisejících s dopravou. Doprava rovněž umožňuje lepší zeměpisné sladění pracovních míst a pracovní síly, a tedy i vyšší zaměstnanost. Existují však také výzvy, například transformace zapříčiněná digitalizací a robotizací, v jejichž důsledku se předpokládají zásadní změny, pokud jde o pracovní místa a úkoly.

3.7. V celosvětovém měřítku doprava přispívá k plnění cíle č. 17, který má posílit globální partnerství pro udržitelný rozvoj. Tento cíl vyzývá k podpoře všeobecného, standardizovaného, otevřeného, nediskriminačního a spravedlivého multilaterálního obchodního systému pod dohledem WTO. Doprava je páteří obchodu, a má tedy významný potenciál při prosazování tohoto cíle.

3.8. Cíl č. 9 vyzývá k rozvoji udržitelné a odolné infrastruktury v rozvojových zemích. To souvisí s cílem č. 10, jehož tématem je snižování nerovností uvnitř zemí a mezi nimi a který vyzývá k rozvojové pomoci a zahraničním přímým investicím do zemí, kde jich je nejvíce zapotřebí.

3.9. Tím, že doprava podněcuje hospodářský rozvoj a tvorbu důstojných pracovních míst prostřednictvím výroby, obchodu a investic, má rovněž svou úlohu při plnění cíle č. 1, který se zaměřuje na odstranění všech podob chudoby po celém světě.

4. Doprava a cíle udržitelného rozvoje: zajištění přístupu ke zboží a službám

4.1. Spotřebitelé využívají dopravu coby možnost přístupu ke komoditám, jako jsou například potraviny, jak uvádí cíl č. 2, a další základní komodity nebo luxusnější výrobky. Kromě toho lidé dopravu také využívají, aby se dostali ke službám, například v souvislosti s cestovním ruchem, koníčky, nebo systémy sociálních dávek.

4.2. Doprava je jedním z hlavních prvků propojujících trhy, a to jednotný trh i mezinárodní obchod. Propojené trhy jsou účinnější a kumulují výhody, a tím přispívají k přístupnosti a cenové dostupnosti zboží pro spotřebitele.

4.3. Doprava je také klíčová pro poskytování a využívání zdravotnických služeb v EU i po celém světě. Doprava tedy přispívá k plnění cíle č. 3, který se zaměřuje na předcházení a léčbu nemocí a zajištění zdravého života a dobrých podmínek pro všechny.

4.4. Totéž platí, pokud jde o poskytování vzdělávání a účast na něm. Doprava tedy přispívá k cíli č. 4, jehož záměrem je zajistit inkluzivní a spravedlivé kvalitní vzdělávání a podpořit příležitosti v oblasti celoživotního učení pro všechny.

5. Doprava a cíle udržitelného rozvoje: položení základů pro mobilitu

5.1. Aby doprava usnadňovala mobilitu osob a zboží, musí být přístupná, cenově dostupná, musí hladce a účinně fungovat a být bezpečná a spolehlivá. Pro EU je tedy klíčové posílit investice do řádné infrastruktury a vhodných technologií a podpořit dobré fungování dopravních systémů.

5.2. Cíl č. 9 má přímý pozitivní dopad na dopravu, jelikož prosazuje rozvoj kvalitní, spolehlivé, udržitelné a odolné infrastruktury v zájmu podpory hospodářského rozvoje a dobrých životních podmínek lidí.

5.3. Hladké překračování hranic v rámci vnitřního trhu a mezinárodní doprava a cestování jsou zcela zásadní pro řádné fungování trhů a pro pohyb zboží a osob. Cíl č. 9 tento úkol podporuje tím, že klade důraz na úlohu přeshraniční infrastruktury.

5.4. Cíl č. 11 usiluje o vytvoření inkluzivních, bezpečných, odolných a udržitelných měst a obcí. Požaduje přístup k bezpečným, cenově dostupným, přístupným a udržitelným dopravním systémům pro všechny, přičemž je třeba věnovat zvláštní pozornost potřebám osob ve zranitelných situacích, jako jsou děti, osoby se zdravotním postižením a starší osoby. To vyžaduje řádné územní plánování a plánování systémů dopravního provozu a také odpovídající veřejné investice do infrastruktury. Rozvoj veřejné dopravy hraje v tomto ohledu významnou roli v městských i venkovských oblastech.

5.5. Pokud jde o inovace, cíl č. 9 prosazuje vědecký výzkum a modernizaci technologických schopností průmyslových odvětví. Je to důležité i z hlediska rozvoje dopravy a odvětví s ní souvisejících.

5.6. Cíl č. 7 dále požaduje mezinárodní spolupráci, která by usnadnila přístup k výzkumu a technologiím v oblasti čisté energie, a také prosazování investic do energetické infrastruktury a čistých energetických technologií. Tato opatření včetně infrastruktury pro alternativní paliva a elektrické dobíjení jsou prospěšná i pro dekarbonizaci dopravy.

5.7. S nárůstem digitalizace a robotizace dopravy by se mělo ještě více pozornosti soustředit na potřeby digitální infrastruktury, včetně automatizovaného řízení dopravy a kontrolních systémů. Cíl č. 9 uvádí, že je zapotřebí podstatným způsobem zlepšit přístup k informačním a komunikačním technologiím a usilovat o zajištění všeobecného a cenově dostupného přístupu k internetu. Cíl č. 17 zase požaduje posílení využívání základních technologií, a to zejména IKT. Digitalizace činí logistiku účinnější a pomáhá například poskytovat lepší dopravní informace cestujícím.

6. Doprava a cíle udržitelného rozvoje: naplnění sociálních očekávání

6.1. Doprava se podílí na zdravotní péči a dobrých životních podmínkách, ale zároveň způsobuje i zdravotní rizika v důsledku znečištění, například částic v ovzduší, a v důsledku dopravních nehod. Cíl č. 3 chce přispět k podstatnému snížení těchto rizik. Nezbytnými prostředky ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu jsou účinné systémy řízení dopravy, regulace a vymáhání. Pokročilá automatizace díky snížení rizika lidské chyby zvýší bezpečnost dopravy, navzdory obavám spojeným s technologiemi.

6.2. Vzdělání a odborná příprava, jež požaduje cíl č. 4, jsou klíčové pro zajištění potřebných dovedností pracovníků a podnikatelů v odvětvích souvisejících s dopravou. Změny úkolů způsobené například digitalizací znamenají výraznou změnu v poptávce po dovednostech. Cíl č. 4 je tedy důležitý pro umožnění fungování dopravy.

6.3. Cíl č. 5 požaduje dosažení rovnosti žen a mužů a posílení postavení všech žen a dívek. Odvětví dopravy může posílit rovnost žen a mužů tím, že přiláká více žen, aby se do něj zapojily jako podnikatelky nebo zaměstnankyně, a využije tak potenciál jak žen, tak i mužů. Doprava, zejména veřejná doprava, musí ženám rovněž zajistit bezpečné cestování.

6.4. Cíl č. 8 požaduje plnou a produktivní zaměstnanost, předcházení vyloučení mladých lidí, důstojnou práci pro všechny a ochranu pracovních práv. Podmínky se v této oblasti liší. V rozvojových zemích může být nejdůležitějším cílem provádění základních práv pracovníků, zatímco v EU souvisí největší obavy do budoucna s podporou plné zaměstnanosti a důstojné práce pro všechny.

6.5. Řízení strukturálních změn, jimž EU z důvodu digitalizace a přechodu na nízkouhlíkové hospodářství čelí, vyžaduje komplexní strategie pro zajištění spravedlivého a hladkého přechodu, pro snížení negativních sociálních dopadů a reakci na nedostatek v oblasti dovedností.

6.6. Cíl č. 10 dále požaduje prosazování sociálního, ekonomického a politického začleňování všech osob a přijetí politik usilujících o větší rovnost. Tyto zásady rovněž posilují cíl č. 1, kterým je vymýcení chudoby. Pokud jde o dopravu, cíl č. 9 požaduje cenově dostupný a spravedlivý přístup pro všechny. Doprava, a zejména ta veřejná, umožňuje přístup k práci, zboží a službám a tím se podílí na předcházení vyloučení osob.

6.7. Cíl č. 10 požaduje také usnadnění toho, aby k migraci a mobilitě osob docházelo bezpečným, legálním a odpovědným způsobem. S dopravou to souvisí ve dvou ohledech. Doprava jednak hraje úlohu při předcházení ztrátám na životech a přispívá k bezpečnému a legálnímu pohybu uprchlíků a migrantů, a jednak odvětví dopravy poskytuje migrantům příležitost začlenit se na pracovních trzích.

7. Doprava a cíle udržitelného rozvoje: realizace environmentálních cílů

7.1. Kromě naplňování potřeb lidí a podniků v oblasti mobility musí doprava splňovat i požadavky v oblasti klimatu a životního prostředí. Cíl č. 13 zdůrazňuje nutnost naléhavých opatření v boji proti změně klimatu a jejím dopadům. Doprava je hlavním zdrojem celosvětových emisí skleníkových plynů a odvětvím, v němž i nadále dochází k nárůstu emisí, a proto představuje tento cíl pro dopravu obrovskou výzvu. Vyžaduje zvýšené úsilí o dosažení cílů stanovených v politikách EU, jakož i celosvětovou spolupráci, pokud jde o mezinárodní leteckou a námořní dopravu.

7.2. Cíl oddělení hospodářského růstu od poškozování životního prostředí, jak to požaduje cíl č. 8, představuje z hlediska dopravy rovněž obrovskou výzvu, jelikož hospodářský růst je na dopravě silně závislý. Úsilí o oddělení tedy vyžaduje intenzivní rozvoj udržitelných dopravních systémů s minimálním dopadem na životní prostředí, zavádění pokročilých technologií a rovněž nové a inovativní přístupy k mobilitě. To rovněž odpovídá cíli č. 12, který se týká zodpovědné spotřeby a výroby.

7.3. Infrastruktura hraje důležitou úlohu, pokud jde o dopady dopravy na životní prostředí. Cíl č. 15 usiluje o ochranu, obnovu a podporu udržitelného využívání suchozemských ekosystémů, což je třeba zohlednit při územním plánování a výstavbě infrastruktury. Totéž platí i pro cíl č. 11, který se zabývá potřebou zesílit úsilí v oblasti ochrany a zachování světového kulturního a přírodního dědictví.

7.4. Energie je základní podmínkou dopravy, a proto se tento cíl týkající se energie přímo vztahuje i na dopravu. Požaduje významný nárůst podílu obnovitelných zdrojů energie v celosvětové skladbě zdrojů energie a také výrazné zlepšení energetické účinnosti. Cíl č. 12 zase zahrnuje cíl v oblasti postupného ukončování dotací na škodlivá fosilní paliva. Vzhledem k rozšířenému používání fosilních paliv v dopravě má tento cíl na dopravu a její uživatele jasný dopad.

7.5. Cíl č. 14 se zabývá ochranou a udržitelným využíváním oceánů, moří a mořských zdrojů. Kromě činnosti na pevnině je rovněž výzvou pro námořní dopravu, aby zlepšila nakládání s odpady a snížila emise.

7.6. Environmentální dopady nesouvisí pouze se samotnou dopravou, ale také s životním cyklem vozidel, letadel a lodí od výroby po skončení jejich životnosti. Dopady mohou být sníženy prostřednictvím lepší účinnosti využívání zdrojů a využívání čistých technologií v průmyslových procesech, jakož i prostřednictvím recyklace a opětovného použití, jak se požaduje u cílů č. 9 a č. 12.

7.7. Při snižování emisí hrají svoji úlohu také opatření zlepšující plynulost provozu. Proto jsou velmi důležité také vysoce kvalitní infrastruktura a plynulost přeshraničního pohybu, využívání půdy a územní plánování, účinná veřejná doprava a multimodální alternativy nákladní dopravy.

7.8. Rozvoj autonomní dopravy může díky většímu komfortu pro cestující vést k většímu používání osobních automobilů. Na druhou stranu má sdílení aut a využívání veřejné dopravy snížit množství soukromých automobilů. Celkově vzato přispívají digitalizace a robotizace k účinnější dopravě a logistice, což má pozitivní dopad na environmentální a klimatické vlivy dopravy.

7.9. Kromě skutečnosti, že je zapotřebí snížit emise způsobené dopravou, se doprava také podílí na předcházení a řešení klimatických a environmentálních problémů a to tím, že umožňuje šíření nízkouhlíkových a ekologicky šetrných technologií, výrobků a řešení, jak požaduje cíl č. 17.

8. Doprava a cíle udržitelného rozvoje: dopady na tvorbu politik

8.1. Analýza v předchozích oddílech jasně ukazuje, že doprava souvisí s velkým množstvím cílů udržitelného rozvoje. Doprava je klíčovým prvkem, který umožňuje plnění několika cílů udržitelného rozvoje, a její úloha by tedy měla být plně uznána při provádění cílů udržitelného rozvoje na úrovni EU, členských států a místní úrovni.

8.2. Dopravní politika EU by měla cíle udržitelného rozvoje integrovaným způsobem zohlednit s cílem položit základy pro zlepšení dopravy a mobility a zároveň splnit sociální a environmentální cíle.

8.3. Přístup k dopravě z různých výchozích bodů různých politických oblastí „krok za krokem“ vede k neoptimálním řešením. Je proto důležité, aby byla dopravní politika rozvíjena jako celek. EHSV tedy vyzývá Komisi, aby vypracovala nový, integrovaný politický rámec pro příští generaci dopravní politiky. Tímto rámcem by se následně měla řídit podrobnější rozhodnutí související s dopravou.

8.4. Politický rámec by měl rovněž zahrnovat globální rozměr, jehož cílem je začlenit cíle udržitelného rozvoje do mezinárodní spolupráce a vnější činnosti EU spojené s dopravou.

8.5. Doprava je záležitostí celé společnosti, a proto je důležité zapojit do vytváření a provádění dopravní politiky občanskou společnost. To by odpovídalo cíli č. 16, který požaduje odpovědné, inkluzivní, participační a zastupitelské rozhodování na všech úrovních. Pokud jde o otázky související s trhem práce a procesem přechodu, měl by klíčovou úlohu sehrát sociální dialog.

8.6. Cíl č. 17 zase obhájí podporu a prosazování účinných veřejných partnerství, partnerství veřejného a soukromého sektoru a partnerství v rámci občanské společnosti na základě zkušeností a strategií pro partnerství. Vzhledem k tomu, že úloha veřejného sektoru je zásadní, vyzývá EHSV tvůrce politik EU, aby plně uznali zásadní roli opatření a partnerství zdola nahoru, jelikož tato opatření a partnerství se podílejí na hledání nejlepších řešení výzev souvisejících s dopravou a způsobů využívání příležitostí, například prostřednictvím nových modelů výroby a spotřeby vytvářených podniky a občany.

8.7. EHSV rovněž vyzývá Komisi, aby posoudila ukazatele cílů udržitelného rozvoje z hlediska dopravy a podpořila rozvoj ukazatelů, které budou relevantní, budou poskytovat realistický a informativní obraz vývoje a budou v souladu s integrovaným přístupem, jak se uvádí výše.

V Bruselu dne 11. července 2018.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Luca JAHIER
