

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o Komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije

(COM(2016) 501 final)

(2017/C 173/10)

Izvjestitelj: **Stefan BACK**

Zahtjev za savjetovanje:	Europska komisija, 20.7.2016.
Pravni temelj:	članak 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	10.2.2017.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	23.2.2017.
Plenarno zasjedanje br.:	523
Rezultat glasovanja	128/0/2
(za/protiv/suzdržani):	

1. Zaključci i preporuke

1.1. EGSO podupire Europsku strategiju za mobilnost s niskom razinom emisije⁽¹⁾ (dalje u tekstu: Strategija), uključujući njezine ciljeve i metode, koji su u skladu s Bijelom knjigom o prometnoj politici EU-a iz 2011. (dalje u tekstu: Bijela knjiga)⁽²⁾ i s predviđenim i na nacionalnoj razini određenim doprinosima (INDC), koje su EU i države članice predstavili na konferenciji COP21; njih EGSO također podupire⁽³⁾, a podršku su dobili i na konferenciju COP22 u Marakešu.

1.2. EGSO ponavlja izjave iz svojih mišljenja o Bijeloj knjizi i njezinoj provedbi te o učincima sporazuma COP21 na prometnu politiku EU-a, pri čemu ciljevi Bijele knjige u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova i dalje vrijede, ali metode za njihovo postizanje treba ažurirati i osnažiti.

1.3. Pozdravlja mjere sadržane u Strategiji koje nadilaze opseg Bijele knjige, posebice promicanje inovativnosti, uključujući Europsku strategiju za kooperativne i pametne prometne sustave⁽⁴⁾, razvoj povezanih, integriranih i automatiziranih vozila te integraciju električnih vozila i energetskog sustava posredstvom pametnih mreža, kao i razvoj novih poslovnih modela i novih prometnih obrazaca koji proizlaze kako iz razvoja ekonomije dijeljenja tako i općenito iz razvoja digitalnog gospodarstva.

1.4. EGSO podržava holistički pristup Strategije, kojim se osigurava dosljednost između područja prometa i ostalih područja politika kao što su razvoj tržišta električne energije, poticanje istraživanja i inovacija, razvoj novih prometnih rješenja i novih vještina, kao i poboljšano planiranje mobilnosti, uključujući razvoj javnog prijevoza. Smatra poželjnim da se taj pristup dodatno razvije u smislu povezanosti između Strategije i Komunikacije o nadogradnji unutarnjeg tržišta, uključujući sinergije između otvaranja tržišta i učinkovitosti. To se odnosi i na mogućnosti digitalnog gospodarstva, uključujući digitalnu mobilnost, kao i razvoja ekonomije dijeljenja i kružnog gospodarstva.

1.5. EGSO naglašava moguće učinke kretanja opisanih u točki 1.4 na prometne tokove te skreće pozornost na njihove društvene posljedice, uključujući učinke u pogledu korisnika i radnih uvjeta zaposlenika te položaj mikropoduzeća koji djeluju kao podizvođači. Sva navedena pitanja zahtijevaju pravovremenu pozornost kako bi se mogući problemi riješili u ranoj fazi. Isto tako, trebalo bi uzeti u obzir posljedice na izolirane zajednice.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

⁽³⁾ SL C 24, 28.1.2012., str. 146., SL C 291, 4.9.2015., str. 14. i SL C 303, 19.8.2016., str. 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final.

1.6. EGSO ističe iznimnu važnost ponovne uspostave povjerenja u podatke o emisijama vozila koje dostavljaju proizvođači te podržava mjere osmišljene za postizanje tog cilja. Također naglašava kako je važno dobiti potporu dionika i javnosti te voditi dijalog s njima, kao i poduzimati korake za utvrđivanje odgovornosti za lažne podatke u prošlosti i spriječiti da se to ponovi.

1.7. Pozdravlja mjere za povećanje učinkovitosti kao što su olakšavanje provedbe mreže TEN-T i preispitivanje željezničke mreže za konkurentni prijevoz robe, kao i važnost pridanu promicanju multimodalnosti i poticanju prelaska na vrste prijevoza sa smanjenim emisijama, uključujući i željeznički i kombinirani prijevoz. EGSO prima na znanje Komisijin poziv za otvaranje tržišta običnim i putničkim autobusima, ali preporučuje Komisiji da također razmotri druge mjere politike za proširenje mreža javnog prijevoza i poticanje modalnog zaokreta s osobnih automobila. Stoga preporučuje detaljnije razmatranje postojećih opcija. Međutim, izražava žaljenje zbog toga što se ne spominju poboljšani propisi o pristupu tržištu cestovnog prijevoza tereta i povećana energetska učinkovitost, što je zasluga Europskog modularnog sustava za kombinaciju vozila. U tom kontekstu EGSO također upućuje na svoje mišljenje „Unutarnje tržište međunarodnog cestovnog prijevoza tereta: socijalni damping i kabotaža” (TEN/575) te ponovno naglašava važnost jasnog i primjenjivog zakonodavstva i potrebu za suzbijanjem svih oblika socijalnog dampinga, kao i prijevara i zlouporabe u vezi s upućivanjem radnika i pravom na dobivanje socijalnih naknada.

1.8. EGSO također pozdravlja planove za reviziju Direktive o eurovinjeti, ali ponavlja važnost fleksibilnosti kako bi se izbjegli učinci nerazumnog troška u udaljenim i rijetko naseljenim područjima, uključujući otoke i planinske krajeve. Naglašava i to da je za osiguravanje pravednog tržišnog natjecanja između raznih vrsta prijevoza važno uspostaviti ravnopravne uvjete u pogledu pristojbi za infrastrukturu i vanjskih troškova.

1.9. Prima na znanje ponovno pokretanje europskog elektroničkog sustava naplate cestarine (EETS), ali podsjeća da je odluka o EETS-u donesena 2004. godine i da još nije provedena, što upućuje na potrebu za revizijom cijelog sustava kako bi se prevladale prepreke za provedbu.

1.10. EGSO pozdravlja pozornost koja se pridaje alternativnim gorivima, s naglaskom stavljenim na važnost poticanja inovativnosti i na potrebu za odgovarajućim okvirom kojim se omogućuje prekogranična uporaba električne energije, prirodnog plina, vodika i biogoriva bez ugrožavanja proizvodnje hrane, u skladu s prethodno izraženim stajalištima EGSO-a. Pozdravlja usredotočenost na interoperabilnost i standardizaciju u području elektromobilnosti.

1.11. Osim toga, pozdravlja to što se pozornost pridaje i ključnom pitanju rješenja za financiranje te upozorava da je također potrebno tražiti rješenja za sufinanciranje malih projekata.

1.12. EGSO cijeni važnost koju Strategija daje potpori civilnog društva. Ističe potencijal participativnog dijaloga za dobivanje podrške i rješavanje problema te mogućnost izgradnje koalicija civilnog društva i podnacionalnih vlasti ⁽⁵⁾.

1.13. EGSO predlaže da Komisija u cilju transparentnosti objavljuje godišnju ljestvicu za emisije u sektoru prometa.

1.14. Podupire planirano djelovanje ICAO-a i IMO-a te smatra da bi trebalo poduzeti i dodatne aktivnosti kao što je strukturni vanjski dijalog sa susjednim zemljama o prometu s niskim razinama emisije koji bi doveo do konkretnih projekata.

1.15. EGSO napominje da Prijedlog o raspodjeli tereta dopušta svakoj državi članici da sama odluči o tome kako osigurati smanjenje emisija stakleničkih plinova te preporučuje da zahtjevi koji se postavljaju pred prometni sektor ostanu unutar granica utvrđenih u Bijeloj knjizi.

1.16. EGSO izražava žaljenje zbog toga što ažuriranje Bijele knjige više nije na dnevnom redu Komisije, premda je to potrebno s obzirom na digitalizaciju, razvoj energetske politike i sveobuhvatan pristup trenutačnog saziva Komisije kreiranju i provedbi politika.

⁽⁵⁾ SL C 299, 4.10.2012., str. 170. i SL C 389, 21.10.2016., str. 20.

2. Kontekst

Obveze EU-a u pogledu smanjenja emisija i Bijela knjiga o prometnoj politici EU-a iz 2011. godine

2.1. Europska komisija donijela je 20. srpnja 2016. odluku o paketu mjera za smanjenje emisija u sektorima koji nisu obuhvaćeni EU-ovim sustavom trgovanja emisijama (ETS) (dalje u tekstu: paket).

2.2. Paket je dio provedbe smanjenja emisija stakleničkih plinova za 40 % do 2030. godine u usporedbi s razinama iz 1990. godine, o čemu je odlučilo Europsko vijeće 23. i 24. listopada 2014., te inicijative (INDC) koju su Europska unija i njezine države članice predstavili na konferenciji COP21 održanoj u Parizu u prosincu 2015. godine.

2.3. U skladu sa zaključcima iz listopada 2014., sektori obuhvaćeni ETS-om trebali bi smanjiti emisije za 43 %, a sektori izvan ETS-a, uključujući promet osim zrakoplovstva, za 30 %, što treba podijeliti među državama članicama na pravedan i solidaran način. U zaključcima nema posebnog upućivanja na promet.

2.4. U Bijeloj knjizi o prometnoj politici EU-a iz 2011. godine [COM(2011) 144] navodi se da se emisije stakleničkih plinova razvijenih zemalja do 2050. godine trebaju smanjiti „za 80 do 95 % u odnosu na razine iz 1990.” kako bi se globalno zagrijavanje održalo ispod 2 °C. Za sektor prometa dovoljno bi bilo „smanjenje od [...] 60 % [...] do 2050. u odnosu na razine iz 1990.”, odnosno smanjenje od 20 % do 2030. u odnosu na razine iz 2008. (8 % iznad razina iz 1990.).

2.5. Komisija je potvrdila da su ti ciljevi u skladu s okvirom za klimatsku i energetska politiku u razdoblju 2020. – 2030. iz 2014., okvirom za energetska uniju iz 2015. i obvezama EU-a u pogledu INDC-a ⁽⁶⁾.

2.6. Također je navela da će nakon 2020. biti potrebni dodatni napor za postizanje tih ciljeva ⁽⁷⁾.

2.7. U nedavnoj procjeni napretka provedbe Bijele knjige navodi se da je prerano za donošenje zaključaka te se naglasak stavlja na provedbu ⁽⁸⁾.

Paket

2.8. Paket se sastoji od sljedećega:

- sveobuhvatne Komunikacije „Ubrzanje prelaska na niskouglično gospodarstvo u Europi” [COM(2016) 500] (Komunikacija),
- zakonodavnog prijedloga o obvezujućem godišnjem smanjenju emisija stakleničkih plinova u državama članicama u razdoblju od 2021. do 2030. [COM(2016) 482] (Prijedlog o raspodjeli tereta),
- zakonodavnog prijedloga o uključivanju emisija i uklanjanja stakleničkih plinova iz korištenja zemljišta, prenamjene zemljišta i šumarstva u okvir EU-a za klimatsku i energetska politiku do 2030. (COM(2016) 479),
- Europske strategije za mobilnost s niskom razinom emisije (COM(2016) 501) (Strategija).

2.9. U Komunikaciji se utvrđuju osnovna načela za upravljanje provedbom, kao što su raspodjela tereta povezana s gospodarstvima država članica (pravednost i solidarnost), fleksibilnost pri ostvarivanju prava u pogledu emisija u sektorima koji nisu obuhvaćeni ETS-om, održavanje ambicioznih razina smanjenja stakleničkih plinova zasebno pristupajući svakom sektoru (ekološka cjelovitost). U Komunikaciji se naglašava važnost konteksta za promicanje tranzicije.

2.10. **Prijedlogom o raspodjeli tereta** odgovorno se raspodjeljuje INDC između država članica u okviru Pariškog sporazuma COP21. Svaka država članica odlučuje kako će postići svoje rezultate.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final, str. 14., točka 4.1, COM(2015) 80 final i COM(2011) 112 final, str. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final, str. 14., točka 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. **Strategijom** se provode ciljevi Bijele knjige za smanjenje emisija. Usmjeren je na cestovni promet, a njezine glavne točke jesu:

(a) **učinkovitost, ponašanje, utvrđivanje cijena za cestovni promet**

- optimizacija prijevoznih sustava
- utjecaj na ponašanje s pomoću cestarina
- poticanje multimodalnosti

(b) **alternativna goriva**

- promicanje alternativne energije s niskom razinom emisije u području prometa
- razvoj biogoriva druge generacije
- Direktiva o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (2014/94/EU)

(c) **vozila s niskom razinom emisije**

- zajednički standardi za omogućavanje prekograničnog putovanja
- promicanje vozila bez emisija, uključujući preko javne nabave
- certificiranje emisija CO₂ i potrošnje goriva za autobuse i teška teretna vozila
- vraćanje povjerenja u mjerenje razina emisije u stvarnim uvjetima vožnje

(d) **stvaranje konteksta: sinergije i novi poslovni modeli, inovacija, digitalno gospodarstvo, razvoj kompetencija, ulaganje i potpora**

- stvaranje povoljnog konteksta za mobilnost s niskom razinom emisije posredstvom sinergija s drugim područjima politike, istraživanjem, inovacijama i izgradnjom kompetencija

(e) **zrakoplovstvo i pomorski promet – međunarodno djelovanje**

- ICAO je sada predložio globalnu tržišno utemeljenu mjeru za zrakoplovstvo, a IMO upravo osmišljava kriterije za energetske učinkovitost dizajna u pomorskom prometu, počevši s praćenjem emisija.

3. Opće napomene

3.1. U skladu sa svojim stajalištem o Bijeloj knjizi i INDC-u EU-a⁽⁹⁾, EGSO podupire ciljeve postavljene u Strategiji.

3.2. EGSO ponavlja svoju potporu ciljevima Bijele knjige te ponovno izražava žaljenje izneseno u mišljenju iz 2015. godine o provedbi Bijele knjige zbog činjenice da je unutarnje prometno tržište i dalje nedovršeno te smatra da bi bilo dobro poduzeti mjere u tom pogledu⁽¹⁰⁾. Dovođenjem unutarnjeg tržišta poboljšala bi se resursna učinkovitost i smanjile emisije. To se mora postići jasnim i provedivim pravilima i popratnim mjerama čiji je cilj borba protiv svih oblika socijalnog dampinga, kao i prijevara i zlouporabe u vezi s upućivanjem radnika i pravom na dobivanje socijalnih naknada.

3.3. EGSO također podupire nove i inovativne elemente Strategije, poput platforme C-ITS, uključujući razvoj kooperativnih, povezanih i automatiziranih vozila i integraciju električnih vozila u energetske sustav posredstvom pametnih mreža, razvoj novih poslovnih modela i novih prometnih obrazaca koji proizlaze kako iz razvoja ekonomije dijeljenja uz pomoć IT platformi tako i općenito iz razvoja digitalnog gospodarstva. Digitalni sustavi također će utjecati na prijevoz putnika i robe te će, na primjer, optimizirati protok prometa i mogućnost odabira resursno učinkovitih sredstava koji će smanjiti razinu emisija⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ SL C 24, 28.1.2012., str. 146., SL C 291, 4.9.2015., str. 14. i SL C 303, 19.8.2016., str. 10.

⁽¹⁰⁾ SL C 291, 4.9.2015., str. 14., točke 1.5 i 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final.

3.4. EGSO ističe iznimnu važnost ponovne uspostave povjerenja u podatke o emisijama vozila koje dostavljaju proizvođači te podržava mjere osmišljene za postizanje tog cilja. Također naglašava kako je važno dobiti potporu dionika i javnosti te voditi dijalog s njima, kao i poduzimati korake za utvrđivanje odgovornosti za lažne podatke u prošlosti i spriječiti da se to ponovi.

3.5. Ponavlja da mnoge od predloženih mjera zahtijevaju fleksibilnost i prilagodbu lokalnim uvjetima, uključujući utvrđivanje cijena za cestovni promet ⁽¹²⁾.

3.6. Ponavlja svoju potporu ciljevima Pariškog sporazuma COP21 i INDC-u EU-a te svoje stajalište da se tim obvezama ne pridonosi ciljevima postavljenima u Bijeloj knjizi ⁽¹³⁾. Prima na znanje potporu provedbi Pariškog sporazuma koju su stranke izrazile u Proglasu o djelovanju iz Marakeša te stvaranje partnerstva iz Marakeša za globalno zajedničko djelovanje stranaka i dionika koji nisu stranke.

3.7. EGSO ponavlja svoje stajalište o tome da se provedba Bijele knjige i okvirne strategije za otpornu energetska uniju (COM(2015) 80) treba preispitati te da se eventualno trebaju dodati nove mjere za postizanje njihovih ciljeva ⁽¹⁴⁾.

3.8. EGSO naglašava potrebu za stvaranjem okruženja koje potiče provedbu Strategije ili poticajnog okvira te u tom pogledu upućuje na stajalište iz Komunikacije Komisije „Razdoblje nakon Pariza” ⁽¹⁵⁾ o potrebi odmicanja „od rascjepkanog sustava koji karakteriziraju neusklađene nacionalne politike, tržišne prepreke i energetska izolirana područja”. Energetska unija okvir je za poticajno okruženje za energetska tranziciju, a predstojeća strategija istraživanja, inovacija i konkurentnosti iskoristit će sinergije između energije, prometa, kružnog gospodarstva i industrijskih i digitalnih inovacija kako bi se sadašnje i buduće niskouglijične i energetska učinkovite europske tehnologije učinile konkurentnijima. Kao što je već navedeno u točki 3.3, to također uključuje mjere za poboljšanje vještina i promicanje istraživanja i razvoja.

Potrebno je djelovanje mnoštva dionika iz civilnog društva – javnosti, potrošača, socijalnih partnera, MSP-ova, inovativnih novoosnovanih poduzeća i globalno konkurentnih industrijskih sektora. Pametni gradovi i urbane zajednice te njihova uloga u razvoju javnog prijevoza i planiranju prijevoza spominju se kao područja u kojima će se provesti veliki dio buduće transformacije ⁽¹⁶⁾.

3.9. Strategija je zasnovana na međusektorskom pristupu, primjerice kada se razmatra potreba za stvaranjem poticajnog okruženja i kada se upućuje na digitalna rješenja za mobilnost i na poveznice s energetska politikom. Taj je pristup u skladu s radnim dokumentom službi Komisije o provedbi Bijele knjige i s Komunikacijom Komisije o poboljšanju jedinstvenog tržišta, kojima se nastoje poboljšati prepoznatljivost i razumijevanje sektorskih politika tako što ih se stavlja u kontekst sveobuhvatnih strategija EU-a ⁽¹⁷⁾.

3.10. EGSO podupire cjelovit pristup Strategije prometnoj politici, no smatra da je trebao biti razvijeniji, na primjer u pogledu dosljednosti između Strategije i Komunikacije o poboljšanju jedinstvenog tržišta, uključujući sinergije između otvaranja tržišta i učinkovitosti, izgleda koje pruža unutarnje digitalno tržište, ekonomija dijeljenja i kružno gospodarstvo, uključujući učinke na prometne obrasce i socijalne aspekte ⁽¹⁸⁾.

3.11. U radnom dokumentu Komisije priloženom Strategiji spominje se niz novih „društvenih” kretanja kao što su ekonomija dijeljenja u prometu, automatizirana i povezana vozila, digitalizacija i mobilnost kao usluga. Ta je kretanja, uključujući sve veću primjenu internetskih platformi, trebalo spomenuti u samoj Strategiji.

⁽¹²⁾ SL C 24, 28.1.2012., str. 146.

⁽¹³⁾ SL C 303, 19.8.2016., str. 10., točke 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 i 5.2.

⁽¹⁴⁾ SL C 303, 19.8.2016., str. 10., točke 1.4, 5.2 i 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final, odjeljak 3.1, str. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final, odjeljak 3.1, str. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD(2016) 226, odjeljak 4.1, str. 27.

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

3.12. EGSO izražava žaljenje zbog toga što se u Strategiji ne spominju socijalni aspekti (uključujući prava potrošača, odnose na tržištu rada i status mikropoduzeća) određenih planiranih inicijativa, na primjer plana C-ITS, digitalnog gospodarstva, novih prometnih obrazaca ili dodatnog otvaranja tržišta u različitim prometnim sektorima. Smatra da je važno pravodobno razmotriti ta pitanja kako bi se izbjegle nepotrebne napetosti.

3.13. EGSO cijeni činjenicu da se u Strategiji posvećuje pozornost financiranju jer je ono od temeljne važnosti za provedbu Strategije. Skreće pozornost na financijske potrebe područja s ograničenim financijskim sredstvima te projekata koji nisu dovoljno veliki da dosegnu pragove postavljene za sufinanciranje u kojem sudjeluje EU. Opcije za financiranje malih projekata trebale bi biti dostupne u prometnom sektoru, kao što je već slučaj u energetske sektoru.

3.14. EGSO pridaje važnost reviziji Bijele knjige, koju je Komisija planirala za 2016. godinu⁽¹⁹⁾. Ne slaže se da je prerano za ocjenu provedbe⁽²⁰⁾ jer društvena kretanja poput digitalizacije, razvoj energetske politike i sveobuhvatni pristup osmišljavanju i provedbi politike koji je zauzeo sadašnji saziv Komisije iziskuju ažuriranje Bijele knjige.

3.15. EGSO podupire prijedloge za vanjsko djelovanje navedene u Strategiji, posebice dodatne aktivnosti koje poduzimaju ICAO i IMO u vezi sa zrakoplovstvom i pomorskim prometom. Izražava žaljenje zbog toga što se u Strategiji ne spominju drugi oblici vanjskog djelovanja, kao što je strukturni dijalog i komparativna analiza u pogledu susjednih zemalja u istočnoj Europi i sjevernoj Africi.

4. Posebne napomene

4.1. EGSO podupire akcijski plan priložen Strategiji, ali iznosi sljedeće primjedbe:

- Izražava žaljenje zbog činjenice da se u akcijskom planu ne spominju planirani prijedlozi u pogledu poboljšanih propisa o pristupu tržištu cestovnog prijevoza robe, iako se razmatraju pojednostavljenje provedbe mreže TEN-T, preispitivanje željezničke mreže za konkurentni prijevoz robe i pravila o pristupu tržištu usluga prijevoza turističkim i običnim autobusima. Time se isključuje element regulacije prometnog tržišta iako bi se njegovo funkcioniranje moglo poprilično poboljšati kako bi se razvio energetske i resursno učinkovitiji prometni sustav. EGSO upućuje na svoje mišljenje „Unutarnje tržište međunarodnog cestovnog prijevoza tereta: socijalni damping i kabotaža” (TEN/575) te ponovno naglašava važnost jasnog i primjenjivog zakonodavstva i potrebu za suzbijanjem svih oblika socijalnog dampinga, kao i prijevara i zlouporabe u vezi s upućivanjem radnika i pravom na dobivanje socijalnih naknada.
- EGSO sa zadovoljstvom prima na znanje planove za reviziju Direktive o eurovinjeti (1999/62/EZ), Direktive o europskom elektroničkom sustavu naplate cestarine (2004/52/EZ) i Odluke Komisije o tehničkim aspektima EETS-a iz 2009.
- Ponavlja svoje stajalište da bi fleksibilnost i izbjegavanje nerazmjernih troškova u udaljenim i slabo naseljenim regijama, uključujući otoke i planinske krajeve, trebali biti važni elementi u svim predstojećim prijedlozima⁽²¹⁾.
- Direktiva o EETS-u donesena je 2004. godine, no još nije provedena, unatoč mnogim pokušajima. EGSO smatra da se koncept sada treba revidirati kako bi postao privlačniji operatorima i korisnicima.

4.2. Slaže se da Europska strategija za kooperativne i pametne prometne sustave ima velik potencijal za stvaranje dodane vrijednosti povećanjem učinkovitosti te skreće pozornost na promjene koje će C-ITS izazvati u prometnim obrascima, strukturi tržišta, ugovornom pravu i socijalnim aspektima uz, na primjer, veći broj mikropoduzeća kojima se upravlja pomoću internetskih platformi. Tim bi se aspektima trebala posvetiti veća pozornost⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ SL C 303, 19.8.2016., str. 10., točke 1.4 i 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, odjeljak 5., str. 34. i odjeljak 2., str. 4.

⁽²¹⁾ SL C 303, 19.8.2016., str. 10., točka 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final.

4.3. EGSO odobrava cilj Strategije za poticanje multimodalnosti te naglašava da bi u svakom pojedinom slučaju prednost trebalo dati resursno najučinkovitijim prometnim rješenjima. Također se nada da će evaluacija direktive o kombiniranom prijevozu dovesti do korisnog ažuriranja s dovoljno fleksibilnosti kako bi se zajamčila maksimalna učinkovitost, ali da neće predvidjeti paralelan pristup tržištu cestovnog prijevoza. Odbor naglašava kako je važno poticati prelazak na vrste prijevoza s niskom razinom emisija, uključujući željeznički i kombinirani prijevoz, te kako je s tim u vezi bitno da se pristojbe i vanjski troškovi odrede tako da se omogućí pošteno tržišno natjecanje između različitih vrsta prijevoza.

4.4. EGSO skreće pozornost na poboljšanu resursnu učinkovitost skupova vozila od 25,25 m (Europski modularni sustav (EMS)). Dva skupa vozila EMS-a mogu prevoziti teret triju konvencionalnih skupova, što znači veću energetska učinkovitost i smanjene emisije po jedinici. U skladu s procjenom svake države članice, skupovi EMS-a trebali bi stoga biti dopušteni kad god za to postoje uvjeti, pored ostalog i u prekograničnom prometu.

4.5. EGSO podupire pristup Strategije alternativnim gorivima, uključujući potrebu održavanja tržišta i razvoja infrastrukture u skladu s različitim potrebama raznih vrsta prijevoza, trenutačno najviše u pogledu a) električne energije, uglavnom za automobile; b) prirodnog plina u raznovrsnim oblicima, uglavnom za kamione, autobuse i brodove; i c) biogoriva. EGSO naglašava da se sektor alternativnih goriva stalno razvija te da se i ponuda i potražnja mogu promijeniti.

4.6. EGSO u skladu sa svojim prethodnim stajalištima⁽²³⁾ podupire planove za razvoj biogoriva koja ne nastaju od poljoprivrednih proizvoda ili uporabom zemljišta kojom se narušava proizvodnja hrane, nego iz drugih izvora, kao što su ostaci, nusproizvodi i otpad, primjerice iz sektora šumarstva.

4.7. Naglašava važnost uključivanja civilnog društva i podnacionalnih vlasti u provedbu Strategije. Važan dio toga predstavljala bi povećana primjena participativnog dijaloga s civilnim društvom, kao što je EGSO predložio u svom razmatračkom mišljenju od 11. srpnja 2012. naslovljenom „Stjecanje potpore civilnog društva”⁽²⁴⁾ koje je rezultiralo dvjema konferencijama, u Malmöu 2015. i u Milanu 2016., o budućnosti glavnih europskih prometnih koridora, s naglaskom na provedbi, upravljanju i financiranju.

4.8. EGSO predlaže da Komisija radi povećanja transparentnosti objavljuje godišnju ljestvicu smanjenja emisija.

4.9. Također upućuje na važnost izgradnje koalicije za potporu provedbi i rješavanju problema, kako je predloženo u mišljenju EGSO-a o tom pitanju⁽²⁵⁾.

4.10. EGSO izražava žaljenje zbog toga što se u Prijedlogu o raspodjeli tereta ne razmatra moguća potreba utvrđivanja ciljeva za smanjenje emisija u pojedinim sektorima. Prema Strategiji, Bijela knjiga usmjerena je na promet i temelji se na dobroj procjeni onoga što je izvedivo, ali ne razmatra negativne posljedice na funkcije prometa. Dodatni koraci opisani u radnom dokumentu službi Komisije priloženom Strategiji skromni su i smanjili bi emisije u prometu za 18 do 22 % do 2030., umjesto za 18 do 19 % kako se trenutačno planira⁽²⁶⁾.

Bruxelles, 23. veljače 2017.

*Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Georges DASSIS*

⁽²³⁾ SL C 303, 19.8.2016., str. 10., točka 1.8.

⁽²⁴⁾ SL C 299, 4.10.2012., str. 170., točka 1.11 i SL C 389, 21.10.2016., str. 20.

⁽²⁵⁾ SL C 389, 21.10.2016., str. 20.

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, odjeljak 5, str. 82–83.