

Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o „Komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Europa u pokretu – Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve”

(COM(2017) 283 final)

(2018/C 081/27)

Izvjestitelj: **Ulrich SAMM**

Suizvjestitelj: **Brian CURTIS**

Zahtjev za savjetovanje:	Europska komisija, 5.7.2017..
Pravni temelj:	članak 304. UFEU-a
Nadležna stručna skupina:	Stručna skupina za prijevoz, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
Datum usvajanja u Stručnoj skupini:	2.10.2017.
Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju:	18.10.2017.
Plenarno zasjedanje br.:	529
Rezultat glasovanja (za/protiv/suzdržani):	111/0/0

1. Zaključci i preporuke

1.1. Programom za mobilnost navedenim u komunikaciji Komisije „Europa u pokretu” [COM (2017) 283 final] (predmetna komunikacija) odražava se ambicija Europe u pogledu ostvarenja brzog napretka u uspostavljanju sustava čiste, konkurentne i povezane mobilnosti do 2025., kojim će se obuhvatiti sva prijevozna sredstva te pokriti cjelokupna Unija. Cestovni prijevoz u Europi, koji predstavlja težište ove Komunikacije, oslanja se na industriju koja zauzima vodeće mjesto u svijetu po proizvodnji i pružanju usluga. Proizvodni dio ovog sektora zapošljava 11 % svih radnika u proizvodnji diljem EU-a i ostvaruje 7 % BDP-a EU-a.

1.2. U Komunikaciji se naglašava poveznica sa sveobuhvatnim prioritetima u području energetske unije, jedinstvenog digitalnog tržišta te Plana ulaganja za Europu. Komunikacijom se posebice nastoje riješiti neka otvorena pitanja povezana s prometom jedinstvenog tržišta uz istodobno zadržavanje uravnoteženog gledišta na ljudska i radnička prava te ekološke aspekte.

1.3. **Jedinstveno europsko prometno područje** koje dobro funkcionira ovisi o odgovarajućem regulatornom okviru. EGSO smatra da predložene promjene u zakonodavstvu u vezi s pristupom profesiji, pristupom tržištu – uključujući u pogledu kabotaže – te radnim uvjetima, kao što su vrijeme vožnje i odmora te posebna pravila o upućivanju radnika u cestovnom prijevozu uglavnom ne uspijevaju učinkovito riješiti probleme na koje se odnose. Posebni prijedlozi u vezi s tim pitanjima pojašnjeni su detaljnije u zasebnim mišljenjima Odbora. EGSO naglašava hitnost pronalaženja odgovarajućih i lako provedivih rješenja, pri čemu u obzir uzima ključnu važnost svrsishodnog regulatornog okvira kako bi se zajamčilo dobro funkcioniranje unutarnjeg tržišta. U tom kontekstu EGSO ističe da očekuje kako će se predstojeći prijedlog o kombiniranom prijevozu usmjeriti i na pitanja vezana za pristup tržištu.

1.4. Tehnologiju kopnenog prometa najvjerojatnije će se revolucionalizirati **digitalizacijom** i automatizacijom. Te tehnologije nude obilje novih mogućnosti za potrošače i poslovne subjekte koji žele bolju kvalitetu, praktičnost, fleksibilnost, cjenovnu dostupnost i sigurnost usluga kojima se koriste i svih vrsta opreme. EGSO napominje da ta nova tehnologija ima kapacitet poboljšati učinkovitost prometnog tržišta i davati analitičke podatke radi pružanja pomoći u kontroli i provedbi postojećeg zakonodavstva i zaštiti ljudskih i socijalnih prava.

1.5. Automatizirana vožnja sada ima potencijal donošenja korjenitih promjena koje bi, osim pružanja novih usluga i poslovnih mogućnosti, u znatnoj mjeri mogle poboljšati aktivnu sigurnost vozila i u značajnoj mjeri smanjiti broj smrtnih slučajeva u prometnim nesrećama. EGSO potiče Komisiju da nastavi provoditi projekt **nulte vizije do 2050.** jer su njegovi ciljevi od iznimne važnosti za naše društvo i sve građane.

1.6. EGSO snažno podržava prijedlog Komisije o prevladavanju slabe interoperabilnosti između različitih postojećih elektroničkih sustava za **naplatu cestarine** u državama članicama i provedbi zajedničkog okvira interoperabilnosti. EGSO također smatra da bi fleksibilan, pravedan, transparentan i nediskriminirajući sustav za određivanje cijena cestarine koji je u skladu s načelima „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” imao pozitivan učinak pod uvjetom da su prihodi namjenski. Kad bi prihodi bili u potpunosti namjenski, u Europi bi se potencijalno otvorilo više od 500 000 novih radnih mjesta.

1.7. EGSO primjećuje nesrazmjer između očekivanog **smanjenja emisija** (13 %) u cestovnom prijevozu u sklopu ovog paketa i potrebnih 18–19 % koje bi prometni sektor trebao ostvariti kao doprinos postizanju klimatskih i energetske ciljeve do 2030. Taj nesrazmjer moguće je premostiti samo ako države članice ulože znatne napore da potaknu uvođenje „čistih” inicijativa cestovnog prijevoza.

1.8. EGSO bi želio naglasiti da je proizvodnja čiste električne energije neophodan uvjet za uspješno uvođenje **električnih vozila** na masovno tržište. Međutim, neovisno o pojedinačnom izvoru električne energije, električna vozila mogu pridonijeti smanjenju onečišćenja zraka na lokalnoj razini, dok se globalni ciljevi EU-a u vezi s emisijama stakleničkih plinova mogu ostvariti samo politikom proizvodnje čiste električne energije.

1.9. Povjerenje potrošača u automobilsku industriju i regulatorni sustav u posljednje je vrijeme uvelike poljuljano. Ponovna izgradnja povjerenja postavljanjem realističnih **standarda za emisije** i odgovarajućim postupcima ispitivanja od ključne je važnosti i Odbor žali što je ideja o neovisnom tijelu za nadzor nad ispitivanjem emisija iz vozila diljem EU-a koju je predložila Komisija napuštena ranije tijekom 2017., nakon što su joj se usprotivile neke države članice.

1.10. U Europi treba postaviti jasne i izazovne ciljeve za vozila koja se napajaju čistom energijom kako bi se potaknuo proizvodni sektor u područjima **istraživanja**, uvođenja na tržište i proizvodnje. Tehnička ograničenja koja još uvijek ometaju brže uvođenje alternativnih pogonskih sustava mogu se prevladati samo snažnim istraživačkim programom (u sljedećem okvirnom programu) kojim se pokriva cjelokupan spektar – od temeljnih istraživanja, preko inovacija do uvođenja na tržište.

1.11. Odbor želi da se u većoj mjeri uvaži značaj podrške za preusmjeravanje načina prijevoza, pri čemu se većim brojem inicijativa javni prijevoz i prijevoz tereta mogu poticati na prijelaz s ceste na željeznicu. Tom se općom strategijom može pridonijeti dekarbonizaciji cestovnog prijevoza, no njome se neće nužno pomoći riješiti pitanje zagušenja i onečišćenja, osobito zbog toga što se i dalje očekuje rast potražnje za cestovnim prijevozom.

2. Uvod

2.1. Komunikacija je prva značajna faza „paketa za mobilnost”, a daljnji bi je prijedlozi trebali slijediti kasnije tijekom godine. Njome se određeni prijedlozi, koji su obuhvaćeni zasebnim mišljenjima Odbora, stavljaju u politički kontekst, utvrđuju mjere potpore, kao što su naplata cestarina (uključujući potrebnu infrastrukturu), alternativna goriva i povezivanje, bolje informiranje potrošača, jače unutarnje tržište i bolji radni uvjeti za sektor cestovnog prijevoza te se predlažu koraci za „stvaranje temelja” za kooperativnu, povezanu i automatiziranu mobilnost. U praksi se prijedlog Komisije ponajprije odnosi na sektor cestovnog prijevoza.

2.2. Komunikacijom se također naglašava poveznica sa sveobuhvatnim prioritetima u području energetske unije (energetska učinkovitost i dekarbonizacija prometnog sektora, uključujući primjenu niskougličnih goriva s i promicanje električne mobilnosti), jedinstvenog digitalnog tržišta, Programa zapošljavanja, rasta i ulaganja te Plana ulaganja za Europu kako bi se pružila potpora njezinoj provedbi i ciljevima poboljšanja pravednosti i osnaživanja socijalne dimenzije utvrđenima u europskom stupu socijalnih prava. Njome se nastoje riješiti neka otvorena pitanja povezana s prometom jedinstvenog tržišta uz istodobno zadržavanje uravnoteženog gledišta na ljudska i radnička prava te ekološke aspekte, iako neke napetosti i dalje postoje.

2.3. Program za mobilnost odražava ambiciju Europe u pogledu ostvarenja brzog napretka u uspostavljanju čistog, konkurentnog i povezanog sustava mobilnosti do 2025. koji će obuhvaćati sva prijevozna sredstva, pokrivati cijelu Uniju te je povezivati sa susjednim zemljama i svijetom. Ostvarivanje tog vrlo ambicioznog cilja oslanja se kako na industriju koja ima vodeću ulogu u proizvodnji i pružanju usluga u svijetu tako i na snažnu i učinkovitu političku volju država članica.

2.4. Treba imati na umu da države članice EU-a primaju više od 500 milijardi eura u poreznim prihodima iz sektora cestovnog prijevoza. Proizvodni dio ovog sektora zapošljava 11 % svih radnika u proizvodnji diljem EU-a i ostvaruje 7 % BDP-a EU-a te 90 milijardi eura u trgovinskim viškovima. Riječ je zapravo o tako snažnom i važnom sektoru da su u mnogim područjima propisa diljem EU-a napredak i poboljšanja spori upravo zahvaljujući činjenici da nekoliko država članica u tome sektoru prepoznaje nacionalnu stratešku važnost. Uvođenje i provedba promjena za koje se smatra da utječu na nacionalne sustave i prioritete, kao što su otvorenje tržišta i naplata cestarina, često iziskuju mnogo vremena.

2.5. EU ne počinje od nule. Provedba ciljeva na unutarnjem tržištu i okviru održivosti donosi značajne rezultate. EGSO je već izrazio svoja stajališta u nizu mišljenja, kao što su ona koja se bave jedinstvenim europskim prometnim prostorom ⁽¹⁾ kao okosnicom slobodnog unutarnjeg tržišta, multimodalnim putovanjem ⁽²⁾ i unutarnjim tržištem međunarodnog cestovnog prijevoza tereta ⁽³⁾. Veliku ulogu ima održivi razvoj prometne politike EU-a ⁽⁴⁾, osobito dekarbonizacija prometa ⁽⁵⁾ i učinci zaključaka konferencije COP21 na europsku prometnu politiku ⁽⁶⁾. Utjecaj digitalizacije i robotizacije prometa na kreiranje politika EU-a ⁽⁷⁾, kao i izgledi za kooperativne inteligentne prometne sustave ⁽⁸⁾ bit će sve važniji elementi u prometnoj politici EU-a i EGSO im je također posvetio pozornost.

2.6. Ipak, potrebno je učiniti još mnogo toga. Programom za mobilnost potrebno je utri put europskom prometnom sustavu koji se može nositi s glavnim izazovima koje potiču digitalizacija i utjecaj na okoliš.

3. Digitalizacija

3.1. Digitalizacija i automatizacija koje se temelje na brzom i pouzdanom internetu nude cijeli niz novih mogućnosti za potrošače i poslovne subjekte koji žele bolju kvalitetu, praktičnost, fleksibilnost, cjenovnu dostupnost i sigurnost usluga kojima se koriste i svih vrsta opreme. Također nude nove učinkovite tehnike analize, kontrole i provedbe postojećeg zakonodavstva te zaštitu ljudskih i socijalnih prava. Digitalizacija će najvjerojatnije stubokom izmijeniti osobito tehnologiju kopnenog prometa. Jedan opći cilj mora biti usklađivanje sustava ili pronalazak tehničkih rješenja kako bi im se omogućilo prekogranično djelovanje jer to je ključno za neometano funkcioniranje unutarnjeg tržišta. Primjer toga je predstojeće uvođenje pametnih tahografa. Međutim, postoji 15-godišnji raspored za predloženu nadogradnju postojećih vozila. Vremenski okvir trebalo bi znatno smanjiti.

3.2. U Strategiji EU-a za **kooperativnu, povezanu i automatiziranu mobilnost** (C-ITS) i njezinu provedbu opisani su prvi koraci prema automatiziranoj vožnji (vidjeti također TEN/621). **Povezivost** među vozilima te između vozila i fiksne infrastrukture ključna je značajka koja će biti potrebna za potpuno iskorištavanje digitalne tehnologije. EGSO stoga pozdravlja strateške ciljeve za 2025. predstavljene u najnovijoj komunikaciji „Europsko gigabitno društvo” ⁽⁹⁾. Tim je utvrđen vremenski okvir za razvoj europske širokopojasne infrastrukture vrlo visokog kapaciteta koja bi pružila neometanu pokrivenost 5G tehnologijom s internetskom povezivosti vrlo visokog kapaciteta duž svih glavnih kopnenih prijevoznih pravaca.

3.3. Digitalizacija će također biti ključna za razvoj novih tržišnih modela, uključujući različite vrste platformi i koncepte **ekonomije dijeljenja** koji imaju potencijal poboljšati resursnu učinkovitost, ali također pokreću brojna pravna, socijalna pitanja i pitanja povezana s potrošačima, kao što su uloga i status internetskih platformi te promjene na tržištu rada.

3.4. Potencijal u pogledu **automatizirane vožnje**, uključujući vožnje vozilima bez vozača, poglavito se smatra prilikom za nove poslovne modele. Međutim, pitanja odgovornosti također su važna i treba ih razjasniti u EU-u na usklađen način. Još jedna posljedica automatizirane ili poluatomatizirane vožnje jest ta da bi ona mogla znatno poboljšati aktivnu sigurnost kopnenih vozila. Broj smrtnih nesreća smanjio se četiri puta od 1970-ih, prvenstveno zahvaljujući uvođenju značajki

⁽¹⁾ SL C 291, 4.9.2015., str. 14.

⁽²⁾ SL C 12, 15.1.2015., str. 81.

⁽³⁾ SL C 13, 15.1.2016., str. 176.

⁽⁴⁾ SL C 248, 25.8.2011., str. 31.

⁽⁵⁾ SL C 173, 31.5.2017., str. 55.

⁽⁶⁾ SL C 303, 19.8.2016., str. 10.

⁽⁷⁾ SL C 345, 13.10.2017., str. 52.

⁽⁸⁾ SL C 288, 31.8.2017., str. 85.

⁽⁹⁾ SL C 125, 21.4.2017., str. 51.

pasivne sigurnosti u automobile. Unatoč tome, na cestama EU-a 2016. godine nažalost je ipak smrtno stradalo 25 500 osoba. Sada bi razvojem i uvođenjem naprednih značajki aktivne sigurnosti (poluautomatizirane vožnje, umreženih automobila) trebalo biti moguće znatno smanjiti broj smrtnih nesreća ili ih čak u potpunosti iskorijeniti, kao što je navedeno u sigurnosnom projektu nulte vizije. Taj je projekt pokrenut u Švedskoj još 1997. te ga je poslije preuzeo EU, ali nikad nije postigao očekivane rezultate. Automatizirana vožnja mogla bi dovesti do korjenitih promjena. EGSO potiče Komisiju da nastavi provoditi projekt **nulte vizije do 2050.** jer je taj cilj od iznimne važnosti za naše društvo i sve građane.

4. Jedinstveni europski prometni prostor

4.1. EGSO pozdravlja činjenicu da je Komisija preuzela inicijativu pojašnjavanja regulatornog okvira za tržište cestovnog prijevoza i jamčenja njegove bolje provedbe uz istodobno poboljšanje radnih uvjeta i istodobnu borbu protiv socijalnog dampinga kako bi zajamčila dobro funkcioniranje unutarnjeg tržišta u tom sektoru. Predložene se promjene odnose na pristup profesiji, pristup tržištu – uključujući kabotažu – te radne uvjete, kao što su vremena vožnje i odmora i posebna pravila u upućivanju radnika u cestovnom prijevozu.

Međutim, EGSO smatra da se predloženim promjenama zakonodavstva uglavnom ne uspijevaju učinkovito riješiti problemi na koje se one odnose te se ne uspijevaju učinkovito riješiti problemi na koje se one odnose, uključujući one koji su se pojavili pri provedbi postojećeg okvira, iako pokazuju ambiciju da propise učine lakše provedivima i zajamče pošteno natjecanje. EGSO napominje da je inicijativa potaknula razilaženje u stajalištima među državama članicama, socijalnim partnerima i prijevoznicima. Ostaje pri stajalištu da je jedini održivi korak naprijed moguće učiniti s pomoću jasnog i lako provedivog zakonodavstva koje pruža pravnu sigurnost u pogledu pristupa tržištu i prikladne zaštite socijalnih prava. EGSO također naglašava potrebu korištenja suvremenih informacijskih tehnologija (tahografa itd.) i učinkovite infrastrukture (sigurnih parkirališta) koji bi pomogli pri provedbi i izvršenju. Jedno od iznenađujućih obilježja Komunikacije jest to da se kombinirani prijevoz ne promatra kao pitanje pristupa tržištu, nego samo kao pitanje optimizacije održivosti. (Za više pojedinosti o stajalištima EGSO-a o tim prijedlozima pogledajte pojedinačna usvojena mišljenja).

4.2. EGSO pozdravlja planiranu izmjenu direktive o korištenju **vozila unajmljenih bez vozača** za cestovni prijevoz robe, ali želi izraziti neke sumnje u pogledu mogućih posljedica. Moguće ih je podijeliti u dvije kategorije: prva se odnosi na mogući rast fiktivnih trgovačkih društava, dok se druga odnosi na mogućnost da prijevoznik provodi nezakonitu kabotažu, a da ga se pritom ne otkrije.

4.3. EGSO smatra da bi provedba fleksibilnog, poštenog, transparentnog, nediskriminirajućeg i nebirokratskog sustava **određivanja cijena cestovnih naknada**, koja je u skladu s načelima „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća”, imala pozitivan učinak ako bi prihodi od upotrebe cestovne infrastrukture bili namjenski i ako bi se spriječila pojava diskriminirajućih praksi na unutarnjem prometnom tržištu. Kad bi prihodi bili u potpunosti namjenski, u Europi bi se potencijalno otvorilo više od 500 000 novih radnih mjesta. EGSO snažno podržava prijedlog Komisije o prevladavanju slabe interoperabilnosti između različitih postojećih sustava elektroničke naplate cestarine u državama članicama i uvođenju jedinstvenog sustava elektroničke naplate cestarine u cijelom EU-u koji se temelji na naprednoj tehnologiji. (Za više pojedinosti o tim stajalištima pogledajte usvojena mišljenja EGSO-a o tim konkretnim pitanjima).

5. Prema održivom prometnom sustavu

5.1. Promet proizvodi otprilike 20 % **emisija stakleničkih plinova** u Europi. Iako prijevozna djelatnost raste, emisije stakleničkih plinova moraju se smanjivati kako bi se ispunili energetske i klimatske ciljevi EU-a za 2030. Slijedom toga, paket „Čista energija za sve Europljane” od studenog 2016. uključivao je mjere za ubrzanje primjene niskougljičnih goriva namijenjenih uporabi u prometu i za potporu električnoj mobilnosti, koji je EGSO pozdravio ⁽¹⁰⁾.

5.2. Općenito gledajući, očekuje se nastavak trenda smanjenja ukupnih emisija iz prometa u skladu s trenutačnim trendovima i usvojenim politikama, što će dovesti do smanjenja emisija od 13 % do 2030. u usporedbi s 2005. (i 15 % manjih emisija do 2050). To, međutim, nije u skladu s troškovno učinkovitim smanjenjem emisija od 18 % do 19 % koje bi prometni sektor trebao ostvariti kao doprinos postizanju klimatskih i energetskih ciljeva do 2030. EGSO se slaže s tim da je uvođenje ograničenja za emisije novih vozila učinkovit alat za smanjenje emisija, no to nije dovoljno za postizanje fiksnih

⁽¹⁰⁾ SL C 246, 28.7.2017, str. 64.

ciljeva. Stoga bi ih trebalo dopuniti mjerama za daljnje poboljšanje energetske učinkovitosti te promicanje alternativnih goriva i pogonskih sustava, među ostalim ukapljenog prirodnog plina i električne energije putem sustava ugrađenih u vozila ili elektrificiranih cesta te **naplata cestarina**.

5.3. Očekivanja od **električnih vozila** visoka su, o čemu svjedoče najave država članica da će slijediti primjer Norveške (2025.), Francuske i Ujedinjene Kraljevine (2040.) u pogledu zabrane svih novih automobila s motorima s unutarnjim izgaranjem (benzinskih i dizelskih). Tržište električnih vozila bilježi brz rast diljem svijeta. Broj električnih vozila na cestama u svijetu dosegno je dva milijuna 2016., ali ona i dalje čine samo 0,2 % svih putničkih vozila (IEA, 2017.). Najsnažniji apsolutni rast bilježi se u Kini i poglavito je potaknut problemima s onečišćenjem zraka te ciljevima smanjenja emisija. U Europi treba postaviti jasne i izazovne ciljeve za vozila koja se napajaju čistom energijom kako bi se potaknuo proizvodni sektor u područjima istraživanja i proizvodnje.

5.4. **Tehnička ograničenja** povezana s učinkovitošću baterija otežavaju brže uvođenje električnih vozila. Iako se trošak baterija smanjuje brže od očekivanog, i dalje postoje određeni problemi u pogledu (u nekim slučajevima proturječnih) parametara koji ograničavaju učinkovitost električnih vozila: masa, kapacitet punjenja (ograničenje dometa), brzina punjenja i pitanja povezana sa životnim vijekom/trošnosti vozila. Unatoč svemu, električna vozila postaju jedan od segmenata s najvećim rastom u budućnosti kad je riječ o vozilima i lakim gospodarskim vozilima.

5.5. Tehnička ograničenja moguće je prevladati samo snažnim istraživačkim programom kojim će se pokriti puni raspon, od temeljnih istraživanja pa sve do inovacija. Europski istraživački programi, ponajprije Obzor 2020., imaju odgovarajuće težište i njihova se istraživanja aktivno provode u raznim alternativnim područjima, primjerice u području novih vrsta baterija ili gorivih ćelija i vodika. Ciljevi su obećavajući, no velik dio spomenutog istraživanja i dalje je u ranoj fazi. Unatoč tome, već postoje neki rani rezultati, o čemu svjedoči primjer Zajedničkog poduzeća za gorive ćelije i vodik (www.fch.europa.eu).

5.6. Kako bi prevladala nesigurnosti u pogledu budućnosti pogonskih sustava za vozila, Europska unija treba nastaviti raditi na svom **istraživačkom prioritetu** usmjerenom na područje prometa u sljedećem okvirnom programu, za koji solidan temelj čine strategije za istraživanje u području europskog prometnog sektora i inovacijske strategije, kao što su opisale Europska komisija i europske tehnološke platforme, primjerice, Savjetodavno vijeće za istraživanje i inovacije u području zrakoplovstva u Europi. Nadalje, suradnja kojom se pokriva cjelokupan lanac razina tehnološke spremnosti, od temeljnih istraživanja do primjene, najučinkovitiji je put prema uvođenju na tržište.

5.7. EGSO bi želio ponovno istaknuti ⁽¹¹⁾ činjenicu da postoji nedostatak **usklađenosti** između financiranja istraživanja na nacionalnoj razini i razini EU-a. Na primjer, koncept „energija u X,” odnosno elektrokemijska pretvorba pare i ugljikova dioksida s pomoću upotrebe električne energije proizvedene iz obnovljivih izvora u svrhu proizvodnje sintetskih goriva, dobiva snažnu potporu njemačkog istraživačkog programa ⁽¹²⁾, dok na razini EU-a ne postoji komplementaran pristup.

5.8. U Europi trenutačno postoji snažno rastuća potražnja za baterijama koja se temelji na postojećim tehnologijama. Velika većina svjetskog kapaciteta proizvodnje ćelija i dalje se nalazi u Aziji i SAD-u. EGSO dijeli zabrinutost Komisije da će automobilska industrija uvelike postati ovisna o uvozu baterijskih ćelija, čime će izložiti svoju nabavu raznim rizicima. Lokalna **europska industrija baterija** koja je sposobna zadovoljiti potražnju u interesu je europskih proizvođača automobila.

5.9. Potpora za električnu mobilnost nije ograničena na razvoj baterija. Alternativna rješenja, osobito za teška teretna vozila, uključuju mogućnost **elektrificiranih cesta**, uz napajanje električnog pogona s pomoću visećih vodova ili šina na površini ceste (e-autocesta itd.). Zajedničko pitanje alternativnih pogonskih sustava jest važnost razvijanja zajedničkih standarda kako bi se omogućio prekogranični promet i stvorilo tržište koje bi barem obuhvaćalo EU, a po mogućnosti i cijeli svijet. Transeuropska prometna mreža, osobito koridori osnovne mreže, mogla bi biti alat kojim bi se to moglo postići.

⁽¹¹⁾ SL C 34, 2.2.2017., str. 66.

⁽¹²⁾ <https://www.kopernikus-projekte.de/projekte/power-to-x>.

5.10. **Motor s unutarnjim izgaranjem**, koji predstavlja okosnicu naše mobilnosti na cestama, nailazi na sve više protivljenja. Došlo je do ozbiljnog gubitka povjerenja u trgovačka društva i regulatorni sustav povezan s emisijama vozila, osobito sada kad je otkriveno postojanje nezakonitih poremećajnih uređaja. Tim se uređajima ometa ili sprječava rad sustava za kontrolu emisija pri stvarnim uvjetima vožnje. Međutim, čak i bez nezakonitih trikova, opće je poznato da vozila koja uspješno prođu službeno ispitivanje obično proizvode emisije s mnogo većom razinom onečišćenja u stvarnim uvjetima vožnje. Činjenica da je to odstupanje postalo veće u posljednjim desetljećima glavni je uzrok današnjih problema. Postoji hitna potreba za obnovom povjerenja potrošača u automobilsku industriju i ponovnom izgradnjom povjerenja u regulatorni sustav s pomoću realističnih standarda za emisije i prikladnih postupaka ispitivanja. Odbor žali što je ideja o neovisnom tijelu za nadzor nad ispitivanjem emisija vozila diljem EU-a koju je predložila Komisija napuštena ranije tijekom 2017., nakon što su joj se usprotivile neke države članice.

5.11. Međutim, rasprava o motorima s unutarnjim sagorijevanjem naspram električnog pogona mora nadići standarde za emisije. Osobito moramo razlikovati učinke na **globalno zagrijavanje** i one na **lokalno** onečišćenje zraka. Kako bi se lokalno onečišćenje zraka svelo na najmanju moguću razinu, prvi su izbor električna vozila bez lokalnih emisija. Međutim, električna vozila obično stvaraju emisije promatra li ih se iz globalne perspektive. Razina emisija ovisi o metodi proizvodnje električne energije za punjenje baterija i procesima proizvodnje baterija. Budući da u državama članicama postoje znatna odstupanja u vezi s udjelom proizvodnje električne energije bez ugljika, očito je da uspjeh pružanja doprinosa električnih vozila ostvarenju klimatskih ciljeva EU-a ovisi o zemlji u kojoj se ona upotrebljavaju. Pri pružanju potpore EU-a **električnoj mobilnosti** potrebno je uzeti u obzir činjenicu da je to pitanje usko povezano s područjem proizvodnje električne energije kako je izneseno u kontekstu **europske energetske unije**.

5.12. Motori s unutarnjim sagorijevanjem trenutačno su bolji za vožnje na dugim relacijama i prijevoz teškog tereta kada je riječ o cestovnom prijevozu. S obzirom na brzinu kojom električni pogon može dostići konvencionalni, trebali bismo se pripremiti na **dugo prijelazno razdoblje** uz supostojanje obaju pogonskih sustava. Hibridni automobili, na primjer, koji se mogu prebacivati s unutarnjeg sagorijevanja za vožnju na dugim relacijama na električnim pogon za gradsku vožnju, možda mogu pružiti rješenje za koje je europska automobilska industrija dobro pripremljena. Za neke upotrebe (npr. prijevoz tereta na velike udaljenosti), električna vozila na baterijski pogon nisu pogodna. Postoji širok spektar alternativnih tehnologija koje se mogu upotrijebiti, kao što su vodikove gorive ćelije i elektrificirane autoceste. Europa treba ulagati u njihov razvoj kako bi izgradila vodeći industrijski položaj u području zelenog prijevoza.

5.13. EGSO podržava razvoj stručnog usavršavanja u području logistike u svim državama članicama kako bi se pružile nove vještine kojima se podupiru inicijative u sklopu ovog paketa.

5.14. Valja napomenuti da su najveći gradovi širom Europske unije neovisno pokrenuli širok niz inicijativa u nastojanju da riješe problem zagušenosti i onečišćenja. EGSO potiče Komisiju da proširi postojeću suradnju s općinskim vlastima u pogledu najboljih praksi i širenja informacija.

Bruxelles, 18. listopada 2017.

Predsjednik
Europskog gospodarskog i socijalnog odbora
Georges DASSIS