

Mišljenje Europskog odbora regija – Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije

(2017/C 342/09)

Izvjestitelj: József Ribányi (HU/EPP), potpredsjednik Vijeća Tolnanske županije**PREPORUKE O POLITIKAMA**

EUROPSKI ODBOR REGIJA (OR)

1. pozdravlja činjenicu da trenutačna strategija predstavlja višedisciplinarnan, sveobuhvatan pristup koji uključuje socijalne i gospodarske aspekte, inovacije u sektoru energetike i infrastrukture te digitalnom sektoru, industrijsku konkurentnost i razvoj vještina;
2. podržava ciljeve strategije koji su već utvrđeni u Bijeloj knjizi ⁽¹⁾ iz 2011., odnosno smanjenje emisija stakleničkih plinova u prometu za najmanje 60 % u odnosu na 1990. godinu;
3. međutim, predlaže da se u skladu s Bijelom knjigom iz 2011. u strategiji uzme u obzir napredak postignut u poboljšanju učinkovitosti prometnog sustava od 2011. godine te trenutačni okvir klimatske i energetske politike EU-a do 2030., kao i obveze EU-a u kontekstu Pariškog sporazuma iz 2015.;

OPTIMIZACIJA PROMETNOG SUSTAVA I POVEĆANJE NJEGOVE UČINKOVITOSTI

Rješenja u području digitalne mobilnosti

4. naglašava da će zahvaljujući iskorištavanju potencijala digitalne tehnologije biti moguće optimizirati prijevoz i uspostaviti multimodalnu transeuropsku prometnu (TEN-T) mrežu. Preduvjeti su inteligentni prometni sustavi i infrastruktura. Također treba voditi računa o ekosustavima koji odražavaju posebnost lokalnog okoliša i osigurati uključivanje lokalnih i regionalnih vlasti u fazu provedbe;
5. naglašava da europski gradovi i regije, sa svojom aktivnom ulogom u uspostavljanju pametne telekomunikacijske i prometne infrastrukture mogu, u gradskim područjima i u okviru provedbe planova održive gradske mobilnosti i održivih glavnih planova za promet u regijama, osigurati učinkovito korištenje povezanih i automatiziranih vozila po koridorima mreže TEN-T koja prelazi granice i prolazi kroz teritorije država članica;
6. uviđa da rješenja utemeljena na informacijskoj tehnologiji (IT) oblikuju poslovne modele i obrasce u prometnom sektoru. Lokalne i regionalne vlasti trebale bi primijeniti sveobuhvatna rješenja jednostavna za upotrebu utemeljena na IT-ju kako bi u svojim planovima „pametnih gradova” i područja pametne mobilnosti razvile inteligentne prometne sustave;
7. skreće pozornost na potrebu za pojednostavljenim bazama podataka i njihovom međusobnom povezanošću te predlaže razvijanje europskih normi koje mogu olakšati interoperabilnost podataka, usluga i tehničkih rješenja na svim razinama. Te podatke moraju dostaviti i osigurati relevantna regionalna tijela nadležna za promet u okviru jedinstvenog sustava za prikupljanje podataka;

Pravedne i učinkovite cijene prijevoza

8. smatra da lokalne i regionalne vlasti same po sebi imaju znatne pravne i financijske kompetencije (na primjer, uporaba parkirnih mjesta i autobusnih prometnih trakova, prednosti u okviru javne nabave, „zelene” registarske pločice ili smanjenje cestarine) kojima mogu utjecati na želje i odabire potrošača, potičući upotrebu vozila na alternativna goriva; skreće pozornost Europske komisije na činjenicu da su ti instrumenti ograničeni uvjetima propisanim za korištenje europskih

⁽¹⁾ Bijela knjiga – Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima. Bruxelles, 28. ožujka 2011., COM(2011) 144 final.

strukturnih i investicijskih fondova pri čemu nije dopušteno odobravanje subvencija za obnovu vozila ili privatnih voznih parkova, zbog čega te obnove kasne i propuštaju se prilike za postizanje učinkovitosti i konkurentnosti u sektoru prijevoza te za poboljšanje kvalitete zraka u gradovima u vidu energetske i ekološke poboljšanja, primjerice u kontekstu usluga taksija ili osiguravanja „posljednjeg kilometra”;

9. naglašava da radi određivanja cijena informacije o prijevozu koje dolaze iz različitih izvora povezanih s mobilnošću moraju biti usklađene. U izdavanju integriranih karata još uvijek se nailazi na poteškoće pri njihovoj široj uporabi jer se različita javna prijevozna sredstva razlikuju u pogledu profitabilnosti. Troškovi uvođenja integriranog određivanja cijena mogu smanjiti financijsku dobit određenog prijevoznog sredstva ili pretvoriti tu dobit u gubitak;

10. skreće pozornost na činjenicu da su, unatoč znatnim naporima i brojnim resursima namijenjenima podupiranju javnog i multimodalnog prijevoza, informacije dostupne putnicima koji putuju multimodalnim prijevozom potpuno nedovoljne. Kad se radi o izdavanju voznih karata situacija je još gora. Pritom se ne radi o tehničkom problemu zbog kojeg bi bilo nemoguće pružiti detaljne i lako upotrebljive informacije o multimodalnom prijevozu ili uslugama, ili informacije o izdavanju karata, već o nepostojanju volje javnih prijevoznika da takve informacije i usluge pruže. EU stoga treba donijeti zakonodavstvo kojim bi se uvela obveza objavljivanja informacija o voznom redu i drugih putnih informacija, kao i obveza da te informacije budu u potpunosti dostupne svim građanima EU-a, i to u takvom obliku da ih svaki građanin EU-a može koristiti na što jednostavniji i učinkovitiji način. U tom kontekstu Europski odbor regija upućuje na svoje mišljenje „Usluge informiranja, planiranja i izdavanja karata za multimodalna putovanja”, CdR 4895/2014;

11. svi načini prijevoza trebali bi pridonijeti vanjskim troškovima koje uzrokuju proporcionalno svom doprinosu onečišćenju, u skladu s načelom „onečišćivač plaća”;

12. ističe da će trebati modernizirati energetske mreže, skladištenje električne energije, trgovanje njome te upravljanje javnom infrastrukturom, kao i prometna pravila i opozivanje vozila, kako bi se postigla odgovarajuća opremljenost za nove i inovativne načine prijevoza, uključujući akumulatore ili vodikove gorive ćelije. U tom pogledu preporučuje se usvajanje interoperabilnih i lako naplativih rješenja za punjenje strujom te vrste električnih vozila;

13. skreće pozornost na činjenicu da sustav poreznih olakšica koji se primjenjuje na zrakoplovno gorivo i karte za međunarodne letove predstavlja jasan primjer narušavanja tržišta u prijevoznom sektoru. Poziva države članice EU-a da s Međunarodnom organizacijom za civilno zrakoplovstvo rasprave o postojećem međunarodnom sustavu opozivanja goriva kako bi se zajamčila dosljednost s međunarodnim obvezama koje se odnose na klimatske promjene, ne dovodeći u pitanje uvažavanje posebnosti i interesa najudaljenijih regija;

Promicanje multimodalnosti

14. u kontekstu planova održive gradske mobilnosti, potiče multimodalnost i koordinirano korištenje gradsko-regionalnog prometa i logistike s niskom ili nultom razinom emisije, kao i željeznički, pomorski i riječni promet. Naročito, napuštanje cestovnog prometa u korist drugih načina prijevoza s nižim emisijama imalo bi znatan potencijal u pogledu snižavanja emisija. U svakom slučaju, prioritet bi se trebao dati alternativnim vrstama prijevoza s niskom razinom emisije, preispitivanjem postojećih skrivenih ili otvorenih subvencija za cestovni promet;

15. poziva na novi pristup pomorskom prometu na kraćim relacijama tako što će se razviti uporaba programa ekoloških bonusa, a morske autoceste će se smatrati infrastrukturom u pogledu koje treba prilagoditi pristup nadzoru nad državnim potporama. Taj je pristup posebno važan za područja koja su i dalje na periferiji europskih prometnih koridora;

16. u tom se kontekstu u obzir posebice trebaju uzeti gradska čvorišta i logističke platforme – u skladu s njihovom definicijom u okviru mreže TEN-T (osnovne i opće mreže) i Uredbe o Instrumentu za povezivanje Europe iz 2013. – zbog njihove ključne uloge u održivoj i intermodalnoj mobilnosti na razini država članica, regija i cijelog EU-a. Stoga se predlaže da se u različite europske forume o multimodalnim koridorima na kojima se posebice obrađuje tema čvorišta uvrsti i razmatranje ove tematike;

17. podržava aktivnu ulogu EU-a u Međunarodnoj organizaciji za civilno zrakoplovstvo i Međunarodnoj pomorskoj organizaciji u cilju smanjenja emisija u pomorskom i zrakoplovnom sektoru. Treba promicati razvoj i uvođenje novih tehnologija s nižom razinom emisije;

POVEĆANJE UPOTREBE ALTERNATIVNE ENERGIJE S NISKOM RAZINOM EMISIJE U PODRUČJU PROMETA

Učinkoviti okvir za alternativnu energiju s niskom razinom emisije

18. podržavajući razvoj energetskog sektora, potiče uvođenje alternativnih izvora energije u promet, čime se priprema teren za promet s nultim emisijama;

19. naglašava da se u okviru kohezijske politike države članice, regije i općine dodjelom bespovratnih financijskih sredstava potiču na ulaganje u alternativnu energiju za promet, u skladu s načelom tehnološke neutralnosti, kako je utvrđeno u Direktivi 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva;

20. zalaže se za širu uporabu naprednih obnovljivih biogoriva, koja se proizvode na ekološki prihvatljiv način i koja emitiraju manje količine ugljičnog dioksida od tradicionalnih fosilnih goriva, u cilju dekarbonizacije prometnog sektora. U tom pogledu, potrebno je dati prednost (sintetičkim) biogorivima koja nisu proizvedena iz prehrambenih sirovina ili su proizvedena iz hrane za životinje. Očekuje se pozitivan učinak u obliku pružanja poslovnih prilika i stvaranja novih radnih mjesta u ruralnim i manje razvijenim područjima, kao i stvaranja dodatne ekonomske dodane vrijednosti. Budući da se bez potpore napredna biogoriva trenutno ne smatraju konkurentnim izvorom energije, njihova proizvodnja trebala bi se subvencionirati kako bi se ona mogla natjecati s fosilnim gorivima ili biogorivima proizvedenima iz prehrambenih sirovina;

21. ističe da su Direktivom o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva ⁽²⁾ već uspostavljeni obvezni zahtjevi koji se odnose na uporabu električne energije, prirodnog plina i vodika kao goriva za vozila;

22. naglašava da će alternativni izvori energije, biometan i biogoriva, koji su trenutačno dostupni, dijelom zamijeniti konvencionalno dizelsko ili benzinsko gorivo. Time se povećava energetska sigurnost jer se smanjuje potražnja za konvencionalnim gorivima;

23. poziva na formulaciju široko prihvaćene definicije za biogorivo kao i donošenje, u tom kontekstu, skupa kriterija za održivost i smanjenje emisija ugljika kojima bi se ojačala pravna sigurnost i podržalo provođenje zakona i donošenje investicijskih odluka u proizvodnji i upotrebi biogoriva;

24. savjetuje da je važno u obzir uzeti posebne nacionalne, regionalne i lokalne situacije te različite sirovine dostupne na lokalnoj i regionalnoj razini. Ukupna energetska ravnoteža (uključujući proizvodnju goriva) trebala bi se uzeti u obzir pri regulaciji upotrebe alternativnih goriva iz obnovljivih izvora;

25. naglašava da bi se s regionalnog i lokalnog stajališta alternativna energija s niskom razinom emisije u idealnom scenariju trebala ne samo proizvoditi, već i pohranjivati i upotrebljavati/trošiti na lokalnoj razini. Proizvodnja energije s niskom razinom emisija ugljika i njezino skladištenje za lokalnu potrošnju još je važnije u slučaju izoliranih područja poput otoka i najudaljenijih regija kako bi se smanjila njihova ovisnost o vanjskim izvorima;

Uvođenje infrastrukture za alternativna goriva

26. naglašava da se očekuje da će mobilnost s niskom ili nultom razinom emisije iz temelja promijeniti promet u pogledu mreža, vozila i goriva. Preduvjet su za to jeftina i dostupna energija i goriva. Osim električnih motora i motora na vodik, koji predstavljaju opciju koja ne proizvodi onečišćenje, napredna biogoriva koja nisu u konkurenciji s proizvodnjom hrane te koja se proizvode na ekološki prihvatljiv način imaju važnu ulogu u postizanju ciljeva smanjenja emisija. Stoga je potrebno staviti naglasak uglavnom (ali ne i isključivo) na razvijanje cjenovno pristupačne infrastrukture za punjenje električnih vozila i vozila na vodikove gorive ćelije, imajući na umu funkciju tog plina kao goriva i kapacitet za njegovo skladištenje. Međutim, financijskim poticajima treba podržati i tehnologije s niskom razinom emisije koje se temelje na, primjerice, naprednim biogorivima;

27. preporučuje uvođenje obvezujućih rokova za sve razine javne vlasti kako bi se osiguralo da se pozivi na podnošenje ponuda za kupnju novih vozila za njihove vozne parkove i koncesije za usluge javnog prijevoza odnose samo na vozila koja se pokreću alternativnim oblicima energije;

⁽²⁾ Direktiva 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva.

28. ukazuje na to da je potrebna strategija kojom bi se uporaba ukapljenog prirodnog plina u pomorskom prometu i trgovini promicala jačanjem potpora za prilagodbu lučke infrastrukture te razvijanjem općeg pristupa inovacijama i financiranju brodske opreme za ukapljeni prirodni plin i metanol proizveden preradom otpada;

29. podržava potrebu za uvođenjem električne infrastrukture na lučkim dokovima u cilju smanjenja emisija CO₂ iz brodova koji pristaju u lukama s upaljenim motorima te uzrokuju velik dio onečišćenja u lučkim gradovima;

30. napominje da bi se promet na električni pogon i infrastruktura za punjenje vozila s električnim akumulatorima ili vodikovim gorivim ćelijama mogli vrlo brzo uvesti u gradskim područjima i aglomeracijama u kojima ih lokalne vlasti smatraju prikladnima. Infrastrukturu za promet na električni pogon potrebno je izgraditi duž strateških pravaca koji povezuju regije Europe, jer bi prekogranična električna mobilnost (e-mobilnost) mogla prevladati rascjepkanost unutarnjeg tržišta. Isto tako, većina europskih otoka zbog svoje veličine već odgovara područjima prikladnim za primjenu e-mobilnosti, zbog čega uvođenje odgovarajuće infrastrukture za punjenje može na ubrzan način doprinijeti važnoj uspostavi e-mobilnosti na tim područjima;

31. naglašava da bi lokalno proizvedena i pohranjena energija mogla osigurati stabilan i jeftin izvor goriva kako bi se ubrzao prijelaz na e-mobilnost s niskom razinom emisije. Postepenim uvođenjem e-mobilnosti može se riješiti problem njezinog konkurentski nepovoljnijeg položaja u odnosu na konvencionalna goriva. Decentraliziranim skladištenjem energije integriranim u mrežu moguće je ponuditi dodatne usluge pored električnog sustava i tako prevladati neusklađenost između opskrbe energijom iz obnovljivih izvora i potražnje energije u razdobljima visoke i niske potrošnje ili doprinijeti regulaciji učestalosti. Također je potrebno olakšati aktivno sudjelovanje potrošača u upravljanju električnim sustavom, primjerice putem agregatora potražnje namijenjenih uklanjanju postojećih regulatornih prepreka;

Interoperabilnost i normizacija na području elektromobilnosti

32. slaže se sa stajalištem Komisije o uvođenju zajedničkih tehničkih i tehnoloških normi, uz uzimanje u obzir potreba različitih država članica i regija. Normizacija će potaknuti interoperabilnost između lokalnih prometnih sustava unutar pojedinačnih regija i između različitih regija;

33. zabrinut je zbog toga što se razvoj nacionalnih provedbenih planova za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva u većini država članica provodi bez aktivnog doprinosa nadležnih regionalnih i lokalnih vlasti, unatoč tome što su ti planovi jasan primjer slučaja u kojem je potrebno višerazinsko upravljanje, kao i zbog toga što planovima za promicanje e-mobilnosti nije osigurana dostatna politička i proračunska potpora;

34. ističe da postaje za punjenje električnih vozila moraju biti normirane te poziva Komisiju da podrži uvođenje tih postaja izradom normi kojima će omogućiti ugrađivanje postaja za punjenje u postojeće zgrade/objekte, u skladu s ustanovljenim zakonodavstvima pojedinačnih zemalja;

PRIJELAZ NA VOZILA BEZ EMISIJA

Poboljšanja u ispitivanju vozila radi vraćanja povjerenja potrošača

35. pozdravlja nedavne mjere za mjerenje i provjeru emisija štetnih tvari iz vozila kako bi se osiguralo da svojstva vozila koja utječu na okoliš budu transparentna i pouzdana. To će pomoći u provedbi ograničenja emisija koje onečišćuju zrak i povećati povjerenje potrošača. Ograničavanje razine emisija za osobna i laka gospodarska vozila mora biti primjereno kako bi se osiguralo ostvarivanje ciljeva i sporazuma dogovorenih u pogledu emisije onečišćujućih tvari i zdravlja ljudi;

36. podupire izradu novih smjernica za označivanje vozila jer će to pomoći da se izbjegne obmanjivanje potrošača. Potrebno je pojasniti i prikazati pravila o tome kako se mjere vrijednosti uz pomoć novog Svjetskog postupka testiranja za laka osobna i gospodarska vozila za razliku od starog postupka (Novi europski ciklus vožnje, NEDC). Potrebno je razmotriti izmjenu ne samo smjernica, već i Direktive o označivanju⁽³⁾. Jednako tako, potrebno je revidirati Direktivu o promicanju

⁽³⁾ Izvješće Komisije Europskom parlamentu i Vijeću – Preispitivanje Direktive 2010/30/EU od 19. svibnja 2010. o označivanju potrošnje energije i ostalih resursa proizvoda povezanih s energijom uz pomoć oznaka i standardiziranih informacija o proizvodu. Bruxelles, 15. srpnja 2015., COM(2015) 345 final.

čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu ⁽⁴⁾ kako bi se uskladila s najnovijim tehničkim dostignućima;

Strategija za automobile i kombije za razdoblje nakon 2020.

37. naglašava da bi mjere za poticanje uvođenja e-mobilnosti trebale biti utvrđene kvantitativnim parametrima i biti vremenski ograničene kako bi se osigurao prijelaz na električnu mobilnost;

Strategija za kamione, gradske i međugradске autobuse za razdoblje nakon 2020.

38. smatra da bi javni prijevoz trebao nastaviti zauzimati veću važnost u odnosu na osobne automobile i stoga predlaže da se prijelaz na e-mobilnost i na korištenje drugih goriva koje EU smatra alternativom naftnim derivatima ubrza davanjem prioriteta proizvodnji i upotrebi električnih autobusa i tramvaja, koji se također pokreću vodikovim gorivim ćelijama, kao i korištenju prirodnog plina u gradskim i međugradskim autobusima, čime će se smanjiti emisije ugljičnog dioksida iz autobusa; kad je riječ o kamionskom prijevozu robe na velike udaljenosti, predlaže ubrzavanje prijelaza s dizelskog pogona na prirodni plin, kao jedino gorivo koje je u stanju zamijeniti dizel gotovo bez emisija onečišćujućih tvari i sa znatno manjim udjelom ugljika u usporedbi s njim;

39. pozdravlja nastojanja EK-a da osiguravanjem platforme za gradove, regije, operatore i proizvođače promiče inicijativu za uvođenje čistih autobusa u EU-u u cilju podupiranja bolje razmjene informacija i razmjera tržišta. Time se jača povjerenje europskih proizvođača autobusa u to da će u budućnosti postojati potražnja za čistim autobusima koji koriste alternativna goriva, bolje se iskorištavaju predstojeća javna nadmetanja i povećava se učinkovitost u traženju financijskih rješenja za veća javna nadmetanja uz pomoć, primjerice, Europske investicijske banke;

40. smatra da treba povećati intenzitet potpora EU-a, postići veću sinergiju između financijskih izvora Europskog fonda za strateška ulaganja (EFSU), Instrumenta za povezivanje Europe (CEF) i europskih strukturnih i investicijskih fondova i iskoristiti subvencije. Time bi se olakšala brza zamjena postojećeg onečišćujućeg voznog parka javnog prijevoza i osigurala najbolja moguća iskorištenost raspoloživih sredstava EU-a;

Zračni promet i promet po tračnicama

41. ističe prednosti prijevoznih sredstava koja koriste tračnice i obnovljivu električnu energiju ili ekonomski održiva alternativna goriva;

42. naglašava potrebu za dovršenjem potrebne infrastrukture, kako na lokalnoj tako i na regionalnoj razini, u željezničkom sektoru slabije razvijenih regija kako bi se omogućilo korištenje željezničkog prijevoza pod ravnopravnim uvjetima kao u drugim državama članicama u cilju uspješne uspostave jedinstvenog europskog željezničkog prostora;

STVARANJE POVOLJNIH UVJETA ZA MOBILNOST S NISKOM RAZINOM EMISIJE

Energetska unija: povezivanje prometnih i energetske sustava

43. sa zadovoljstvom primjećuje da se strategija smatra korakom u pravom smjeru unutar okvira klimatske i energetske politike do 2030. koji je Vijeće EU-a usvojilo 23. – 24. listopada 2014. ⁽⁵⁾ i Pariškog sporazuma usvojenog 12. prosinca 2015. na 21. Konferenciji stranaka Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama ⁽⁶⁾, jer povezuje dva ključna dionika u EU-u: prijevoz na strani potražnje i ključne dionike u području proizvodnje i prijenosa energije na strani ponude;

⁽⁴⁾ Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu Direktiva 2009/33/EZ.

⁽⁵⁾ Zaključci Europskog vijeća (23. – 24. listopada 2014.) Bruxelles, 24. listopada 2014., EUCO 169/14

⁽⁶⁾ Pariški sporazum s konferencije COP21, 30. studenog – 11. prosinca 2015.

44. smatra da je paket „Čista energija za sve Europljane” ⁽⁷⁾ dio napora koje EU ulaže u cilju preuzimanja vodeće uloge na putu prema pametnijoj i čistoj energiji za sve, podržavanja gospodarskog rasta, ulaganja i tehnološkog vodstva, stvaranja novih radnih mjesta te poboljšavanja dobrobiti građana u regijama i gradovima EU-a;

Istraživanje, inovacije i konkurentnost

45. smatra da je e-mobilnost jedan od pokretača inovacija i tehnološkog razvoja jer donosi neposrednu korist i ima ključnu ulogu u smanjenju utjecaja na okoliš;

46. vjeruje da se prijelaz na prijevoz s niskom razinom emisije ugljika može postići prvenstveno uz pomoć regionalne i kohezijske politike. Ulaganjem u istraživanja i inovacije regije i općine mogu poduprijeti obnovljive izvore energije s niskom razinom emisije, pametne mreže i održiv gradski prijevoz;

47. podržava iskorištavanje rezultata Okvirnog programa za istraživanja i inovacije – Obzor 2020. u svrhu postizanja inovativnijih rješenja za mobilnost s niskom razinom emisije koja se oslanjaju na usluge/ulaganja;

48. potiče razvoj inovativnih tehnologija za brodske spremnike ukapljenog prirodnog plina i autobuse za prijevoz putnika kako bi se optimizirala učinkovitost skladištenja tog zamjenskog goriva i u tu svrhu poziva na financiranje demonstracija na teretnim i putničkim plovilima, kao i na autobusima za prijevoz putnika na velike udaljenosti;

49. također potiče razvoj inovativnih tehnologija koje omogućuju korištenje biogoriva, kao što je metanol proizveden obradom otpada, i za motore teretnih i putničkih plovila, te stoga traži financiranje za tu svrhu;

50. povrh toga, poziva na financiranje uvođenja električne infrastrukture na lučkim dokovima, a prije svega na obvezujući regulatorni okvir koji bi se primjenjivao u svim lukama EU-a;

Digitalne tehnologije: inteligentni prometni sustavi, povezana vozila i vozila bez vozača

51. napominje da rješenja informacijske tehnologije promiču mobilnost koja se temelji na kombiniranoj upotrebi svih vrsta prijevoza putnika i tereta (npr. integrirani sustavi naplate karata i cestarine, dokumenti o intermodalnom prijevozu tereta, elektroničko planiranje rute, podaci o putnicima u stvarnom vremenu itd.);

52. primjećuje da uvođenje povezanih i automatiziranih vozila (bez vozača) koja koriste digitalnu tehnologiju može omogućiti brojne prilike za rješavanje negativnog učinka prometa, kao i za osiguravanje javnog prijevoza u slabo naseljenim područjima; odlučno poziva na uvođenje mjera za povezana i automatizirana vozila u skladu s Amsterdamskom deklaracijom ⁽⁸⁾; s tim u vezi pozdravlja činjenicu da je 30. studenog 2016. usvojena strategija EU-a o kooperativnim inteligentnim prometnim sustavima ⁽⁹⁾; u tom se pogledu zalaže za dosljedniju viziju održivog inovativnog razvoja na području prometa i bolju međusobnu povezanost raznih sličnih paketa mjera i komunikacija Komisije o toj temi;

53. naglašava da europske regije žele biti uključene u uspostavu pametnih telekomunikacija i prometne infrastrukture. Na taj se način povezana i automatizirana vozila mogu učinkovito i nesmetano upotrebljavati na koridorima TEN-T, kao i u gradskim i ruralnim područjima;

54. naglašava da bi se načelima proporcionalnosti i supsidijarnosti trebalo osnažiti lokalne i regionalne vlasti da odlučuju o tome žele li i na koji način uvoditi inteligentne prometne sustave i čista vozila, kao što je priznato u akcijskom planu gradske mobilnosti EU-a, u cilju smanjenja emisija iz prometa i ublažavanja zagušenja prometa, kao i u cilju promicanja socijalne uključenosti;

⁽⁷⁾ Čista energija za sve Europljane – oslobađanje europskog potencijala za rast Baza podataka priopćenja za medije Europske komisije. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_hr.htm

⁽⁸⁾ Deklaracija iz Amsterdama o suradnji u području povezane i automatizirane vožnje, 14. – 15. travnja 2016.

⁽⁹⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti, Bruxelles, 30.11.2016. COM(2016) 766 final.

Vještine

55. priznaje da prijelaz na mobilnost s niskom razinom emisije predstavlja izazove za tržište rada pa je stoga prioritet osigurati da se radna snaga osposobi za nova radna mjesta. Unatoč visokim stopama nezaposlenosti, zbog nedostatka digitalnih kompetencija postoji manjak osoblja u mnogim važnim područjima povezanim sa sektorom prometa;

56. izražava žaljenje zbog toga što u ovu komunikaciju nije uključeno ono što je predviđeno u prethodnoj komunikaciji o urbanoj mobilnosti iz 2009., a to je da lokalne vlasti razvijaju planove održive gradske mobilnosti (SUMPS). Stoga naglašava potrebu da se, kako u okviru ove strategije tako i u inicijativama i aktima uz pomoć kojih će se ona provoditi, jasno navede da je integrirano planiranje gradova ključan čimbenik u razvoju održive mobilnosti, koja se ostvaruje i putem izrade i provedbe planova održive gradske mobilnosti;

57. naglašava važnost dvojnih sustava osposobljavanja te predlaže intenzivnu razmjenu iskustava o dobrim praksama među regijama EU-a na području mobilnosti s niskom razinom emisije, kad je riječ o strukovnom obrazovanju i poduzećima;

Ulaganja

58. pozdravlja činjenicu da su inovacije i razvoj infrastrukture u središtu ciljeva Europskog fonda za strateška ulaganja (EFSU) za poticanje kombiniranih (javno-privatnih) ulaganja za promet i infrastrukturu. U kombinaciji s bespovratnim financijskim sredstvima iz europskih strukturnih i investicijskih fondova (ESIF), EFSU bi mogao osigurati intenzivnije sudjelovanje lokalne i regionalne razine u takvim projektima, bez obzira na to jesu li oni manjeg ili većeg opsega;

59. predlaže da se prilikom planiranja idućeg višegodišnjeg financijskog okvira poveća iznos i udio sredstava za promet s niskom razinom emisije u okviru Obzora 2020., kao i Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Potrebno je dodatno promicati CEF jer on osigurava znatan poticaj: svaki euro u bespovratnim sredstvima CEF-a donosi 3 do 3,5 eura ulaganja u promet s niskom razinom emisije;

60. ističe da bi razvoj u gradovima i regijama zahvaljujući upravama i javno-privatnim partnerstvima mogao pružiti potreban poticaj za učinkovito financiranje i funkcioniranje rješenja za mobilnost s niskom razinom emisije; također predlaže da se prednost da korištenju EFSU-a i ESIF-a za lokalna inovativna rješenja na području prometa s niskom razinom emisije. Bespovratna financijska sredstva za gore navedene svrhe trebala bi biti dostupna u strateškom referentnom okviru za razdoblje nakon 2020. godine;

61. naglašava da lokalne i regionalne vlasti imaju ključnu ulogu u poticanju proizvodnje energije na lokalnoj razini, kao i u integriranim, inteligentnim energetske mrežama. Europski strukturni i investicijski fondovi trebali bi olakšati potrebna ulaganja putem bespovratnih financijskih sredstava, prvenstveno u slabije razvijenim regijama EU-a koje najviše zaostaju;

62. napominje da Plan ulaganja za Europu također pruža mogućnost javnog financiranja projekata za promet s niskom razinom emisije i pametne mreže od početka 2015. do kraja 2017.;

Aktivnosti gradova

63. predlaže da se u prakse urbanog i međugradskog planiranja europskih gradova, u okviru planova održive gradske mobilnosti, uključi određivanje područja za promet i mobilnost s niskom razinom emisije. U okviru urbanog planiranja potrebno je dati prednost aktivnim načinima putovanja (vožnja biciklom i hodanje), javnom prijevozu putnika, zajedničkom korištenju automobila (eng. *car-sharing*) i zajedničkoj vožnji automobilom (eng. *car-pooling*); stoga poziva na to da se na razini EU-a donese progresivna politika ulaganja u promet kojom bi se poboljšalo javno zdravlje i koja bi, u cijelosti uzimajući u obzir Pariški sporazum sklopljen tijekom konferencije COP 21, u biciklizam ulagala najmanje 10 % sredstava EU-a za promet u regijama u kojima to oreografski uvjeti dopuštaju;

64. predlaže se prethodna studija o mobilnosti koja je uzrokovana gradskim i regionalnim planiranjem u velegradskim područjima. Potrebno je povećati gustoću gradova i njihovih velegradskih područja kako bi se, kao prvo, smanjila potreba za motornim prijevozom, tako što bi se pružanje usluga približilo građanima i, kao drugo, omogućilo poboljšanje mreža javnog prijevoza povećanjem društvene i gospodarske učinkovitosti i njihove upotrebe;

65. želi naglasiti da je prostorno planiranje vrlo važan element mobilnosti s niskom razinom emisije. Struktura naselja i oblikovanje gradskog okoliša određuju topografske uvjete za dugoročan razvoj mobilnosti s niskom razinom emisije. Preporučuje se da operativni regionalni, nadopćinski ili velegradski planovi lokalnih i regionalnih vlasti uključe ovakve inicijative, u slučaju kad su ta tijela na temelju pravnih ili ustavnih sustava država članica nadležna za prostorno planiranje;
66. napominje da bi u skladu s mišljenjem OR-a „Plan EU-a za biciklizam”⁽¹⁰⁾ vožnja biciklom trebala biti potencirana kao prijevozno sredstvo tako što će se povećati uloga javnog financiranja EU-a za projekte korištenja bicikla kao prijevoznog sredstva te ponavlja svoj poziv da se Plan EU-a za biciklizam uključi u radni program Komisije za 2018. S obzirom na svoju aktivnu ulogu u promicanju biciklizma i, s time u vezi, zelene javne nabave, općine mogu pojačati svoju ulogu u borbi protiv klimatskih promjena sudjelovanjem u inicijativama kao što su „Zelena prijestolnica Europe” ili „Znanost se susreće s regijama”. Mogu se iznijeti prijedlozi za uključivanje određenih većih dijelova biciklističkih ruta u mrežu TEN-T;
67. naglašava da bi u skladu s Direktivom o energetske učinkovitosti zgrada⁽¹¹⁾ nove zgrade koje se grade u EU-u trebale imati postaje za punjenje električnih vozila (po mogućnosti sa sustavom skladištenja). Sukladno tome, obnova stambenih zgrada trebala bi uključivati takve građevinske pothvate⁽¹²⁾;
68. napominje da bi ugradnja pametnih sustava punjenja u zgradama mogla doprinijeti održavanju fleksibilnosti električne mreže, tj. energija pohranjena u baterijama električnih vozila mogla bi se vratiti u mrežu. Potreban je cjelovit pristup u okviru kojeg bi se, na primjer, električna vozila smatrala sastavnim elementom fonda zgrada;
69. naglašava da su gradovi glavni dionici u prometnom sektoru zbog koncentracije stanovništva i napominje da se problemi gradske mobilnosti ne mogu riješiti samo s pomoću sektorskog pristupa. Stoga podsjeća na to da lokalne i regionalne vlasti dobivaju stvarnu dodanu vrijednost kad se prilikom izrade planova održive gradske mobilnosti⁽¹³⁾ usporedno s akcijskim planovima uzima u obzir poveznica između gradske dimenzije prometne politike i šireg koncepta prostornog planiranja, koji sadrže popis stvarne i idealne mješavine energetskih izvora na lokalnoj razini. Kroz Sporazum gradonačelnika moglo bi se osigurati stručno savjetovanje i potpora u tim nastojanjima na lokalnoj razini u cilju osiguravanja uključivijeg lokalnog prometa s manje buke i onečišćenja zraka;
70. slično tome, preporučuje da regije, koje su na temelju pravnih ili ustavnih sustava nadležne za prostorno planiranje, u svoje planove održive gradske i međugradske mobilnosti uključe ovakve inicijative;
71. predlaže da se uspostave tematske mreže europskih gradova radi promicanja mobilnosti s niskom razinom emisije. Takve bi mreže omogućile lokalnim poduzećima, pa i široj javnosti, da budu uključeni u provedbu novina na polju mobilnosti s niskim emisijama, primjerice osiguravanjem usluga zajedničke mobilnosti. Oslanjajući se na ažurirana rješenja informacijske tehnologije, te bi mreže gradova mogle i aktivirati relevantne ciljne skupine u svrhu šireg osiguravanja mobilnosti s niskom razinom emisije.

Bruxelles, 13. srpnja 2017.

*Predsjednik
Europskog odbora regija*
Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ „Plan EU-a za biciklizam”, Odbor regija. Usvojeno 12. listopada 2016.

⁽¹¹⁾ Direktiva 2010/31/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 19. svibnja 2010. o energetske učinkovitosti zgrada.

⁽¹²⁾ Mišljenje u izradi ENVE-VI-019 o energetske učinkovitosti i zgradama (M. Rijsberman ALDE/NL).

⁽¹³⁾ Mišljenje OR-a o planovima održive gradske mobilnosti, COTER-V-048 „Paket za gradsku mobilnost”