

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému Dosah záverov konferencie COP 21 na európsku dopravnú politiku

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(2016/C 303/02)

Spravodajca: Raymond HENCKS

Európsky hospodársky a sociálny výbor sa 21. januára 2016 rozhodol podľa článku 29 ods. 2 rokovacieho poriadku vypracovať stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému

Dosah záverov konferencie COP 21 na európsku dopravnú politiku

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

Sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 3. mája 2016.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 517. plenárnom zasadnutí 25. a 26. mája 2016 (schôdza z 26. mája) prijal 188 hlasmi za, pričom 2 členovia hlasovali proti a 4 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závěry a odporúčania

1.1 EHSV víta prijatie parížskej dohody na 21. zasadnutí Konferencie zmluvných strán (COP 21) Rámcového dohovoru Organizácie Spojených národov o zmene klímy, ako aj plánovaného vnútroštátne stanoveného príspevku EÚ a jej členských štátov, ktorým sa zaväzujú znížiť domáce emisie skleníkových plynov aspoň o 40 % do roku 2030 a o 80 – 95 % do roku 2050 v porovnaní s úrovňou emisií v roku 1990.

1.2 Súhlasí tiež s tým, že tento cieľ sa bude musieť dosiahnuť spoločne a na základe spoločnej zodpovednosti EÚ a členských štátov a že nové plánované vnútroštátne stanovené príspevky sa budú oznamovať každých päť rokov.

1.3 Cieľ v oblasti dopravy, ktorým je zníženie emisií skleníkových plynov o 60 % oproti úrovni emisií v roku 1990, je veľmi ambiciózny a vyžaduje si veľké úsilie. Hoci rozhodnutie o rozdelení úsilia na platné obdobie až do roku 2020 (rozhodnutie č. 406/2009), ako aj budúce rozhodnutie na obdobie 2020 – 2030 ponechajú členským štátom voľnú ruku, pokiaľ ide o výber hospodárskych odvetví, ktoré budú musieť znížiť emisie skleníkových plynov, Komisia predsa navrhuje v prípade potreby dodatočného úsilia využívať medzinárodné kvóty a vyhýbať sa dodatočným záväzkom v prípade odvetví, ktoré nepatria do systému obchodovania s emisiami (ETS) [COM(2015) 81]. Pokiaľ ide o dopravu, domnieva sa, že „v iných odvetviach hospodárstva možno dosiahnuť výraznejšie zníženia“ [COM(2011) 144]. Cieľ v oblasti dopravy, ktorým je zníženie emisií skleníkových plynov o 60 %, možno teda stále považovať za aktuálny a v súlade so všeobecným cieľom EÚ v rámci COP 21, ak sa opatrenia a súvisiace iniciatívy budú bezodkladne realizovať s potrebnou odhodlanosťou a čo najskôr.

1.4 To však nebráni Únii a členským štátom, aby prehodnotili jednotlivé prebiehajúce alebo plánované opatrenia a iniciatívy uvedené v bielej knihe o doprave [COM(2011) 144 final] a v pláne o rámcovej stratégii pre stabilnú energetickú úniu [COM(2015) 80 final] vzhľadom na ich účinnosť, realizovateľnosť, a najmä na cieľ, ktorým je dekarbonizácia dopravy, a aby ich vylepšili alebo pridali nové v rámci revízie bielej knihy o doprave, ktorá sa má uskutočniť v roku 2016, bez toho, aby narušili konkurencieschopnosť EÚ. Niektoré z nich budú legislatívnej povahy, ale väčšina bude musieť vychádzať z dobrovoľných príspevkoch štátov v záujme zmeny správania alebo zvyku, čo je nevyhnutné na dosiahnutie úspechu.

1.5 EHSV zároveň poukazuje na význam činnosti, ktorú s cieľom zriadiť celosvetový systém na obchodovanie s emisnými kvótami v oblasti letectva plánuje uskutočniť Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) a s cieľom kontrolovať emisie pochádzajúce z námornej dopravy aj Medzinárodná námorná organizácia (IMO), a žiada, aby boli v rámci prebiehajúcich rokovaní s týmito organizáciami dosiahnuté ambiciózne výsledky.

1.6 Zdôrazňuje potrebu flexibilne uplatňovať zásadu „znečisťovateľ platí“, najmä v súvislosti so vzdialenými vidieckymi, horskými a ostrovnými oblasťami, aby sa zabránilo vzniku účinkov, ktoré budú nepriamo úmerné nákladom, a aby sa zachoval jej prínos ako nástroja na ovplyvňovanie výberu týkajúceho sa organizácie dopravných služieb a zároveň odstránila akákoľvek nekalá súťaž medzi jednotlivými druhmi dopravy. EHSV odporúča, aby sa preskúmala možnosť zaviesť komplexnú organizáciu vidieckej dopravy v regiónoch s cieľom splniť požiadavky dohody z konferencie COP 21 a potreby zraniteľných osôb.

1.7 Uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“ však v žiadnom prípade nebude stačiť na zaistenie prechodu na spoločnosť s nízkym využívaním uhlíka. Omnoho dôležitejšie je prijať dodatočné opatrenia, ako je zvýšenie energetickej efektívnosti, väčšia elektromobilita, častejšie spoločné využívanie áut a kombinovanej dopravy, rozvoj alternatívnych zdrojov energie a vypracovanie environmentálnych noriem kvality, ako aj predovšetkým podpora verejnej dopravy.

1.8 Pokiaľ ide o bioenergiu, bude treba naďalej sa usilovať o to, aby sa dosiahla vyššia miera zníženia emisií skleníkových plynov a aby sa zabránilo zmenám v používaní pôdy. Preto by sa malo ďalej presadzovať energetické využívanie rezíduí, vedľajších produktov a odpadu na výrobu palív. Stále existuje určitý potenciál pre biopalivá v cestnej nákladnej doprave, leteckej doprave a námornej doprave. Biopalivá však nie sú sebestačným riešením a dôvodom na to, aby sa nevyvíjali a nepresadzovali riešenia zamerané na náhradu spaľovacieho motora elektrickou mobilitou a/alebo vodíkovými technológiami alebo technológiami založenými na iných alternatívnych a udržateľných zdrojoch energie.

V konečnom dôsledku nepôjde o brzdenie mobility ako takej, ale o obmedzenie individuálnej motorizovanej dopravy, len čo bude k dispozícii iná vhodná alternatíva, a o podporu hromadnej dopravy vo všeobecnom záujme životného prostredia s cieľom zabrániť dopravným zápcham v mestách.

1.9 Nielen vlády sa budú musieť zaoberať znižovaním investícií do znečisťujúcich činností, ku ktorému nedôjde bez zvyšovania povedomia a mobilizácie v celom dopravnom reťazci (konštruktéri, dopravcovia, používatelia) prostredníctvom legislatívnych alebo stimulačných, či dokonca odrádzajúcich opatrení. Budovanie kapacít, technická pomoc a ľahší prístup k financovaniu na miestnej a národnej úrovni majú rozhodujúci význam pri prechode na nízkouhlíkový dopravný systém. V investičných programoch Európskej únie by sa preto pri integrácii všetkých druhov dopravy mali uprednostniť z klimatického hľadiska najefektívnejšie projekty, čo by sa malo posudzovať podľa kritérií hodnotenia, ktoré sú v súlade so závermi konferencie COP 21.

1.10 Bude potrebné pokračovať v silnej mobilizácii, ktorú v rámci konferencie COP 21 preukázali organizácie občianskej spoločnosti a hospodárske a sociálne subjekty s cieľom rozšíriť občianske hnutie za klimatickú spravodlivosť a zníženie investícií do znečisťujúcich činností.

1.11 EHSV preto odporúča využiť participatívny dialóg s občianskou spoločnosťou v súlade s jeho vymedzením v prieskumnom stanovisku EHSV z 11. júla 2012 na tému *Biela kniha o doprave: Zapojenie a angažovanosť občianskej spoločnosti* (EHSV 1598/2012).

2. Kľúčové rozhodnutia COP 21 – Parížska dohoda

2.1 Rámcový dohovor Organizácie Spojených národov o zmene klímy (na ktorý sa odvoláva COP 21 z roku 2015) sa obmedzoval na ustálenie koncentrácií skleníkových plynov (Hlavným skleníkovým plynom v odvetví dopravy je oxid uhličitý (CO₂), ktorý sa dostáva do atmosféry vo fáze výroby elektriny a v prípade palív vo fáze výroby a pri prevádzke.) v atmosfére na úrovni, ktorá zabráni nebezpečným antropogénnym zásahom do klimatického systému. Parížskou dohodou z 12. decembra 2015 sa však po prvýkrát všetkých 195 signatárov uvedeného rámcového dohovoru zaväzuje, že urýchlia znižovanie emisií skleníkových plynov v záujme dosiahnutia konečného dlhodobého cieľa, ktorým je zastaviť zvyšovanie priemernej teploty planéty zreteľne pod 2 °C (v horizonte do roku 2100) v porovnaní s úrovňami z obdobia pred industrializáciou a neustálym uskutočňovaním opatrení s cieľom obmedziť toto zvyšovanie na 1,5 °C, oproti súčasnému vývoju, ktorý smeruje k 3 °C globálnemu otepleniu na konci dvadsiateho prvého storočia.

2.2 Po ratifikácii uvedenej dohody budú mať signatári povinnosť uskutočňovať a oznamovať plánované vnútroštátne stanovené príspevky podľa programov vždy v trvaní piatich rokov, a to v záujme dosiahnutia konečného cieľa.

2.3 Nadobudnutie platnosti parížskej dohody sa plánuje na rok 2020, ak ju dotedy ratifikuje aspoň 55 štátov, ktoré predstavujú aspoň 55 % emisií skleníkových plynov na planéte, bez toho, aby bola dotknutá odporúčaná možnosť jej vykonávania ešte predtým, ako nadobudne platnosť.

2.4 EÚ a členské štáty sa 6. marca 2015 v súlade so závermi Európskej rady z 23. a 24. októbra 2014 dohodli na záväznom ciele, ktorým je zníženie domácich emisií skleníkových plynov aspoň o 40 % okolo roku 2030 a o 80 až 95 % do roku 2050.

2.5 Podľa uvedených záverov musia tento cieľ dosiahnuť EÚ a členské štáty spoločne, a to najmä znížením emisií o 43 % do roku 2030 v odvetviach, ktoré patria do systému EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS), a o 30 % v odvetviach, ktoré do neho nepatria (všetko vzhľadom na rok 2005), ako aj účasťou založenou na spravodlivosti a solidarite.

3. Súčasná situácia v odvetví dopravy v EÚ

3.1 Európska komisia už vo svojej bielej knihe o doprave z roku 2011 [COM(2011) 144 final] uverejnila naliehavú výzvu, ktorá sa týkala potreby výrazne znížiť emisie skleníkových plynov s cieľom udržať nárast teploty spôsobený zmenou klímy pod hranicou 2 °C, a zároveň uviedla, že je nevyhnutné dosiahnuť zníženie emisií skleníkových plynov v doprave aspoň o 60 % pod úroveň emisií z roku 1990, pričom ešte poznamenala, „že v iných odvetviach hospodárstva možno dosiahnuť výraznejšie zníženia“.

3.2 Približne štvrtina emisií skleníkových plynov EÚ pochádza z dopravy: 12,7 % celkových emisií dopravy produkuje letecká doprava, 13,5 % námorná doprava, 0,7 % železničná doprava, 1,8 % vnútrozemská vodná doprava a 71,3 % cestná doprava (2008). Vplyv určitého druhu dopravy na životné prostredie však nezávisí iba od priamych emisií, ale aj od podielu nepriamych emisií, ktoré vznikajú najmä pri výrobe energie potrebnej na presuny.

3.3 Z celosvetového hľadiska je odvetvie dopravy priemyselným odvetvím s najvyšším rastom emisií CO₂. V EÚ je odvetvie dopravy druhým najväčším producentom emisií skleníkových plynov. Okrem toho emisie z leteckej dopravy a námornej dopravy zaznamenávajú najrýchlejší rast, avšak parížska dohoda sa na tieto odvetvia nevzťahuje.

3.4 V bielej knihe o doprave z roku 2011 sa konštatuje, že dopravný systém EÚ stále nie je udržateľný a na zlepšenie tejto situácie sa v nej navrhuje:

— odstrániť závislosť dopravy od ropy bez toho, aby sa obetovala jej efektívnosť a ohrozila mobilita,

— využívať menej energie a zlepšiť energetickú efektívnosť vozidiel vo všetkých druhoch dopravy.

3.5 Komisia v bielej knihe o doprave, ako aj v rámcovej stratégii pre stabilnú energetickú úniu navrhuje niekoľko opatrení, ktorých cieľom je vytvoriť odvetvie dopravy bez emisií uhlíka.

3.6 Medzi tieto opatrenia patria prísnejšie normy emisií CO₂ pre automobily a dodávky po roku 2020, opatrenia na zlepšenie účinnosti palív a zníženie emisií nákladných vozidiel a lepšie riadenie premávky. Treba podporovať systémy spoplatňovania využívania ciest založené na zásade „znečisťovateľ platí/používateľ platí“, ako aj zavádzanie alternatívnych palív vrátane elektromobility, a zároveň treba mať na zreteli najmä potrebu rozširovať adekvátnu infraštruktúru.

4. Povinnosti vyplývajúce z parížskej dohody

4.1 Po ratifikácii uvedenej dohody (do 21. apríla 2017) budú mať signatári povinnosť uskutočňovať a oznamovať vnútroštátne stanovené príspevky podľa programov, ktoré majú vždy trvanie päť rokov, a to v záujme dosiahnutia konečného cieľa.

4.2 Európska únia môže v súlade s článkom 4 ods. 16 parížskej dohody konať v rámci spoločnej zodpovednosti spolu so svojimi členskými štátmi a bude povinná oznámiť sekretariátu parížskej dohody úroveň emisií, ktorú pridelila každému členskému štátu.

4.3 Podľa článku 4 ods. 9 parížskej dohody a rozhodnutia 1/CP.21 je potrebné oznámiť príspevky stanovené podľa kalendára do roku 2030 alebo ich do roku 2020 aktualizovať. Tento postup sa bude každých päť rokov opakovať v rámci stratégie rozvoja s nízkymi emisiami skleníkových plynov do roku 2050. Príspevky, ktoré budú nasledovať, musia znamenať vývoj v porovnaní s predchádzajúcim príspevkom (článok 4 ods. 3).

4.4 Európska únia si už síce stanovila ciele a príspevky v horizonte do roku 2030 a 2050, úrovne celosvetových emisií (všetky odvetvia hospodárstva spolu), ktoré boli konferenciou COP 21 odhadnuté na základe vnútroštátnych príspevkov v roku 2030 (55 gigaton), sú však nedostatočné vzhľadom na cieľ, ktorým je udržať nárast teploty pod hranicou 2 °C, takže bude potrebné vyvinúť dodatočné úsilie na zníženie emisií na 40 gigaton.

4.5 Hoci rozhodnutie o rozdelení úsilia na platné obdobie až do roku 2020 (rozhodnutie č. 406/2009), ako aj budúce rozhodnutie na obdobie 2020 – 2030 ponechajú členským štátom voľnú ruku, pokiaľ ide o výber hospodárskych odvetví, ktoré budú musieť znížiť emisie skleníkových plynov, Komisia vo svojom oznámení s názvom Parížsky protokol – Konceptia boja proti celosvetovej zmene klímy po roku 2020 (COM(2015) 81 final) v prípade potreby dodatočného úsilia navrhuje využívať medzinárodné kvóty a vyhýbať sa dodatočným záväzkom v prípade odvetví, ktoré nepatria do ETS. EHSV podporil tento postoj EÚ (stanovisko NAT 665/2015). Komisia okrem toho v bielej knihe o doprave uviedla, že „v iných odvetviach hospodárstva možno dosiahnuť výraznejšie zníženia“.

4.6 Vzhľadom na uvedené informácie a na skutočnosť, že o znížení emisií skleníkových plynov v doprave v rozsahu od 60 % sa rozhodlo už dávno pred konferenciou v Paríži s cieľom udržať nárast teploty v dôsledku zmeny klímy pod hranicou 2 °C, sa EHSV domnieva, že tento cieľ je stále aktuálny a v súlade s rozhodnutiami konferencie COP 21.

4.7 Treba ešte poznamenať, že súčasťou plánovaného vnútroštátne stanoveného príspevku nie je záväzok EÚ, že bude konať v rámci Medzinárodnej organizácie civilného letectva, aby podporila rozvoj celosvetového ETS v letectve, a podávať správy o emisiách skleníkových plynov v rámci Medzinárodnej námornej organizácie. EÚ by mala presadzovať ambiciózne výsledky v súvislosti s prebiehajúcimi rokovaniami s ICAO a IMO.

5. Stratégia: konkrétne kroky, ktoré treba podniknúť

5.1 EHSV konštatuje, že existuje značný súlad medzi plánovaným vnútroštátne stanoveným príspevkom EÚ a cieľmi, ktoré Komisia vymedzila v rôznych oznámeniach týkajúcich sa opatrení klimateknej politiky v oblasti dopravy. Stále je však naliehavé a nevyhnutné, aby sa vykonalo 40 činností a 131 iniciatív z bielej knihy o doprave, a to s náležitým odhodlaním a čo najskôr.

5.2 Je však tiež vhodné prehodnotiť opatrenia uvedené v bielej knihe o doprave, ktoré sa týkajú zníženia emisií skleníkových plynov v súvislosti s plánovaným vnútroštátne stanoveným príspevkom a cieľmi vymedzenými v balíku opatrení pre energetickú úniu v rámci revízie tejto bielej knihy v roku 2016, ako oznámila Komisia ⁽¹⁾.

5.3 Pôjde o hodnotenie jednotlivých iniciatív vzhľadom na ich účinnosť, realizovateľnosť, a najmä na cieľ, ktorým je dekarbonizácia dopravy, ktoré sa uskutočňujú na základe bielej knihy o doprave a balíka opatrení v oblasti energetickej únie, ako aj o ich vylepšenie alebo prídanie nových iniciatív. Niektoré z nich budú legislatívnej povahy, ale väčšina bude musieť vychádzať z dobrovoľných príspevkov štátov v záujme zmeny správania alebo zvyku, čo je nevyhnutné na dosiahnutie úspechu.

(¹) Ú. v. EÚ C 291, 4.9.2015, s. 14.

5.4 Prechod na nízkouhlíkovú dopravu prináša tieto výzvy:

- správne sklbiť hospodárske a sociálne požiadavky,
- zohľadniť všeobecný záujem a environmentálne požiadavky,
- nebrzdíť mobilitu ako takú, výrazne obmedziť premávku a individuálnu dopravu prostredníctvom územného plánovania a hospodárskej politiky v centrách miest a prímestských oblastiach a podporovať hromadnú dopravu,
- vplývať na správanie vrátane zaužívaných spôsobov cestovania spolu s účinnou logistikou nákladnej dopravy aj v mestskom prostredí a podporovať kooperatívne riešenia s cieľom dosiahnuť optimálne využívanie zdrojov,
- podporovať kombinovanú dopravu.

Vhodné činnosti súvisiace s dopravou zamerané na zníženie emisií na národnej a nižšej než národnej úrovni by mohli pomôcť mestám pri znižovaní emisií o 50 % do roku 2050 v porovnaní so scenárom so zachovaním status quo. Existujúce sporadické riešenia by sa mali začleniť do politiky strategického plánovania mobility, ktorá umožní lepšiu koordináciu medzi mestskou politikou a dopravnou politikou. Budovanie kapacít, technická pomoc a ľahší prístup k financovaniu na miestnej a národnej úrovni majú rozhodujúci význam pri dosahovaní týchto cieľov.

5.5 Nástroj na prepájanie Európy, štrukturálne fondy a Kohézny fond, Európsky fond pre strategické investície, ako aj všetky ostatné programy, ktoré pri financovaní projektov podporujú investície do dopravy, by mali pri súčasnej integrácii rôznych druhov dopravy s cieľom vytvoriť európsku dopravnú sieť dať prednosť menej znečisťujúcim druhom dopravy. Kritéria posudzovania žiadostí o financovanie by mali obsahovať výslovný odkaz na zásady v súlade so závermi konferencie COP 21.

5.6 Rozdelenie úsilia medzi členské štáty a medzi odvetvia patriace a nepatriace do ETS vrátane dopravy bude kľúčové z hľadiska zavedenia plánovaného vnútroštátne stanoveného príspevku EÚ a bude musieť byť v súlade s jej strategickými cieľmi. Pri tomto rozdelení sa musia zohľadniť závery Európskej rady z októbra 2014, aby sa dospelo k vyváženému výsledku vzhľadom na efektívnosť z hľadiska nákladov a konkurencieschopnosti. Tieto parametre musia prevládať, keď sa bude v roku 2016 prijímať rozhodnutie o úsilí na obdobie 2020 – 2030 [COM(2015)80, príloha 1], pričom treba mať na zreteli zachovanie konkurencieschopnosti EÚ.

5.7 Revízia uvedenej bielej knihy bude musieť okrem iného poskytnúť konkrétne prostriedky na podnietenie širokej diskusie s občianskou spoločnosťou vzhľadom na to, že akceptácia niekedy málo obľúbených opatrení zo strany spoločnosti je nevyhnutná, a všetky opatrenia zostanú neúčinné, ak sa ich adresáti s nimi nestotožnia. Bude teda potrebné pokračovať v silnej mobilizácii, ktorú v rámci konferencie COP 21 preukázali organizácie občianskej spoločnosti a hospodárske a sociálne subjekty s cieľom rozšíriť občianske hnutie za klimatickú spravodlivosť a zníženie investícií do znečisťujúcich činností.

5.8 Mali by sa podporovať a rozšíriť také iniciatívy, ako je Celosvetová iniciatíva v oblasti spotreby palív (Global Fuel Economy Initiative – GFEI) združujúca krajiny, ktoré sa zaviazali vypracovať politické opatrenia a právne predpisy v oblasti energetickej efektívnosti vozidiel alebo Parížske vyhlásenie o elektromobilitě a zmene klímy a výzva na prijatie opatrení (Paris Declaration on Electro-Mobility and Climate Change & Call to Action) nadväzujúce na záväzky stoviek odhodlaných snáh o udržateľnú elektrifikáciu dopravy, iniciatíva MobiliseYourCity zameraná na podporovanie miest a rozvojové a rýchlo sa rozvíjajúce krajiny, aby vypracovali a realizovali plány udržateľnej mestskej mobility a národné politiky v oblasti mestskej dopravy alebo Celosvetový akčný plán pre ekologickú nákladnú dopravu (Global Green Freight Action Plan).

5.9 Ako už EHSV uviedol⁽²⁾, participatívna správa si vyžaduje dobrú organizačnú a procesnú štruktúru, aby sa stala účinnou a mohla dosahovať sledované ciele. Zapojenie zainteresovaných strán do dlhodobého trvalo udržateľného rozvoja funguje najlepšie, ak sa organizuje ako nepretržitý a integrujúci proces a nevykonáva sa len ako jednorazový alebo ad hoc úkon zapojenia.

5.10 EHSV sa rozhodol vytvoriť fórum európskej občianskej spoločnosti pre trvalo udržateľný rozvoj, ktoré by malo poskytovať organizačný a nezávislý rámec na zapájanie občianskej spoločnosti do vykonávania, kontroly a preskúmania horizontálnych otázok, ktoré súvisia s programom trvalo udržateľného rozvoja do roku 2030 a najmä s jeho cieľom č. 13 (Naliehavo prijať opatrenia na boj proti zmene klímy a jej vplyvom.). Pokiaľ ide o otázky týkajúce sa dopravy, bude vhodné využiť participatívny dialóg, ktorý vedie EHSV a ktorý je určený na vykonávanie bielej knihy o dopravnej politike z roku 2011.

5.11 EHSV momentálne vypracúva stanovisko (NAT/684) na tému „Vytvorenie koalície občianskej spoločnosti a orgánov na nižšej ako celoštátnej úrovni v snahe splniť záväzky stanovené v parížskej dohode“. Parížska dohoda by však nemala viesť k vzniku ďalšej platformy so záväzkami, ale skôr k iniciovaniu komplexného rámca, ktorý bude z dlhodobého hľadiska koordinovať opatrenia neštátnych subjektov a opatrenia vlády. Úloha občianskej spoločnosti pri vykonávaní záväzkov má nepochybne rozhodujúci význam.

5.12 Nielen vlády sa budú musieť zaoberať znížením investícií do znečisťujúcich činností, ku ktorému nedôjde bez zvyšovania povedomia a mobilizácie v celom dopravnom reťazci (konštruktéri, dopravcovia, používatelia) prostredníctvom legislatívnych alebo stimulačných, či dokonca odrádzajúcich opatrení.

5.13 Na základe stratégie dobrovoľných záväzkov, ktorá vzišla z konferencie COP 21, je každá krajina povinná len informovať o nepovinných záväzkoch, zatiaľ čo zavedenie záväznej normy týkajúcej sa emisií by bolo nepochybne najúčinnnejším riešením na dosiahnutie výsledku, s ktorým parížska dohoda počíta. Rozdelenie úsilia na úrovni EÚ na roky 2020 – 2030, ktoré sa uvádza v bode 5.5, však prijaté záväzky posilní.

6. Systém „znečisťovateľ platí“

6.1 Podľa Lisabonskej zmluvy (pozri článok 191 ods. 2 ZFEÚ) politika EÚ v oblasti životného prostredia vychádza zo zásad predchádzania škodám a prevencie, zo zásady nápravy škôd na životnom prostredí prioritne pri zdroji a zo zásady, že náhradu škody hradí znečisťovateľ.

6.2 Ide o to, aby sa zaplatila cena za environmentálne škody, za ktoré sú zodpovední znečisťovatelia. Cena uhlíka má však v klimatických politikách členských štátov rôznu podobu, pričom prevládajú dane, ktoré však v prvom rade ovplyvňujú kúpnu silu domácností s najnižšími príjmami a zamestnanosť.

6.3 Podľa bielej knihy o doprave treba poplatky a dane z dopravy upraviť tak, aby sa viac uplatňovala zásada „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“.

6.4 Prístup Komisie sa zakladá na systéme „znečisťovateľ platí“ a možnostiach, ktoré ponúka spoplatnenie cestnej siete ako nástroj na financovanie výstavby a údržby infraštruktúry. Úlohou tohto systému je podporovať udržateľné spôsoby dopravy internalizáciou externých nákladov a zabezpečenie financovania.

6.5 V Európskej únii však existuje zmes rôznych a nekonzistentných systémov, ktorú tvoria elektronické mýta, diaľničné známky, poplatky za vjazd motorového vozidla do centra mesta, satelitom počítané poplatky na kilometer (GNSS). Okrem toho pravidlá spoločenstva týkajúce sa spoplatňovania cestnej dopravy pre ťažké vozidlá (Eurovignette) sa uplatňujú už iba v štyroch členských štátoch, zatiaľ čo iné členské štáty nemajú dokonca žiadne príjmy zo systémov spoplatňovania využívania ciest. V dôsledku tejto situácie sa vynárajú závažné otázky súvisiace s rozvojom jednotného trhu a so situáciou občanov, čo má negatívny vplyv na hospodársky rast a prehlbovanie spoločenských nerovností v mnohých členských štátoch. Okrem toho skutočnosť, že sa nevyberajú poplatky za používanie cestnej siete, môže mať vplyv (nehovoriac o nákladoch negatívnych účinkov na životné prostredie) na podmienky hospodárskej súťaže pre železničnú dopravu tam, kde existuje železničné spojenie.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 299, 4.10.2012, s. 170.

6.6 Je však dôležité, aby sa v európskom systéme spolplatoňovania využívania ciest stanovila určitá flexibilita, aby bolo možné zohľadniť situáciu okrajových regiónov a vzdialených vidieckych, horských a ostrovných oblastí s nízkou hustotou obyvateľstva, ktoré nemajú vhodné alternatívy cestnej dopravy, takže internalizácia externých nákladov by nepriniesla žiadne zmeny správania alebo organizácie dopravy, iba by škodila ich konkurencieschopnosti. Hospodársky a sociálny blahobyt vidieckych regiónov závisí od nákladovo efektívneho a ekologického dopravného systému. Ako prostriedok na obmedzenie emisií z dopravy niektoré vlády zaviedli rôzne formy dane z uhlíka, ktoré zlyhali a ktoré rodinám spôsobili výrazné dodatočné náklady, najmä rodinám vo vidieckych, vzdialených a v horských oblastiach.

6.7 Podľa komisárky pre dopravu plánuje Komisia predložiť koncom roka 2016 návrh európskeho systému pre kamióny a osobné automobily spolu s jednotnými predpismi na výber mýta vo všetkých členských štátoch EÚ, ktorý sa bude zakladať výlučne na počte prejdenných kilometrov.

6.8 EHSV víta zámer Komisie zosúladiť na európskej úrovni systém spolplatoňovania využívania ciest založený na zásade „znečisťovateľ platí“, ale domnieva sa, že možnosť „internalizácie“ pri stanovovaní cien určite nestačí na to, aby vznikla udržateľná dopravná politika, ktorá bude rešpektovať záväzky prijaté v rámci konferencie COP 21 a požadovať dodatočné opatrenia, ako je zvýšenie energetickej efektívnosti, väčšia elektromobilita, častejšie spoločné využívanie áut a kombinovanej dopravy, rozvoj alternatívnych zdrojov energie a vypracovanie environmentálnych noriem kvality a predovšetkým podpora verejnej dopravy.

6.9 Ďalším opatrením by mohla byť cena uhlíka založená na hospodárskych a sociálnych kritériách. Príliš nízka cena ropy, ako je to v súčasnosti, určite nevysielala signál všetkým subjektom v odvetví dopravy, aby zmenili svoje správanie a prijali opatrenia na zníženie spotreby energie. Prísnejšie normy a štandardy týkajúce sa paliva, energetickej efektívnosti, informatizovaného riadenia premávky a vývoja alternatívnych palív by však mohli otvoriť cestu k zníženiu emisií, a to bez toho, aby sa tým negatívne ovplyvnila konkurencieschopnosť.

7. Inovácia, výskum a vývoj, alternatívne palivá

7.1 EHSV trvá na tom, že je absolútne nevyhnutná aktívna priemyselná politika a koordinovaný výskum a vývoj s cieľom podporiť prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo. Na oddelenie nezastaviteľne narastajúceho objemu dopravy od poklesu znečisťujúcich emisií je nevyhnutné neustále úsilie v oblasti výskumu a vývoja.

7.2 Z plánu o doprave vyplýva, že bude potrebné pokračovať vo vývoji biopalív, najmä pokiaľ ide o letectvo a nákladné automobily, a zároveň sa v ňom uvádza, že problémy v oblasti potravinovej bezpečnosti a životného prostredia súvisia s vývojom biopalív. Takisto sa v ňom zdôrazňuje, že treba vyvíjať udržateľnejšie biopalivá druhej a tretej generácie.

7.3 Pokiaľ ide o bioenergiu, bude treba naďalej sa usilovať o to, aby sa dosiahla vyššia miera zníženia emisií skleníkových plynov a aby sa zabránilo zmenám v používaní pôdy. Preto by sa malo ďalej presadzovať energetické využívanie rezíduí, vedľajších produktov a odpadu na výrobu palív. Stále existuje určitý potenciál pre biopalivá v cestnej nákladnej doprave, leteckej doprave a námornej doprave. Biopalivá však nie sú sebestačným riešením a dôvodom na to, aby sa nevyvíjali a nepresadzovali riešenia zamerané na náhradu spaľovacieho motora elektrickou mobilitou a/alebo vodíkovými technológiami alebo technológiami založenými na iných alternatívnych a udržateľných zdrojoch energie.

7.4 Prechod na elektrickú mobilitu bude musieť sprevádzať prechod na autá v spoločnom užívaní. Musíme si však byť vedomí toho, že aj pri kompletom prechode na motory na udržateľné palivo hrozí riziko, že dopravné zápchy v mestách budú realitou tak dlho, kým sa hromadná doprava a účinné systémy distribúcie nestanú všeobecným pravidlom.

V Bruseli 26. mája 2016

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS
