

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru „Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov — Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu“

[COM(2016) 501 final]

(2017/C 173/10)

Spravodajca: **Stefan BACK**

Konzultácia	Európska komisia, 20.7.2016
Právny základ	článok 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	10.2.2017
Prijaté v pléne	23.2.2017
Plenárne zasadnutie č.	523
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	128/0/2

1. Závery a odporúčania

1.1. EHSV podporuje Európsku stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu⁽¹⁾ (stratégiu) vrátane jej cieľov a metód, ktoré sú v súlade s Bielou knihou EÚ o dopravnej politike z roku 2011 (bielou knihou)⁽²⁾ a plánovanými vnútroštátnymi stanovenými príspevkami, ktoré predložili EÚ a jej členské štáty na konferencii COP 21 a ktoré podporil EHSV⁽³⁾, ako aj konferencia COP 22 v Marrákeši.

1.2. EHSV opakuje svoje vyhlásenia zo stanovísk o bielej knihe a jej vykonávaní a o dosahoch konferencie COP 21 na európsku dopravnú politiku s tým, že ciele bielej knihy v oblasti znižovania emisií skleníkových plynov naďalej platia, hoci metódy ako ich dosiahnuť treba aktualizovať a posilniť.

1.3. Víta opatrenia v stratégii, ktoré presahujú bielu knihu, najmä podporu inovácií vrátane európskej stratégie pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy⁽⁴⁾, rozvoj prepojených, integrovaných a automatizovaných vozidiel a integráciu elektrických vozidiel a energetických systémov prostredníctvom inteligentných sietí, ako aj rozvoj nových modelov podnikania a nových dopravných modelov vychádzajúcich z rozvoja hospodárstva spoločného využívania zdrojov a všeobecného rozvoja digitálnej ekonomiky.

1.4. EHSV podporuje holistický prístup stratégie, ktorá poskytuje celistvosť medzi dopravou a inými oblasťami politiky, ako sú rozvoj trhu s elektrickou energiou, podpora výskumu a inovácií, rozvoj nových riešení dopravy a nových zručností, ako aj lepšie plánovanie mobility vrátane rozvoja verejnej dopravy. Uvítal by, ak by sa tento prístup viac rozvíjal z hľadiska prepojenia medzi stratégiou a oznámením o rozvoji vnútorného trhu vrátane synergií medzi otváraním trhov a efektívnosťou. Uplatňuje sa to aj so zreteľom na vyhliadky digitálnej ekonomiky vrátane digitálnej mobility, ako aj rozvoja hospodárstva spoločného využívania zdrojov a obehového hospodárstva.

1.5. EHSV poukazuje na možné vplyvy rozvoja uvedené v bode 1.4 o dopravných modeloch a upozorňuje na ich sociálne dôsledky vrátane vplyvu na používateľov, pracovné podmienky zamestnancov a situáciu mikropodnikov, ktoré pôsobia ako subdodávatelia. Všetky tieto otázky si vyžadujú včasnú pozornosť, aby sa prípadné problémy vyriešili už v počiatočnej fáze. Podobne treba zvážiť vplyvy na izolované komunity.

⁽¹⁾ COM(2016) 501 final.

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 24, 28.1.2012, s. 146, Ú. v. EÚ C 291, 4.9.2015, s. 14, Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 10.

⁽⁴⁾ COM(2016) 766 final.

1.6. EHSV zdôrazňuje mimoriadny význam obnovy dôvery pri poskytovaní údajov o emisiách vozidiel zo strany výrobcov a podporuje opatrenia zamerané na dosiahnutie tohto výsledku. Rovnako poukazuje na význam podpory zo strany zainteresovaných strán a verejnosti a dialógu s nimi, ako aj na význam krokov podniknutých na prijatie zodpovednosti za chybné údaje z minulosti a na to, aby sa zabránilo opakovaniu.

1.7. Víta opatrenia na podporu efektívnosti, ako sú podpora implementácie TEN-T, prehodnotenie železničnej siete v záujme konkurencieschopnej nákladnej dopravy, a význam prisudzovaný s propagáciou multimodality a stimulovaniu prechodu na režimy s nižšími emisiami vrátane železničnej a kombinovanej dopravy. EHSV berie na vedomie výzvu Komisie týkajúcu sa prístupu autobusovej a autokarovej dopravy na trh, odporúča jej však, aby zvažila aj iné politické opatrenia na rozširovanie sietí verejnej dopravy a podnecovanie prechodu z využívania súkromných áut na iné druhy dopravy. Odporúča preto dôkladnejšie preskúmať dostupné možnosti. Vyjadruje však ľútosť nad tým, že tu chýba zmienka o pravidlách prístupu na trh cestnej nákladnej dopravy a o lepšej energetickej účinnosti, ktorú umožňuje Európsky modulárny systém pre jazdné súpravy. V tejto súvislosti EHSV upriamuje pozornosť na svoje stanovisko *Vnútroštržný trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy: sociálny dumping a kabotáž* (TEN/575) a opäť zdôrazňuje význam jasnej a vykonávateľnej legislatívy a potrebu bojovať proti všetkým formám sociálneho dumpingu, ako aj proti podvodom a zneužívaniu, ktoré sa týka vysielania pracovníkov a sociálnych výhod.

1.8. EHSV tiež víta plány prehodnotiť smernicu Eurovignette, ale opakuje, že je dôležitá flexibilita s cieľom vyhnúť sa vplyvu neprimeraných nákladov v odľahlých a riedko osídlených oblastiach vrátane ostrovov a horských regiónov. Zdôrazňuje tiež, že je dôležité zabezpečiť rovnaké podmienky pre rôzne druhy dopravy, pokiaľ ide o poplatky za infraštruktúru a poplatky za externé náklady na zabezpečenie spravodlivej hospodárskej súťaže medzi jednotlivými druhmi dopravy.

1.9. Berie na vedomie obnovenie európskej služby elektronického výberu mýta, ale pripomína, že sa o nej rozhodlo v roku 2004, ale zatiaľ sa nevykonáva, a preto treba prehodnotiť celý systém, aby sa prekonali prekážky pri vykonávaní.

1.10. EHSV víta, že sa venuje pozornosť alternatívnym palivám, pričom poukazuje na význam podnecovať inovácie a potrebu vhodného rámca, ktorý umožní cezhraničné využitie elektriny, zemného plynu, vodíka a biopalív, ale ktorý nezasiahne do výroby potravín v súlade s predchádzajúcimi postojmi EHSV. Víta zameranie na interoperabilitu a normalizáciu v elektromobilitě.

1.11. Podobne víta aj pozornosť venovanú dôležitej otázke financovania riešení a poukazuje na potrebu nájsť modely spolufinancovania pre malé projekty.

1.12. EHSV oceňuje, že stratégia prikladá význam podpore zo strany občianskej spoločnosti. Zdôrazňuje potenciál participatívneho dialógu na získanie podpory a riešenie problémov a možností vytvárať koalície v rámci občianskej spoločnosti a orgánov na nižšej ako celoštátnej úrovni⁽⁵⁾.

1.13. V rámci transparentnosti EHSV navrhuje, aby Komisia uverejnila výročnú hodnotiacu tabuľku emisií pre odvetvie dopravy.

1.14. Podporuje činnosť ICAO a IMO a navrhuje vykonať ďalšie kroky, ako napríklad napredovanie v štruktúrovanom externom dialógu o doprave s nízkymi emisiami so susediacimi krajinami v príprave na konkrétne projekty.

1.15. EHSV konštatuje, že návrh o spoločnom úsilí ponecháva jednotlivým členským štátom možnosť rozhodnúť ako zabezpečiť ich príslušné zníženie emisií a odporúča, aby sa požiadavky na dopravu udržali v limitoch stanovených v bielej knihe.

1.16. EHSV ľutuje, že aktualizácia bielej knihy už nie je na programe Komisie, keďže digitalizácia, vývoj energetickej politiky a holistické hľadisko plánovania a vykonávania politiky súčasnej Komisie si vyžadujú aktualizáciu.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ C 299, 4.10.2012, s. 170, Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 20.

2. Súvislosti

Závazky EÚ v oblasti znižovania emisií a biela kniha o doprave z roku 2011

2.1. Európska komisia 20. júla 2016 rozhodla o balíku opatrení na zníženie emisií v odvetviach, ktoré nezahŕňa systém EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS) (balík).

2.2. Balík je súčasťou snahy dosiahnuť 40 % zníženie emisií skleníkových plynov do roku 2030 v porovnaní s rokom 1990, o ktorom rozhodla Európska rada 23. – 24. októbra 2014, a záväzku (vnútroštátne stanoveného príspevku), ktorý prijala Európska rada a jej členské štáty na konferencii COP 21 v decembri 2015 v Paríži.

2.3. Podľa záverov Rady z októbra 2014 by mali odvetvia ETS znížiť emisie o 43 % a odvetvia mimo ETS vrátane dopravy, okrem leteckej, o 30 %, ktoré sa majú spravodlivo a solidárne rozdeliť medzi členské štáty. V záveroch nefiguruje konkrétna zmienka o doprave.

2.4. Biela kniha EÚ o dopravnej politike z roku 2011 [COM(2011) 144] konštatuje, že rozvinuté krajiny musia „do roku 2050 vo všeobecnosti znížiť emisie o 80 – 95 % pod úroveň roku 1990“, aby sa globálne otepľovanie udržalo pod 2 °C. V odvetví dopravy sa vyžaduje znížiť do roku 2050 emisie skleníkových plynov najmenej o 60 % v porovnaní s rokom 1990. Alebo by postačovalo do roku 2030 znížiť emisie skleníkových plynov približne o 20 % pod úroveň roku 2008.

2.5. Komisia potvrdila, že tieto ciele sú v súlade s rámcom politík z roku 2014 pre oblasť klímy a energetiky na obdobie rokov 2020 až 2030, rámcovou stratégiou pre energetickú úniu z roku 2015 a plánovanými vnútroštátne stanovenými príspevkami ⁽⁶⁾.

2.6. Uvádza tiež, že na splnenie týchto cieľov sú potrebné ďalšie kroky po roku 2020 ⁽⁷⁾.

2.7. Nedávne zhodnotenie pokroku vo vykonávaní bielej knihy ukázalo, že je príliš skoro na nejaké závery, a kladie dôraz na vykonávanie ⁽⁸⁾.

Balík

2.8. Balík pozostáva z týchto častí:

- zastrešujúce oznámenie „Rýchlejší prechod Európy na nízkouhlíkové hospodárstvo“ [COM(2016) 500] (oznámenie)
- legislatívny návrh o záväznom ročnom znižovaní emisií skleníkových plynov členskými štátmi v rokoch 2021 až 2030 [COM(2016) 482] (návrh o týkajúci sa rozdelenia úsilia)
- legislatívny návrh o začlenení emisií a záchytov skleníkových plynov z využívania pôdy, zo zmien vo využívaní pôdy a z lesného hospodárstva do rámca politík v oblasti klímy a energetiky na rok 2030 (COM(2016) 479)
- Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu (COM(2016) 501) (stratégia).

2.9. Oznámenie stanovuje základné riadiace princípy pre vykonávanie, ako sú rozdelenie záťaže súvisiacej s ekonomikami jednotlivých členských štátov (spravodlivosť a solidarita), flexibilita prostredníctvom využívania emisných práv v odvetviach mimo ETS, zachovanie ambiciózných úrovní znižovania emisií, a to osobitnými jednami s každým odvetvím (environmentálna integrita). V oznámení sa zdôrazňuje význam kontextu, ktorý podporuje transformáciu.

2.10. **Návrh o rozdelení záťaže** rozdeľuje medzi členské štáty zodpovednosť za plánované vnútroštátne stanovené príspevky v rámci parížskej dohody COP 21. Každý členský štát sa rozhoduje, ako tieto výsledky dosiahnuť.

⁽⁶⁾ COM(2014) 15 final, s. 14, bod 4.1; COM(2015) 80 final; COM(2011) 112 final, s. 6.

⁽⁷⁾ COM(2014) 15 final, s. 14, bod 4.1.

⁽⁸⁾ SWD(2016) 226.

2.11. Prostredníctvom **stratégie** sa vykonávajú ciele bielej knihy znižovať emisie. Zameriava sa na cestnú dopravu a obsahuje tieto hlavné body:

a) Efektívnosť, správanie, spoplatňovanie používania ciest

- optimalizácia dopravných systémov
- ovplyvňovanie správania prostredníctvom mýtnych poplatkov
- podpora multimodality

b) Alternatívne palivá

- podpora alternatívnej energetiky s nízkymi emisiami v doprave
- rozvoj druhej generácie biopalív
- smernica o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá (2014/94/EÚ)

c) Vozidlá s nízkymi emisiami

- spoločné normy na umožnenie cezhraničného cestovania
- podpora vozidiel s nulovými emisiami aj prostredníctvom verejného obstarávania
- certifikácia emisií CO₂ a spotreba pre autobusy a ťažké nákladné vozidlá
- obnova dôvery v meranie emisií v reálnych podmienkach jazdy

d) Vytváranie kontextu: synergie a nové podnikateľské modely, inovácie, digitálna ekonomika, rozvoj kompetencií, investície a podpora

- vytváranie priaznivého kontextu pre nízkoemisnú mobilitu prostredníctvom synergií s inými oblasťami politiky, výskumom, inováciami a budovaním kompetencií

e) Letectvo a námorná doprava – medzinárodná činnosť

- v súčasnosti navrhuje ICAO globálne trhovo orientované opatrenie a IMO rozvíja kritériá konštrukčného riešenia pre loďnú dopravu počnúc monitorovaním emisií.

3. Všeobecné pripomienky

3.1. V súlade s postojom k bielej knihe a plánovanými vnútroštátnymi stanovenými príspevkami EÚ⁽⁹⁾ EHSV podporuje ciele stanovené v stratégii.

3.2. EHSV opakuje podporu cieľom bielej knihy a opäť vyjadruje ľútosť, ktorú už vyjadril vo svojom stanovisku z roku 2015 o vykonávaní bielej knihy, že vnútorný dopravný trh ani zďaleka nie je dokončený a uvítal by opatrenia v tomto smere⁽¹⁰⁾. Plná realizácia vnútorného trhu by zlepšila efektívnosť využívania zdrojov a znížila emisie. Treba to dosiahnuť prostredníctvom jasných a vykonávateľných predpisov, spolu s opatreniami na boj proti všetkým formám sociálneho dumpingu, ako aj proti podvodom a zneužívaniu, ktoré sa týka vysielania pracovníkov a sociálnych výhod.

3.3. EHSV tiež podporuje nové a inovatívne prvky stratégie, akým je C-ITS vrátane rozvoja kooperatívnych, prepojených a automatizovaných vozidiel a integráciu elektrických vozidiel do energetických systémov prostredníctvom inteligentných sietí, ako aj rozvoj nových modelov podnikania a nových dopravných modelov vychádzajúcich z rozvoja hospodárstva spoločného využívania zdrojov prostredníctvom platforiem IT a všeobecného rozvoja digitálnej ekonomiky. Digitálne systémy budú mať rovnako vplyv na osobnú a nákladnú dopravu a budú napríklad optimalizovať dopravné toky a možnosť voliť riešenia s efektívnym využívaním zdrojov, pomocou ktorých sa znížia emisie⁽¹¹⁾.

⁽⁹⁾ Ú. v. EÚ C 24, 28.1.2012, s. 146, Ú. v. EÚ C 291, 4.9.2015, s. 14, Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 10.

⁽¹⁰⁾ Ú. v. EÚ C 291, 4.9.2015, s. 14, body 1.5 a 1.6.

⁽¹¹⁾ COM(2016) 766 final.

3.4. Zdôrazňuje mimoriadny význam obnovy dôvery pri poskytovaní údajov o emisiách vozidiel zo strany výrobcov a podporuje opatrenie zamerané na dosiahnutie tohto výsledku. Poukazuje na význam podpory zo strany zainteresovaných strán a verejnosti a dialógu s nimi, ako aj na význam krokov podniknutých na prijatie zodpovednosti za chybné údaje z minulosti a na to, aby sa zabránilo ich opakovaniu.

3.5. Opakuje že mnohé navrhované opatrenia si vyžadujú flexibilitu a úpravu so zreteľom na miestne podmienky vrátane spoplatňovania používania ciest ⁽¹²⁾.

3.6. Opätovne vyjadruje podporu cieľom parížskej dohody COP 21 a plánovaným vnútroštátnym stanoveným príspevkom a naďalej zastáva názor, že tieto záväzky neprekračujú ciele stanovené v bielej knihe ⁽¹³⁾. Berie na vedomie, že zainteresované subjekty vyjadrili podporu vykonávaniu parížskej dohody vo vyhlásení z Marrákeša a vytvoreniu Marrákešského partnerstva pre globálnu činnosť so zapojením zainteresovaných, ako aj nezainteresovaných strán.

3.7. EHSV opakuje, že treba prehodnotiť vykonávanie bielej knihy a rámcovej stratégie odolnej energetickej únie (COM (2015) 80) a prípadne pridať nové opatrenia na splnenie ich cieľov ⁽¹⁴⁾.

3.8. EHSV zdôrazňuje potrebu vytvoriť prostredie, ktoré podnieti vykonávanie stratégie alebo vytvorenie vhodného rámca a v tomto zmysle odkazuje na oznámenie Komisie „Po parížskej konferencii“ ⁽¹⁵⁾ o potrebe „opustiť rozdrobený systém nekoordinovaných národných politík, trhových prekážok a energetických ostrovov“. Energetická únia predstavuje rámec pre vytvorenie priaznivého prostredia pre transformáciu energetického systému a nadchádzajúci výskum, inovácie a stratégie konkurencieschopnosti využijú súčinnosť energetiky, dopravy, obehového hospodárstva, priemyselnej a digitálnej inovácie, aby boli súčasné a budúce európske nízkouhlíkové technológie a technológie energetickej účinnosti konkurencieschopnejšie. Ako už bolo uvedené v bode 3.3, zahŕňa to taktiež opatrenia na zlepšenie zručností a podporu výskumu a vývoja.

Potrebná je činnosť viacerých zainteresovaných strán z radov občianskej spoločnosti – občanov, spotrebiteľov, sociálnych partnerov, malých a stredných podnikov, inovatívnych začínajúcich podnikov a celosvetovo konkurencieschopných odvetví. Inteligentné mestá a mestské oblasti a ich úloha pri rozvoji verejnej dopravy a dopravného plánovania sa uvádzajú ako oblasti, v ktorých bude prebiehať veľká časť budúcej transformácie ⁽¹⁶⁾.

3.9. Stratégia podporuje medziodvetvový prístup, napríklad v reakcii na potrebu priaznivého prostredia a pri odkazovaní na digitálne riešenia mobility a prepojenia s energetickou politikou. Tento prístup je v súlade s pracovným dokumentom útvarov Komisie o vykonávaní bielej knihy a s oznámením Komisie o modernizácii jednotného trhu, ktorým sa Komisia usiluje zlepšiť viditeľnosť a pochopenie sektorových politík tým, že ich uvádza v kontexte spoločných stratégií EÚ ⁽¹⁷⁾.

3.10. EHSV podporuje holistický prístup tejto stratégie k dopravnej politike, ale želal by si, aby sa viac rozvinul, napríklad v súvislosti so súdržnosťou medzi stratégiou a oznámením o modernizácii jednotného trhu vrátane synergií medzi otvorením trhu a efektívnosťou, možnosťami digitálneho vnútorného trhu, hospodárstva spoločného využívania zdrojov a obehového hospodárstva, vrátane účinkov na dopravné modely, ako aj sociálne aspekty ⁽¹⁸⁾.

3.11. Pracovný dokument útvarov Komisie sprevádzajúci stratégiu prináša niekoľko nových „spoločenských“ zmien, akými sú hospodárstvo spoločného využívania zdrojov v doprave, automatizované a prepojené vozidlá, digitalizácia a mobilita ako služba. Tieto zmeny vrátane narastajúceho využívania internetových platforiem by mali byť uvedené v stratégii.

⁽¹²⁾ Ú. v. EÚ C 24, 28.1.2012, s. 146.

⁽¹³⁾ Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 10, body 1.3, 3.1, 4.6, 5.1 a 5.2.

⁽¹⁴⁾ Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 10, body 1.4, 5.2 a 5.3.

⁽¹⁵⁾ COM(2016) 110 final, oddiel 3.1, s. 5.

⁽¹⁶⁾ COM(2016) 110 final, oddiel 3.1, s. 7.

⁽¹⁷⁾ SWD (2016) 226, oddiel 4.1 s 27.

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

3.12. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že v stratégii sa nespomínajú sociálne aspekty vrátane práv spotrebiteľa, vzťahov na trhu práce a postavenie mikropodnikov, niektorých plánovaných iniciatív, ako je napr. plán C-ITS, digitálne hospodárstvo, nové modely dopravy alebo ďalšie otvorenie trhu v jednotlivých odvetviach dopravy. Považuje za dôležité riešiť tieto problémy v počiatočnom štádiu, aby sa zabránilo zbytočnému napätiu.

3.13. EHSV oceňuje skutočnosť, že sa v stratégii objavuje hľadisko financovania, keďže je zásadne dôležité pre vykonávanie stratégie. Upozorňuje na potreby financovania v oblastiach s obmedzenými finančnými zdrojmi a projektmi, ktoré nie sú dostatočne veľké na to, aby dosiahli stanovené prahové hodnoty na spolufinancovanie EÚ. Možnosti financovania malých projektov by mali byť dostupné aj v odvetví dopravy, ako je to v prípade odvetvia energetiky.

3.14. EHSV pripisuje veľký význam preskúmaniu bielej knihy, ktoré Komisia plánovala už na rok 2016 ⁽¹⁹⁾. Nesúhlasí, že je príliš skoro na hodnotenie vykonávania ⁽²⁰⁾, pretože zmeny, ako sú digitalizácia, vývoj energetickej politiky a holistické plánovanie politiky a vykonávanie zo strany súčasnej Komisie, si vyžadujú aktualizáciu bielej knihy.

3.15. EHSV podporuje návrhy stanovené v stratégii EÚ pre vonkajšiu činnosť, najmä ďalšie opatrenia v rámci ICAO a IMO týkajúce sa leteckej a námornej dopravy. Vyjadruje poľutovanie nad tým, že v stratégii sa nespomínajú iné formy vonkajšej činnosti, ako napríklad štruktúrované dialógy a porovnávanie so susednými krajinami vo východnej Európe a v severnej Afrike.

4. Konkrétne pripomienky

4.1. EHSV podporuje akčný plán pripojený k stratégii s týmito pripomienkami:

- Vyjadruje poľutovanie nad tým, že kým v akčnom pláne je zmienka o podpore implementácie TEN-T, preskúmaní európskej železničnej siete pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu a pravidlách pre prístup na trh autokarovej a autobusovej dopravy, chýba v ňom zmienka o plánovaných návrhoch týkajúcich sa lepších pravidiel pre prístup na trh pre tovar prepravovaný cestnou dopravou. Toto nezahŕňa prvok regulácie dopravného trhu, kde existuje značný priestor na zlepšenie fungovania trhu tak, aby sa stal energeticky a zdrojom efektívnejším dopravným systémom. EHSV upriamuje pozornosť na svoje stanovisko *Vnútrotný trh medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy: sociálny damping a kabotáž* (TEN/575) a opäť zdôrazňuje význam jasnej a vykonávateľnej legislatívy a potrebu bojovať proti všetkým formám sociálneho dumpingu, ako aj proti podvodom a zneužívaniu, ktoré sa týka vysielania pracovníkov a sociálnych výhod.
- EHSV s potešením víta plány na revíziu smernice Eurovignette (1999/62/ES), smernice o elektronických cestných mýtnych systémoch (2004/52/ES) a rozhodnutia Komisie z roku 2009 o technických aspektoch EETS.
- Opakuje svoj názor, že flexibilita a predchádzanie neprimeraným nákladom v odľahlých a riedko osídlených regiónoch vrátane ostrovov a horských regiónov by mali byť dôležitými prvkami v akomkoľvek pripravovanom návrhu ⁽²¹⁾.
- Smernica o elektronických cestných mýtnych systémoch bola prijatá v roku 2004 a napriek viacerým pokusom sa dosiaľ nevykonáva. EHSV sa domnieva, že v súčasnosti by sa mala táto koncepcia preskúmať s cieľom zvýšiť jeho prítlačnosť pre operátorov a užívateľov.

4.2. Súhlasí s tým, že európska stratégia pre kooperatívne a inteligentné systémy dopravy má veľký potenciál na poskytovanie pridanej hodnoty prostredníctvom lepšej efektívnosti, a upozorňuje na zmeny C-ITS pre dopravné modely, štruktúru trhu, zmluvné právo a sociálne aspekty, ako napríklad zvýšený počet mikropodnikov spravovaných internetovými platformami. Týmto aspektom by sa mala venovať náležitá pozornosť ⁽²²⁾.

⁽¹⁹⁾ Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 10, body 1.4 a 5.2.

⁽²⁰⁾ SWD(2016) 226, oddiel 5, s. 34 a oddiel 2, s. 4.

⁽²¹⁾ Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 10 – bod 1.6.

⁽²²⁾ COM(2015) 192 final.

4.3. EHSV súhlasí s cieľom stratégie na podporu multimodality a zdôrazňuje, že v každom konkrétnom prípade by sa mali uprednostniť čo najefektívnejšie dopravné riešenia. Dúfa tiež, že hodnotenie smernice o kombinovanej doprave povedie k užitočnej aktualizácii s dostatočnou flexibilitou na to, aby sa zaručila maximálna efektivita, ale bez toho, aby sa poskytol paralelný prístup na trh v cestnej doprave. Zdôrazňuje, že je dôležité stimulovať prechod na druhy dopravy s nízkymi emisiami vrátane železničnej a kombinovanej dopravy a v tejto súvislosti je dôležité, aby sa poplatky za infraštruktúru a externé náklady riešili spôsobom, ktorý zabezpečí spravodlivú hospodársku súťaž medzi jednotlivými druhmi dopravy.

4.4. EHSV upriamuje pozornosť na zlepšenie efektívnosti využívania zdrojov prostredníctvom jazdných súprav do dĺžky 25,25 metrov (európsky modulárny systém) (EMS). Jazdné súpravy dvoch EMS môže previezť náklad troch konvenčných súprav, čo predstavuje vyššiu energetickú účinnosť a nižšie emisie na jednotku. Jazdné súpravy EMS by preto pod podmienkou schválenia jednotlivými členskými štátmi mali byť povolené všade tam, kde sú splnené príslušné podmienky, a to aj v cezhraničnej doprave.

4.5. Podporuje prístup stratégie k alternatívnym palivám, ako aj potrebu podpory trhu a zavádzania infraštruktúry v súlade s rôznymi potrebami rôznych druhov dopravy, v súčasnosti ide hlavne o a) elektrickú energiu, predovšetkým pre vozidlá; b) zemný plyn v rôznych formách, využívaný najmä pre nákladné automobily, autobusy a lode; a c) biopalivá. EHSV zdôrazňuje, že odvetvie alternatívnych palív sa neustále vyvíja a že môžu nastať zmeny na strane ponuky aj dopytu.

4.6. EHSV v súlade s predchádzajúcimi stanoviskami⁽²³⁾ podporuje plány na rozvoj biopalív, ktoré nepochádzajú z poľnohospodárskych výrobkov alebo využívania pôdy, čo má vplyv na výrobu potravín, ale z iných zdrojov, ako napríklad z rezíduí, vedľajších produktov a odpadu vrátane z lesného hospodárstva.

4.7. Zdôrazňuje význam zapojenia občianskej spoločnosti a orgánov na nižšej ako celoštátnej úrovni do vykonávania stratégie. Dôležitou súčasťou tohto úsilia by malo byť väčšie využívanie participatívneho dialógu s občianskou spoločnosťou, a to v súlade s odporúčaniami v stanovisku EHSV z 11. júla 2012 na tému *Zapojenie a angažovanosť občianskej spoločnosti*⁽²⁴⁾, ktoré vyústilo do dvoch konferencií, v Malmö v roku 2015 a v Miláne v roku 2016, o budúcnosti koridorov európskej základnej siete, počas ktorých sa nastolili otázky vykonávania, riadenia a financovania.

4.8. V záujme lepšej transparentnosti EHSV navrhuje, aby Komisia uverejnila výročnú hodnotiacu tabuľku o znižovaní emisií.

4.9. Poukazuje tiež na význam budovania koalície na podporu vykonávania a riešenia problémov, ako sa navrhuje v stanovisku EHSV na túto tému⁽²⁵⁾.

4.10. EHSV vyjadruje poľutovanie nad tým, že v návrhu týkajúcom sa rozdelenia úsilia sa nehovorí o možnej potrebe stanoviť ciele znižovania emisií konkrétne podľa odvetví. Podľa stratégie sa biela kniha zameriava na dopravu, založenú na dôkladnom posúdení toho, čo je uskutočniteľné bez negatívneho dosahu na funkcie dopravy. Ďalšie kroky opísané v pracovnom dokumente útvarov Komisie pripojenom k stratégii sú skromné. Emisie z dopravy do roku 2030 by znížili o 18 až 22 % namiesto v súčasnosti plánovaných 18 až 19 %⁽²⁶⁾.

V Bruseli 23. februára 2017

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Georges DASSIS

⁽²³⁾ Ú. v. EÚ C 303, 19.8.2016, s. 10, bod 1.8.

⁽²⁴⁾ Ú. v. EÚ C 299, 4.10.2012, s. 170, bod 1.11 a Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 20.

⁽²⁵⁾ Ú. v. EÚ C 389, 21.10.2016, s. 20.

⁽²⁶⁾ SWD(2016) 501, oddiel 5, s. 82-83.