

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o učinku sklepov konference pogodbenic COP 21 na evropsko prometno politiko

(mnenje na lastno pobudo)

(2016/C 303/02)

Poročevalec: Raymond HENCKS

Evropski ekonomsko-socialni odbor je 21. januarja 2016 sklenil, da v skladu s členom 29(2) poslovnika pripravi mnenje na lastno pobudo o naslednji temi:

Učinek sklepov konference pogodbenic COP 21 na evropsko prometno politiko

(mnenje na lastno pobudo).

Strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo, zadolžena za pripravo dela Odbora na tem področju, je mnenje sprejela 3. maja 2016.

Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje sprejel na 517. plenarnem zasedanju 25. in 26. maja 2016 (seja z dne 26. maja) s 188 glasovi za, 2 glasovoma proti in 4 vzdržanimi glasovi.

1. Sklepi in priporočila

1.1 EESO pozdravlja sprejetje Pariškega sporazuma na 21. zasedanju konference pogodbenic (COP 21) Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja ter načrtovani, nacionalno določeni prispevek, s katerim so se EU in njene države članice zavezale, da bodo v primerjavi z ravno emisij iz leta 1990 domače emisije toplogrednih plinov do leta 2030 zmanjšale za najmanj 40 %, do leta 2050 pa za 80–95 %.

1.2 Odobrava tudi, da bo ta cilj treba doseči skupaj in s skupno odgovornostjo EU in držav članic ter da bo treba vsakih pet let sporočiti nove načrtovane, nacionalno določene prispevke.

1.3 Cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov na področju prometa za 60 % glede na raven emisij iz leta 1990 je zelo ambiciozen, zato bodo zanj potrebna velika prizadevanja. Čeprav je državam članicam v skladu z odločbo o porazdelitvi prizadevanj v obdobju do leta 2020 (Odločba št. 406/2009) in tudi prihodnjo odločbo za obdobje 2020–2030 v celoti prepuščena izbira gospodarskih sektorjev, v katerih bo treba zmanjšati emisije toplogrednih plinov, Komisija predlaga, da se, če bi bila potrebna dodatna prizadevanja, uporabijo mednarodne kvote in naj se ne naložijo dodatne obveznosti sektorjem, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami (COM(2015) 81), pri čemer v zvezi s prometom ocenjuje, da „so v drugih gospodarskih sektorjih možna zmanjšanja v večjem obsegu“ (COM(2011) 144). Cilj zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 % na področju prometa bi lahko torej še vedno veljal za aktualnega in skladnega s splošnim ciljem EU v okviru konference pogodbenic COP 21, če bodo s tem povezani ukrepi in pobude nujno in kar najhitreje uresničeni s potrebno odločnostjo.

1.4 Kljub temu bodo morale Unija in države članice ponovno oceniti različne sprejete ali predvidene ukrepe in pobude iz bele knjige o prometu (COM(2011) 144 final) in načrta za okvirno strategijo za trdno energetska unijo (COM(2015) 80 final), in sicer kar zadeva njihovo učinkovitost, izvedljivost in predvsem cilj razogljčenja prometa, ter jih v okviru pregleda bele knjige o prometu, napovedanega za leto 2016, spremeniti in/ali dodati nove, ne da bi okrnili konkurenčnost EU. Čeprav bodo nekateri od teh ukrepov in pobud zakonodajni, jih bo večina morala temeljiti na prostovoljnih nacionalnih prispevkih, katerih cilj je doseči spremembo vedenja ali navad, kar je bistvenega pomena za uspeh.

1.5 EESO opozarja tudi, kako pomembni so ukrepi, ki jih predvidevata Mednarodna organizacija civilnega letalstva za vzpostavitev svetovnega sistema trgovanja z emisijami za letalstvo ter Mednarodna pomorska organizacija za spremljanje emisij pomorskega prometa, in poziva, da se na pogajanjih, ki trenutno potekajo s tema organizacijama, zastavijo ambiciozni cilji.

1.6 Poudarja, da je treba načelo odgovornosti povzročitelja uporabljati prožno, zlasti kadar gre za oddaljena podeželska, gorska in otoška območja, da bi preprečili obratno sorazmerne učinke na stroške in da bi lahko s tem načelom še naprej vplivali na odločitve pri organiziranju prevozov, obenem pa odpravili vsakršno neelojalno konkurenco med različnimi načini prevoza. EESO priporoča, da se z namenom uresničevanja sporazuma s konference pogodbenic COP 21 in izpolnjevanja potreb ranljivih skupin ljudi proučijo možnosti za celovito organizacijo prometa na podeželju.

1.7 V nobenem primeru pa zgolj uporaba načela odgovornosti povzročitelja ne bo zagotovila prehoda na nizkoogljično družbo. Pomembni so zlasti dodatni ukrepi, kot so povečanje energijske učinkovitosti, električne mobilnosti, skupnega prevoza in somodalnosti, razvoj alternativnih virov energije in oblikovanje okoljskih standardov kakovosti, predvsem pa spodbujanje javnega prevoza.

1.8 V zvezi z bioenergijo si je treba nenehno prizadevati za večje zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in preprečevati spremembe v rabi tal. Zato bo treba še naprej močneje spodbujati energetske izrabo ostankov, stranskih proizvodov in odpadkov za proizvodnjo goriv. Pri cestnem tovornem prometu, letalskem prometu in pomorskem prometu je še vedno nekaj potenciala za biogoriva. Vendar ta niso možnost, ki bi bila zadostna sama po sebi, zato je treba še vedno razvijati in spodbujati rešitve, s katerimi bi zgovalni motor nadomestili z električno mobilnostjo in/ali tehnologijo vodika ali drugimi alternativnimi in trajnostnimi viri energije.

Nazadnje ne gre za omejevanje mobilnosti kot take, temveč za zmanjšanje obsega zasebnega prevoza na motorni pogon, kadar obstaja sprejemljiva alternativa, in spodbujanje javnega prevoza v splošno okoljsko korist, da se mesta ne bi dušila v prometu.

1.9 Dezinvestiranje v dejavnostih, ki onesnažujejo okolje, ne bi smelo zadevati le vlad, ampak je treba prek zakonodajnih, spodbujevalnih ali celo odvračilnih ukrepov ozaveščati in vključevati celotno prometno verigo (proizvajalce, prevoznike in uporabnike). Krepitev zmogljivosti, tehnična pomoč ter lažji dostop do financiranja na lokalni in nacionalni ravni so ključni za prehod na nizkoogljični prometni sistem. V naložbenih programih Evropske unije je zato treba pri povezovanju vseh načinov prevoza dati prednost okoljsko najbolj učinkovitim projektom in pri tem uporabiti merila za ocenjevanje, skladna s sklepi konference pogodbenic COP 21.

1.10 Še naprej si je treba prizadevati za angažiranost, ki so jo pokazale organizacije civilne družbe ter gospodarski in socialni akterji v okviru konference pogodbenic COP 21, da bi okrepili državljansko gibanje za podnebno pravičnost in dezinvestiranje v dejavnostih, ki onesnažujejo okolje.

1.11 EESO zato priporoča participativni dialog s civilno družbo, kot ga je opredelil v svojem raziskovalnem mnenju z dne 11. julija 2012 z naslovom *Bela knjiga o prometu: za vključitev in udeležbo civilne družbe* (CESE 1598/2012).

2. Ključni sklepi konference pogodbenic COP 21 – Pariški sporazum

2.1 Okvirna konvencija Združenih narodov o spremembi podnebja (na katero se nanaša konferenca pogodbenic COP 21 iz leta 2015) je bila omejena na ustalitev koncentracije toplogrednih plinov (glavni toplogredni plin v prometnem sektorju je ogljikov dioksid (CO₂), ki se izloča v fazi proizvodnje v primeru električne energije ter v fazi delovanja v primeru goriv) v ozračju na raven, ki preprečuje nevarno antropogeno poseganje v podnebni sistem. S Pariškim sporazumom z dne 12. decembra 2015 pa se je vseh 195 podpisnic zgoraj navedene okvirne konvencije prvič zavezalo, da bodo pospešile zmanjševanje emisij toplogrednih plinov ter tako dosegle dolgoročni končni cilj omejitve dviga povprečne svetovne temperature na precej pod 2 °C (do leta 2100) v primerjavi z ravnmi iz predindustrijske dobe in si ga nadalje prizadevale omejiti na 1,5 °C, medtem ko sedanji trend kaže, da se bo podnebje do konca 21. stoletja segrelo za 3 °C.

2.2 Po ratifikaciji tega sporazuma bodo morale podpisnice v skladu s programi, ki bodo vsakokrat petletni, začeti uresničevati načrtovane, nacionalno določene prispevke in o njih obveščati, s čimer bodo poskušale doseči končni cilj.

2.3 Pariški sporazum naj bi začel veljati leta 2020, če ga bo ratificiralo vsaj 55 držav, ki proizvedejo najmanj 55 % vseh svetovnih emisij toplogrednih plinov, pri čemer se še vedno močno priporoča, da se sporazum začne uporabljati že pred začetkom veljavnosti.

2.4 EU in države članice so se 6. marca 2015 v skladu s sklepi Evropskega sveta z dne 23. in 24. oktobra 2014 dogovorile o zavezujočem cilju, da bodo domače emisije toplogrednih plinov do leta 2030 zmanjšale za najmanj 40 %, do leta 2050 pa za 80–95 %.

2.5 Na podlagi zgoraj navedenih sklepov morajo EU in države članice cilj doseči skupaj, med drugim z zmanjšanjem emisij do leta 2030 za 43 % v sektorjih, vključenih v sistem trgovanja z emisijami, in za 30 % v sektorjih, ki niso vključeni v ta sistem (oboje glede na leto 2005), ter s pravičnim in hkrati solidarnim sodelovanjem.

3. Sedanje razmere v prometnem sektorju EU

3.1 Evropska komisija je v beli knjigi o prometu iz leta 2011 (COM(2011) 144 final) že pozvala, da je treba močno zmanjšati emisije toplogrednih plinov, da bi se podnebne spremembe omejile na manj kot 2 °C, ter hkrati opozorila, da je treba emisije toplogrednih plinov v prometu zmanjšati za vsaj 60 % v primerjavi z ravno emisij iz leta 1990 in da so „v drugih gospodarskih sektorjih možna zmanjšanja v večjem obsegu“.

3.2 V prometnem sektorju nastane približno četrtnina emisij toplogrednih plinov v EU: 12,7 % svetovnih emisij prometa ustvari letalstvo, 13,5 % pomorski promet, 0,7 % železniški promet, 1,8 % plovba po celinskih vodah, 71,3 % pa cestni promet (2008). Način prevoza na okolje ne vpliva samo z neposrednimi emisijami, ampak tudi s posrednimi, ki so predvsem posledica proizvodnje energije, potrebne za prevoz.

3.3 Promet je gospodarski sektor, katerega emisije CO₂ so se na svetovni ravni najbolj povečale. V EU je sektor prometa na drugem mestu po količini emisij toplogrednih plinov. Poleg tega se emisije v letalstvu in pomorstvu povečujejo najhitreje, hkrati pa sektorja nista vključena v Pariški sporazum.

3.4 V beli knjigi o prometu iz leta 2011 je ugotovljeno, da prometni sistem v EU še ni trajnosten, zato so predlagane naslednje izboljšave:

- prekinitev odvisnosti prometa od nafte, ne da bi se s tem zmanjšala njegova učinkovitost ali ogrozila mobilnost,
- bolj omejena uporaba energije in boljša energijska učinkovitost vozil pri vseh načinih prevoza.

3.5 Komisija v beli knjigi o prometu in načrtu za okvirno strategijo za trdno energetska unijo predlaga več ukrepov za razogljičenje prometnega sektorja.

3.6 Predlagani ukrepi zajemajo strožje standarde za emisije CO₂ za avtomobile in kombinirana vozila po letu 2020, ukrepe za večjo učinkovitost goriv in zmanjšanje emisij iz težkih tovornih vozil ter boljše upravljanje prometa. Spodbujati je treba sisteme cestninjenja, ki temeljijo na načelu odgovornosti povzročitelja/uporabnika, ter uporabo alternativnih goriv, vključno z električno mobilnostjo, pri tem pa zlasti upoštevati potrebo po vzpostavitvi ustrezne infrastrukture.

4. Nadaljnji koraki v zvezi s Pariškim sporazumom

4.1 Po ratifikaciji tega sporazuma (do 21. aprila 2017) bodo morale podpisnice v skladu s programi, ki bodo vsakokrat petletni, začeti uresničevati nacionalno določene prispevke in o njih obveščati, s čimer bodo poskušale doseči končni cilj.

4.2 Evropska unija lahko v skladu s členom 4(16) Pariškega sporazuma v okviru skupne odgovornosti deluje skupaj z državami članicami, pri čemer mora sekretariat Pariškega sporazuma obvestiti o ravni emisij za vsako državo članico.

4.3 Prispevke, določene v skladu s časovnim razporedom do leta 2030, je treba v skladu s členom 4(9) Pariškega sporazuma in Sklepom 1/CP.21 sporočiti in uresničiti do leta 2020, to pa je treba v okviru strategije razvoja z nizkimi emisijami toplogrednih plinov do leta 2050 ponoviti na vsakih pet let. Pri vsakem naslednjem prispevku mora biti viden napredek glede na predhodnega (člen 4(3)).

4.4 Čeprav je Evropska unija že določila cilje in prispevke do leta 2030 in 2050, samo z ravnmi svetovnih emisij (v vseh gospodarskih sektorjih), ki so bile na konferenci pogodbenic COP 21 ocenjene na podlagi nacionalnih prispevkov za leto 2030 (55 gigaton), ne bomo mogli doseči cilja omejitve dviga temperature na pod 2 °C, zato bodo potrebni dodatni ukrepi, da bi emisije zmanjšali na 40 gigaton.

4.5 Čeprav je državam članicam v skladu z odločbo o porazdelitvi prizadevanj v obdobju do leta 2020 (Odločba št. 406/2009) in prihodnjo odločbo za obdobje 2020–2030 v celoti prepuščena izbira gospodarskih sektorjev, v katerih bo treba zmanjšati emisije toplogrednih plinov, Komisija v svojem sporočilu *Pariški protokol – načrt za obravnavo svetovnih podnebnih sprememb po letu 2020* (COM(2015) 81 final) predlaga, da se, če bi bila potrebna dodatna prizadevanja, uporabijo mednarodne kvote in naj se ne naložijo dodatne obveznosti sektorjem, ki niso vključeni v sistem trgovanja z emisijami. EESO je podprl to stališče EU (mnenje NAT 665/2015). Poleg tega je Komisija v beli knjigi o prometu ugotovila, da so „v drugih gospodarskih sektorjih možna zmanjšanja v večjem obsegu“.

4.6 EESO ob upoštevanju zgoraj navedenega in dejstva, da je bilo pri prometu zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 60 % že določeno v okviru omejitve dviga temperature na pod 2 °C, in to precej pred pariško konferenco, ocenjuje, da je ta cilj 60-odstotnega zmanjšanja še vedno aktualen in v skladu s sklepi konference pogodbenic COP 21.

4.7 Omeniti je treba tudi, da zaveza EU, da bo v okviru Mednarodne organizacije civilnega letalstva podpirala vzpostavitev svetovnega sistema trgovanja z emisijami za letalstvo in se v okviru Mednarodne pomorske organizacije zavzela za obveznost poročanja o emisijah toplogrednih plinov na področju pomorskega prometa, ni del načrtovanega, nacionalno določenega prispevka. EU bi morala spodbujati, da se v okviru trenutnih pogajanj z Mednarodno organizacijo civilnega letalstva in Mednarodno pomorsko organizacijo dosežejo ambiciozni rezultati.

5. Strategija – kaj je treba storiti v praksi

5.1 EESO ugotavlja, da je načrtovani, nacionalno določeni prispevek EU v zelo veliki meri skladen s cilji, opredeljenimi v različnih sporočilih Komisije o ukrepih podnebne politike na področju prometa. Kljub temu je nujno in bistveno, da se 40 ukrepov in 131 pobud iz bele knjige o prometu kar najhitreje izvede s potrebno odločnostjo.

5.2 Poleg tega bi bilo treba med pregledom bele knjige o prometu, ki ga je za leto 2016 napovedala Komisija, ponovno oceniti ukrepe iz bele knjige za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ob upoštevanju načrtovanega, nacionalno določenega prispevka EU in ciljev iz svežnja za energetska unijo ⁽¹⁾.

5.3 Oceniti bo treba različne pobude iz bele knjige o prometu in svežnja za energetska unijo, kar zadeva njihovo učinkovitost, izvedljivost in predvsem cilj razogljičenja prometa, ter jih spremeniti in/ali dodati nove. Čeprav bodo nekatere od njih zakonodajne, jih bo večina morala temeljiti na prostovoljnih nacionalnih prispevkih, katerih cilj je doseči spremembo vedenja ali navad, kar je bistvenega pomena za uspeh.

⁽¹⁾ UL, C 291, 4.9.2015, str. 14.

5.4 Prehod na nizkoogljični promet prinaša naslednje izzive:

- pravično uskladitev gospodarskih in socialnih zahtev,
- upoštevanje splošnega interesa in okoljskih zahtev,
- neoviranje same mobilnosti, temveč občutno zmanjšanje prometa in zasebnega prevoza v mestnih in primestnih središčih prek prostorskega načrtovanja in gospodarske politike ter spodbujanje javnega prevoza,
- vplivanje na vedenje, vključno s potovalnimi navadami, ter učinkovita logistika prevoza blaga, tudi v mestnem okolju, ki spodbuja sodelovanje z namenom optimalnega izkoristka virov,
- spodbujanje somodalnosti.

Na področju prometa bi lahko mesta z ustreznimi dejavnostmi, s katerimi bi znižali emisije na nacionalni in podnacionalni ravni, do leta 2050 dosegla 50-odstotno zmanjšanje emisij v primerjavi z nespremenjenim stanjem. Že obstoječe posamične rešitve bi bilo treba vključiti v politike strateškega načrtovanja mobilnosti, ki omogočajo boljše usklajevanje med mestnimi in prometnimi politikami. Krepitev zmogljivosti, tehnična pomoč ter lažji dostop do financiranja na lokalni in nacionalni ravni so ključni za uresničitev teh ciljev.

5.5 Pri instrumentu za povezovanje Evrope, strukturnih skladih in Kohezijskem skladu, Evropskem skladu za strateške naložbe in drugih programih EU, ki s financiranjem projektov podpirajo naložbe v promet, je treba dati prednost okoljsko najbolj učinkovitim projektom, obenem pa povezati različne načine prevoza in tako vzpostaviti evropsko prometno omrežje. Merila za ocenjevanje zahtevkov za financiranje naj se izrecno sklicujejo na načela, skladna s sklepi konference pogodbenic COP 21.

5.6 Porazdelitev prizadevanj med državami članicami in sektorji v sistemu trgovanja z emisijami in zunaj njega, vključno s prometom, bo ključni element pri izvajanju načrtovanega, nacionalno določenega prispevka EU in bo morala biti v skladu z njegovimi strateškimi cilji. Pri tej porazdelitvi je treba za doseganje uravnoveženega rezultata upoštevati sklepe Evropskega sveta iz oktobra 2014, ob upoštevanju stroškovne učinkovitosti in konkurenčnosti. Ti parametri bi morali prevladati pri pripravi odločbe o porazdelitvi prizadevanj za obdobje 2020–2030, ki bo sprejeta leta 2016 (COM(2015) 80, Priloga 1), pri čemer bi bilo treba vzeti v ozir tudi nadaljnjo konkurenčnost EU.

5.7 V prej omenjenem pregledu bele knjige bodo morali biti med drugim določeni konkretni načini za spodbuditev obširne razprave s civilno družbo, saj je družbena sprejemljivost ukrepov, četudi manj priljubljenih, bistvenega pomena, hkrati pa bodo vsi ukrepi brez učinka, če se tisti, ki so jim namenjeni, z njimi ne bodo poistovetili. Še naprej si je treba prizadevati za veliko angažiranost, ki so jo pokazale organizacije civilne družbe ter gospodarski in socialni akterji v okviru konference pogodbenic COP 21, da bi tako okrepili državljansko gibanje za podnebno pravičnost in dezinvestiranje v dejavnostih, ki onesnažujejo okolje.

5.8 Spodbujati in razširiti bi bilo treba pobude, kot so svetovna pobuda za gospodarnejšo porabo goriva (GFEI), ki povezuje države, zavezane pripravi politik in predpisov o energetske učinkovitosti vozil, pariška deklaracija o električni mobilnosti in podnebnih spremembah ter poziv k ukrepanju, ki temelji na zavezah več sto partnerjev, da si bodo odločno prizadevali za trajnostno elektrifikacijo prevoza, pobuda MobiliseYourCity, ki si prizadeva za podporo mestom ter državam v razvoju in vzponu, da bodo lahko pripravili in uresničili načrte za trajnostno mobilnost v mestih in nacionalne politike za mestni prevoz, ali akcijski načrt za svetovni okolju prijazen tovorni promet.

5.9 Kot je EESO že omenil ⁽²⁾, je za participativno upravljanje potrebna dobra organizacijska in postopkovna struktura, da bi postalo učinkovito in doseglo želene cilje. Sodelovanje deležnikov pri dolgoročnem trajnostnem razvoju je najučinkoviteje, če je organizirano kot stalen in skupnosten proces, namesto da se izvaja v obliki enkratnih ali posamičnih oblik sodelovanja.

5.10 EESO je sklenil, da bo vzpostavil forum evropske civilne družbe za trajnostni razvoj, ki bi moral zagotavljati strukturiran in neodvisen okvir za sodelovanje civilne družbe pri izvajanju, spremljanju in pregledu horizontalnih vprašanj iz agende za trajnostni razvoj do leta 2030 in zlasti njenega cilja 13 (sprejeti nujne ukrepe za boj proti podnebnim spremembam in njihovim posledicam). Pri vprašanjih, povezanih s prometnim sektorjem, bi moral EESO voditi participativni dialog, ki je predviden za izvajanje bele knjige iz leta 2011 o prometni politiki.

5.11 EESO pripravlja tudi mnenje (NAT/684) o vzpostavitvi koalicije civilne družbe in podnacionalnih oblasti za uresničitev zavez iz Pariškega sporazuma. Pariški sporazum ne bi smel biti še ena platforma za dajanje zavez, ampak bi moral zagotoviti splošen okvir, ki bo dolgoročno usklajeval nedržavne in vladne ukrepe. Civilna družba ima pri izvajanju zavez absolutno nujno/bistveno vlogo.

5.12 Dezinvestiranje v dejavnostih, ki onesnažujejo okolje, ne bi smelo zadevati le vlad, ampak je treba prek zakonodajnih, spodbujevalnih ali celo odvračilnih ukrepov ozaveščati in vključevati celotno prometno verigo (proizvajalce, prevoznike in uporabnike).

5.13 V skladu s strategijo prostovoljnih zavez, ki je bila sprejeta na konferenci pogodbenic COP 21, vsaka država sprejme le neobvezujoče zaveze, medtem ko bi bila najučinkovitejša rešitev za doseganje zelenega rezultata Pariškega sporazuma zagotovo uvedba zavezujočega standarda glede emisij. Porazdelitev prizadevanj v EU v obdobju 2020–2030, omenjena v točki 5.5, bo kljub temu okrepila sprejete zaveze.

6. Sistem odgovornosti povzročitelja

6.1 Okoljska politika EU v skladu z Lizbonsko pogodbo (glej člen 191(2) PDEU) temelji na previdnostnem načelu in na načelu preventivnega ukrepanja, načelu, da je treba okoljsko škodo prednostno odpravljati pri viru, ter načelu odgovornosti povzročitelja.

6.2 Ceno okoljske škode, za katero so odgovorni onesnaževalci, je treba plačati, vendar je cena ogljika v podnebne politike držav članic umeščena zelo različno, pri čemer prevladujejo davki, ki pa v prvi vrsti vplivajo na kupno moč najrevnejših gospodinjstev in na delovna mesta.

6.3 Uporabnine in dajatve je treba v skladu z belo knjigo o prometu preoblikovati tako, da bosta boljše upoštevanje načeli odgovornosti povzročitelja in odgovornosti uporabnika.

6.4 Pristop, ki si ga je zamislila Komisija, temelji na sistemu odgovornosti povzročitelja in na možnostih, ki jih ponujajo cestnine kot sredstvo za financiranje gradnje in vzdrževanje infrastrukture. Ta sistem naj bi zaradi internalizacije zunanjih stroškov spodbujal trajnostne načine prevoza in zagotavljal finančna sredstva.

6.5 Vendar v Uniji obstaja sestavljanka različnih in nepovezanih sistemov, ki jo tvorijo elektronski cestninski sistemi, vinjete, davki v zvezi z zastoji in pristojbine glede na kilometrino, izračunane s pomočjo globalnega satelitskega navigacijskega sistema. Poleg tega se pravila Unije o obdavčitvi cestnega prometa težkih tovornih vozil (evrovinjeta) uporabljajo le še v štirih državah članicah, medtem ko preostale članice cestninjenja sploh ne izvajajo. To odpira resna vprašanja za razvoj enotnega trga in za državljane ter v številnih državah članicah negativno vpliva na gospodarsko rast in povečuje socialno neenakost. Nepobiranje cestnih pristojbin lahko vpliva na konkurenčne pogoje v razmerju do železniškega prometa, če je na voljo storitev prevoza po železnici (če stroškov negativnih vplivov na okolje niti ne omenjamo).

⁽²⁾ UL, C 299, 4.10.2012, str. 170.

6.6 Kljub temu je v evropskem sistemu cestnih pristojbin treba predvideti določeno mero prilagodljivosti, da se lahko upošteva tudi stanje v redko poseljenih oddaljenih regijah ter oddaljenih podeželskih, gorskih in otoških območjih, ki nimajo pravih alternativ cestnemu prevozu, saj internalizacija zunanjih stroškov ne bi vplivala na vedenje ali organizacijo prevoza in bi edino škodila njihovi konkurenčnosti. Ekonomsko-socialno blagostanje podeželskih regij je odvisno od prometnega sistema, ki je hkrati stroškovno učinkovit in okolju prijazen. Nekatere vlade so z namenom omejevanja emisij iz prometa uvedle različne oblike davka na ogljik, s katerimi pa niso uspeli omejiti emisij iz prometa, ampak so občutno povečale stroške družin, zlasti na podeželskih, oddaljenih in gorskih območjih.

6.7 Po navedbah komisarke za promet namerava Komisija do konca leta 2016 predlagati evropski sistem za tovornjake in osebne avtomobile z enotno ureditvijo za cestninjenje v vseh državah članicah EU, ki naj bi temeljila izključno na prevoženih kilometrih.

6.8 EESO pozdravlja namero Komisije, da na evropski ravni uskladi sistem cestnih pristojbin, ki bo temeljil na načelu odgovornosti onesnaževalca, vendar meni, da element internalizacije pri določanju pristojbin zagotovo ne bo dovolj za trajnostno prometno politiko, ki spoštuje zaveze, sprejete v okviru konference pogodbenic COP 21, ter za katero so potrebni dodatni ukrepi, kot so povečanje energijske učinkovitosti, električne mobilnosti, skupnega prevoza in somodalnosti, razvoj alternativnih virov energije, oblikovanje okoljskih standardov kakovosti, predvsem pa spodbujanje javnega prevoza.

6.9 Eden od ukrepov bi lahko bila cena ogljika, ki bi temeljila na ekonomskih in socialnih merilih. Sedanja prenizka cena nafte vseh akterjev v prometu zagotovo ne spodbuja k spremembi vedenja in sprejetju ukrepov za zmanjšanje porabe energije. Strožje norme in standardi glede goriv, energijske učinkovitosti, informacijsko podprtega upravljanja prometa in razvoja alternativnih goriv lahko kljub temu spodbudijo zmanjšanje emisij, ne da bi negativno vplivali na konkurenčnost.

7. Inovacije, raziskave in razvoj, alternativna goriva

7.1 EESO poudarja, da so nujno potrebni aktivna industrijska politika ter usklajene raziskave in razvoj v podporo prehodu na nizkoogljeno gospodarstvo. Za ločitev neizogibnega porasta prometa od emisij, ki onesnažujejo okolje in jih je treba zmanjšati, so potrebna nenehna prizadevanja na področju raziskav in razvoja.

7.2 Iz načrta za promet je sklepati, da je treba nadaljevati razvoj biogoriv, zlasti za letalstvo in težka tovorna vozila, hkrati pa je poudarjeno, da so z razvojem biogoriv povezani problemi glede prehranske varnosti in okolja ter da je treba razviti bolj trajnostna biogoriva druge in tretje generacije.

7.3 V zvezi z bioenergijo si je treba nenehno prizadevati za večje zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in preprečevati spremembe v rabi tal. Zato bo treba še naprej močneje spodbujati energetske izrabo ostankov, stranskih proizvodov in odpadkov za proizvodnjo goriv. Pri cestnem tovornem prometu, letalskem prometu in pomorskem prometu je še vedno nekaj potenciala za biogoriva. Vendar ta niso možnost, ki bi bila zadostna sama po sebi, zato je treba še vedno razvijati in spodbujati rešitve, s katerimi bi zgovalni motor nadomestili z električno mobilnostjo in/ali tehnologijo vodika ali drugimi alternativnimi in trajnostnimi viri energije.

7.4 Ob prehodu na električno mobilnost bo treba opraviti še prehod na souporabo avtomobilov. Vendar se bo treba še naprej zavedati, da bo tudi s popolnim prehodom na motorje, ki jih poganjajo trajnostna goriva, tveganje, da se bodo mesta dušila v prometu, ostalo aktualno, dokler ne bodo javni prevoz in učinkoviti sistemi distribucije postali splošno uveljavljeni.

V Bruslju, 26. maja 2016

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Georges DASSIS