

Mnenje Evropskega odbora regij – Evropska strategija za mobilnost z nizkimi emisijami

(2017/C 342/09)

Poročevalec: Jozsef Ribanyi (HU/EPP), podpredsednik županijskega sveta, Tolna

POLITIČNA PRIPOROČILA

EVROPSKI ODBOR REGIJ (OR)

1. pozdravlja dejstvo, da ima sedanja strategija multidisciplinaren, celovit pristop, ki vključuje družbene in gospodarske vidike, inovacije v sektorjih energije, infrastrukture in digitalnih tehnologij, industrijsko konkurenčnost ter razvoj znanj in spretnosti;
2. podpira cilje strategije, ki so že bili določeni v beli knjigi iz leta 2011 ⁽¹⁾, in sicer zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometu za 60 % v primerjavi z letom 1990;
3. kljub temu predlaga, da strategija, v skladu z belo knjigo iz leta 2011, upošteva napredek, ki je bil dosežen od leta 2011 na področju izboljšanja učinkovitosti prometnega sistema, sedanji okvir energetske in podnebne politike do leta 2030 ter zaveze, ki jih je EU sprejela v okviru Pariškega sporazuma iz leta 2015;

OPTIMIZACIJA PROMETNEGA SISTEMA IN IZBOLJŠANJE NJEGOVE UČINKOVITOSTI

Digitalne rešitve za mobilnost

4. poudarja, da bo z izkoriščanjem potenciala digitalnih tehnologij mogoče optimizirati promet in vzpostaviti večmodalno vseevropsko prometno omrežje. Predpogoji za to so inteligentni prometni sistemi in infrastruktura. Upoštevati pa je treba tudi ekosisteme, ki odražajo lokalne okoljske posebnosti, in si prizadevati za sodelovanje lokalnih in regionalnih oblasti v fazi izvajanja;
5. poudarja, da evropska mesta in regije s svojo aktivno vlogo pri vzpostavljanju pametne telekomunikacijske in prometne infrastrukture, ko znotraj mestnih območij uresničujejo načrte za trajnostno mobilnost in krovne načrte regij za trajnostni promet, lahko zagotovijo učinkovito uporabo povezanih in avtomatiziranih vozil vzdolž koridorjev vseevropskega prometnega omrežja, ki poteka prek meja in ozemelj držav članic;
6. priznava, da rešitve informacijske tehnologije oblikujejo prometne poslovne modele in vzorce. Lokalne in regionalne oblasti bi morale uvesti uporabniku prijazne, vključujoče rešitve IT za uporabo inteligentnih prometnih sistemov pri razvoju svojih pametnih mest in okolij mobilnosti;
7. opozarja na potrebo po poenostavitvi podatkovnih zbirk in po njihovi povezanosti, zato predlaga razvoj evropskih standardov, ki bi olajšali interoperabilnost podatkov, storitev in tehničnih rešitev na vseh ravneh. Te podatke predložijo in zagotavljajo posamezni regionalni prometni organi v istem sistemu stiskanja podatkov;

Pošteno in učinkovito oblikovanje cen v prometnem sektorju

8. meni, da imajo tudi same lokalne in regionalne oblasti znatne pravne in finančne pristojnosti, da – npr. z uporabo parkirnih mest, posebnih voznih pasov za avtobuse, ugodnosti pri javnem naročanju, zelenimi registrskimi tablicami ali tarifnimi znižanji cestnin – vplivajo na to, čemu potrošniki dajejo prednost in kaj izbirajo, ter tako spodbujajo uporabo

⁽¹⁾ Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu. Bruselj, 28. marec 2011, COM(2011) 144 final.

vozil na alternativna goriva. Evropsko komisijo opozarja, da so ta orodja omejena s pogoji za uporabo evropskih strukturnih in investicijskih skladov, saj ni dovoljeno podeljevanje subvencij za zamenjavo vozil ali zasebnih vozniških parkov, kar te zamenjave upočasnjuje in preprečuje izkoriščanje priložnosti za učinkovit in konkurenčen promet ter boljši zrak v mestih z energetskimi in okoljskimi izboljšavami, na primer pri storitvah taksijev ali oskrbi na zadnjem delu poti;

9. poudarja, da je treba za oblikovanje cen uskladiti informacije o prevozu, ki so na voljo iz različnih virov, povezanih z mobilnostjo. Še vedno obstajajo ovire za širšo uporabo integriranih vozovnic, saj se različne oblike javnega prevoza razlikujejo glede dobičkonosnosti. Stroški uvedbe integriranih cen se lahko zmanjšajo ali pa se splošni finančni dobički določene oblike prevoza spremenijo v splošne finančne izgube;

10. opozarja, da informacije, ki so na voljo uporabnikom večmodalnega prevoza, kljub velikim prizadevanjem in številnim virom, ki so bili namenjeni v podporo javnega in večmodalnega prevoza, nikakor ne zadostujejo. Pri izdajanju vozovnic je stanje še slabše. Pri tem ne gre za to, da s tehničnega vidika ne bi bilo mogoče zagotoviti podrobnih informacij na uporabnikom prijazen način o večmodalnem prevozu ali storitvah in informacij o izdajanju vozovnic, temveč gre za nepripravljenost ponudnikov javnega prevoza, da ponudijo te informacije in storitve. Zato bi morala EU sprejeti zakonodajo, po kateri bi bilo treba obvezno objavljati informacije o vozniških redih in druge informacije o potovanjih ter dati vsem državljanom EU popoln dostop do njih, in sicer v obliki, ki bi vsakomur od njih omogočala, da jih čim preprosteje in učinkoviteje uporablja. Pri tem se Evropski odbor regij sklicuje na svoje mnenje Storitve obveščanja, načrtovanja in izdajanja vozovnic pri večmodalnih potovanjih (CdR 4895/2014);

11. meni, da morajo vse vrste prometa v skladu z načelom onesnaževalec plača sorazmerno glede na svoj delež onesnaženja prispevati k zunanjim stroškom, ki jih povzročajo;

12. poudarja, da bo treba posodobiti električna omrežja, infrastrukturo za skladiščenje električne energije, trgovino in upravljanje javne infrastrukture, skupaj s pravili za prevoz in obdavčitev vozil, da bodo ustrezno pripravljene na nove in inovativne načine prevoza, vključno z baterijskim pogonom in vodikovimi gorivnimi celicami. Pri tem so priporočljive tudi interoperabilne rešitve in rešitve enostavnega plačevanja za polnjenje tovrstnih električnih vozil;

13. opozarja na dejstvo, da sistem davčnih olajšav pri letalskih gorivih in vozovnicah za mednarodne lete pomeni očitno izkrivljanje trga v prometnem sektorju. Poziva države članice EU, naj preučijo sedanji mednarodni sistem obdavčitve goriva z Mednarodno organizacijo civilnega letalstva, da se zagotovi skladnost z mednarodnimi zavezami glede podnebnih sprememb, ne da bi pri tem posegli v priznane posebnosti in interese najbolj oddaljenih regij;

Spodbujanje večmodalnosti

14. spodbuja večmodalnost v okviru načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter usklajeno uporabo prevoza in logistike z nizkimi emisijami ali brez njih, kakor tudi železniški, pomorski in rečni promet. Zlasti prehod s cestnega prometa na druge oblike z nižjimi emisijami bi imel pomemben potencial za zmanjšanje emisij. V vsakem primeru bi bilo treba rešitve za prehod na oblike mobilnosti z nizkimi emisijami obravnavati prednostno, na primer s ponovnim razmislekom o obstoječih prikritih ali neprikritih subvencijah za cestni promet;

15. poziva k novemu pristopu k pomorskemu prevozu na kratkih razdaljah z razvijanjem shem ekoloških bonusov in obravnavanjem pomorskih avtocest kot infrastrukturo, za katero mora veljati prilagojen pristop v zvezi z nadzorom državne pomoči. Ta pristop je posebej pomemben na področjih, ki ostajajo na obrobju evropskih prometnih koridorjev;

16. v tem smislu je treba upoštevati zlasti mestna vozlišča in logistične platforme, kot so opredeljeni v TEN-T (osrednje in širše omrežje) in v uredbi o instrumentu za povezovanje Evrope iz leta 2013, glede na njihovo strukturno vlogo v trajnostni in večmodalni mobilnosti na ravni držav članic, regij in celotne EU. Zato se predlaga, da se ta problematika obravnava v različnih evropskih forumih o večmodalnih koridorjih, kjer se zlasti preučujejo vozlišča;

17. podpira aktivno vlogo EU v okviru Mednarodne organizacije za civilno letalstvo in Mednarodne pomorske organizacije s ciljem zmanjšanja emisij v sektorjih pomorskega in zračnega prometa. Treba je spodbujati razvoj in uporabo novih tehnologij z nižjimi emisijami;

POVEČANJE UPORABE ALTERNATIVNE ENERGIJE Z NIZKIMI EMISIJAMI V PROMETNEM SEKTORJU

Učinkovit okvir za alternativno energijo z nizkimi emisijami

18. spodbuja uvajanje alternativnih virov energije v prometu s podpiranjem razvoja sektorja energije, kar utira pot prometu brez emisij;

19. poudarja, da se z nepovratnimi sredstvi v okviru kohezijske politike države članice, regije in občine spodbujajo k vlaganju v alternativne vire energije v prometu, ob upoštevanju načela tehnološke nevtralnosti, kot to določa Direktiva 2014/94/EU o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva;

20. se zavzema za večjo uporabo naprednih obnovljivih biogoriv, ki se proizvajajo okolju prijazno in povzročajo manj emisij CO₂ kot tradicionalna fosilna goriva, z namenom razogljičenja prometnega sektorja. Pri tem je treba dati prednost biogorivom, ki niso iz poljščin (sintetična), in biogorivom iz krme. Pričakovani pozitivni učinki so priložnosti za zaposlitev in ustvarjanje delovnih mest na podeželskih in manj razvitih območjih, poleg ustvarjanja dodatne ekonomske dodane vrednosti. Napredna biogoriva brez podpore danes ne štejejo za konkurenčne vire energije, zato bi bilo treba njihovo proizvodnjo subvencionirati, da bi bila konkurenčna fosilnim gorivom in biogorivom iz poljščin;

21. poudarja, da so v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ⁽²⁾ že opredeljene obvezne zahteve glede uporabe elektrike, zemeljskega plina in vodika za pogon vozil;

22. poudarja, da bodo alternativni viri energije, biometan in biogoriva, ki so sedaj na voljo, deloma nadomestili konvencionalna vozila na dizelski ali bencinski pogon. To z zmanjševanjem povpraševanja po konvencionalnih gorivih povečuje zanesljivost oskrbe z energijo;

23. se zavzema za široko sprejemljivo opredelitev biogoriv ter v tem okviru za sprejetje sklopa meril glede trajnosti in zmanjšanja emisij CO₂, ki bi povečala pravno varnost ter podpirala izvrševanje zakonodaje in naložbeno odločanje pri proizvodnji in uporabi biogoriv;

24. svetuje, da je pomembno, da se upoštevajo posebne nacionalne, regionalne in lokalne razmere ter različne lokalno in regionalno dostopne surovine. Pri zakonskem urejanju alternativnih goriv iz obnovljivih virov bi morali upoštevati celotno energijsko bilanco (vključno s proizvodnjo goriva);

25. poudarja, da bi se morala z regionalnega in lokalnega vidika idealna alternativna energija z nizkimi emisijami proizvajati in skladiščiti lokalno ter se lokalno tudi uporabljati/trošiti. Proizvodnja energije z nizkimi emisijami in njeno skladiščenje za lokalno potrošnjo sta v primeru izoliranih regij, kot so otoki in najbolj oddaljene regije, zaradi zmanjšanja energetske odvisnosti od drugih regij še pomembnejša;

Vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva

26. poudarja, da je pričakovati, da bo mobilnost z nizkimi emisijami ali brez emisij korenito spremenila promet v smislu omrežij, vozil in goriv. Pogoj za to so poceni in dostopna energija in goriva. Poleg motorjev na električno energijo in na vodik, ki ne onesnažujejo okolja, imajo pomembno vlogo pri doseganju ciljev glede zmanjševanja emisij tudi napredna biogoriva, ki ne tekmujejo s proizvodnjo živil in se proizvajajo okolju prijazno. Zato bi se bilo treba osredotočiti zlasti, vendar ne izključno, na razvoj cenovno ugodne infrastrukture za polnjenje električnih vozil ter vozil na vodikove gorivne celice, glede na vlogo goriva tega plina in možnosti za njegovo shranjevanje. S finančnimi spodbudami pa bi bilo treba podpreti tudi tehnologije z nizkimi emisijami CO₂, ki uporabljajo napredna biogoriva;

27. priporoča, naj se določijo zavezujoči roki za vse ravni javne uprave, da bodo razpisi za nakup novih vozil za njihov vozni park in koncesije za storitve javnega prevoza vezane izključno na vozila na alternativne vire energije;

⁽²⁾ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

28. poziva, da je potrebna strategija za spodbujanje uporabe UZP v pomorskem prometu in pomorski trgovini, in sicer z okrepitevijo podpore za prilagajanje pristaniške infrastrukture in razvojem splošnega pristopa k inovacijam in financiranju opreme za UZP in metanol, ki nastaja pri predelavi odpadkov, na ladjah;

29. meni, da je v dokih potrebna infrastruktura za električno energijo, da se zmanjšajo emisije CO₂ iz ladij, ki s prižganimi motorji stojijo v pristaniščih in so v veliki meri vir onesnaževanja pristaniških mest;

30. ugotavlja, da bi se električni prevoz in infrastruktura za polnjenje električnih vozil na baterijski pogon ali vodikove gorivne celice lahko zelo hitro razširili na mestnih območjih in v strnjenih naseljih, kjer lokalni organi to ocenijo za primerno. Infrastrukturo za električni prevoz je treba zgraditi vzdolž strateških poti, ki povezujejo evropske regije, saj bi z zagotavljanjem čezmejne električne mobilnosti (e-mobilnost) lahko premostili razdrobljenost notranjega trga. Večina evropskih otokov je na primer zaradi svoje velikosti primernih za e-mobilnost, zato bi lahko ustrezen razvoj polnilne infrastrukture hitro prispeval k obsežni uporabi električne mobilnosti na teh ozemljih;

31. poudarja, da bi lahko električna energija, ki se proizvaja in skladišči lokalno, postala stabilen in cenovno ugoden vir goriva, ki bi pospešil prehod na e-mobilnost z nizkimi emisijami. Postopno uvajanje takšne mobilnosti bi lahko odpravilo njeno slabšo konkurenčnost v primerjavi s konvencionalnimi gorivi. Decentralizirano skladiščenje elektrike, povezano v omrežje, lahko ponudi dodatne storitve za električni sistem in premosti neuskkljenost med ponudbo energije iz obnovljivih virov in povpraševanjem po energiji v obdobjih visokega in nizkega povpraševanja ali pomaga regulirati frekvenco. Zato je treba tudi olajšati aktivno sodelovanje potrošnikov pri upravljanju električnega sistema, na primer s povezovalci povpraševanja, in odpraviti sedanje regulativne ovire;

Interoperabilnost in standardizacija električne mobilnosti

32. se strinja z mnenjem Evropske komisije glede uvedbe skupnih tehničnih in tehnoloških standardov, pri čemer je treba upoštevati potrebe različnih držav članic in regij. Standardizacija bo gonilo interoperabilnosti med lokalnimi prevoznimi sistemi v isti regiji in med različnimi regijami;

33. je zaskrbljen, ker se nacionalni izvedbeni načrti za uvedbo infrastrukture za alternativna goriva v večini držav članic razvijajo brez aktivnega prispevka pristojnih regionalnih in lokalnih organov, čeprav gre pri teh načrtih za očitni primer, v katerem je potrebno upravljanje na več ravneh, in ker načrti za spodbujanje e-mobilnosti nimajo dovolj velike politične in proračunske podpore;

34. poudarja, da je treba postaje za polnjenje električnih vozil standardizirati, in poziva Komisijo, naj s pripravo standardov, ki spodbujajo vgradnjo polnilnih postaj v obstoječe stavbe in infrastrukturo ter so skladni z veljavno zakonodajo v posamezni državi, podpre uvajanje postaj za polnjenje;

PREHAJANJE NA VOZILA BREZ EMISIJ

Izboljšanje preskušanja vozil za ponovno pridobitev zaupanja potrošnikov

35. pozdravlja nedavne ureditve za merjenje in preverjanje emisij škodljivih snovi iz vozil, da bi zagotovili, da je okoljska učinkovitost vozil pregledna in zanesljiva. To bo prispevalo k izvrševanju omejitev glede emisij onesnaževal zraka in povečalo zaupanje potrošnikov. Mejne vrednosti za emisije za potniška in lahka gospodarska vozila morajo biti ustrezne, da se zagotovi uresničitev ciljev in sporazumov, sprejetih glede emisij onesnaževal in zdravja ljudi;

36. podpira oblikovanje novih smernic za označevanje vozil, ki bi pomagalo preprečiti zavajanje potrošnikov. Treba bi bilo pojasniti in prikazati pravila za način merjenja vrednosti po novem globalno usklajenem preskusnem postopku za lahka vozila (WLTP) in po starem postopku (novi evropski vozni cikel, NEDC). Razmisliti bi bilo treba ne le o spremembi smernic, temveč tudi direktive o označevanju⁽³⁾. Podobno bi bilo treba prenoviti tudi direktivo o spodbujanju čistih in

⁽³⁾ Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu – Pregled direktive 2010/30/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o navajanju porabe energije in drugih virov izdelkov, povezanih z energijo, s pomočjo nalepk in standardiziranih podatkov o izdelku. Bruselj, 15. julij 2015, COM(2015) 345 final.

energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz ⁽⁴⁾, da bi dohajali najnovejši tehnični napredek;

Strategija za avtomobile in kombinirana vozila za obdobje po letu 2020

37. poudarja, da bi bilo za spodbujanje e-mobilnosti treba uvesti časovno omejene ukrepe s količinskimi merili, da bi lahko prišlo do prehoda;

Strategija za tovorna vozila in avtobuse za obdobje po letu 2020

38. meni, da bi moral javni prevoz še naprej dohitevati zasebna vozila, zato predlaga, naj se prehod na e-mobilnost in uporabo drugih goriv, ki po mnenju EU pomenijo alternativo naftnim derivatom, pospeši s prednostno obravnavo proizvodnje in uporabe električnih avtobusov in tramvajev, tudi takih s pogonom na vodikove gorivne celice, ter uporabo zemeljskega plina v avtobusnem prevozu, s čimer bi zmanjšali emisije ogljikovega dioksida, ki jih povzročijo avtobusi; kar zadeva prevoz blaga na dolge razdalje, predlaga, naj se pospeši prehod voznih parkov dizelskih tovornjakov na zemeljski plin, tj. edino gorivo, ki lahko nadomesti dizelsko gorivo, saj praktično nima emisij onesnaževal in vsebuje manj ogljika;

39. pozdravlja prizadevanja Evropske komisije za promocijo pobude za razširjanje čistih avtobusov v EU, da bi s platformo za mesta, regije, ponudnike storitev in proizvajalce podprla boljše izmenjavo informacij in tržni obseg. S tem krepi zaupanje evropskih proizvajalcev avtobusov v prihodnje povpraševanje po čistih avtobusih na alternativna goriva, omogoča boljše uporabo prihodnjih javnih naročil in učinkovitejše iskanje finančnih rešitev npr. preko Evropske investicijske banke;

40. meni, da je treba povečati obseg pomoči EU, ustvariti več sinergij med finančnimi sredstvi iz Evropskega sklada za strateške naložbe (EFSI), instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) in skladov ESI ter uporabiti subvencije. S tem bi omogočili hitro zamenjavo sedanjih vozil javnega prevoza, ki onesnažujejo, in zagotovili čim boljše uporabo razpoložljivih sredstev EU;

Letalski prevoz in prevoz po tirih

41. poudarja prednosti prevoza po tirih, ki uporablja električno energijo iz obnovljivih virov ali alternativna goriva, ki so ekonomsko vzdržni;

42. želi izraziti nujnost vzpostavitve potrebne infrastrukture na lokalni in regionalni ravni v regijah, kjer je železniški prevoz manj razvit, da bi omogočili uporabo te vrste prevoza pod enakimi pogoji kot v drugih državah članicah in zagotovili vzpostavitev enotnega evropskega železniškega območja;

UGODNO OKOLJE ZA MOBILNOST Z NIZKIMI EMISIJAMI

Energetska unija: povezovanje prometnega in energetskega sistema

43. z zadovoljstvom ugotavlja, da strategija velja za dober korak znotraj okvira za podnebje in energijo do leta 2030, ki ga je sprejel Svet Evropske unije 23. in 24. oktobra 2014 ⁽⁵⁾, in je bil sprejet s Pariškim sporazumom 12. decembra 2015 na 21. zasedanju pogodbenic Okvirne konvencije Združenih narodov o spremembi podnebja ⁽⁶⁾, saj povezuje dva pomembna dejavnika znotraj EU: promet na strani povpraševanja in ključne akterje na področju proizvodnje in prenosa energije na strani ponudbe;

⁽⁴⁾ Direktiva 2009/33/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o spodbujanju čistih in energetsko učinkovitih vozil za cestni prevoz: Direktiva 2009/33/ES.

⁽⁵⁾ Sklepi Evropskega sveta (23. in 24. oktober 2014), Bruselj, 24. oktober 2014, EUCO 169/14.

⁽⁶⁾ Pariški sporazum COP 21, 30. november–11. december 2015.

44. meni, da sveženj Čista energija za vse Evropejce⁽⁷⁾ sodi v okvir prizadevanj EU za vodilno vlogo v smeri pametnejšega upravljanja z energijo in čistejše energije za vse, spodbujanje gospodarske rasti, naložb in vodilnega tehnološkega položaja, ustvarjanje novih delovnih mest in povečanje blaginje državljanov v regijah in mestih EU;

Raziskave, inovacije in konkurenčnost

45. meni, da je e-mobilnost eno od gonil inovacij in tehnološkega razvoja, ki ima takojšen učinek in igra ključno vlogo pri zmanjšanju vpliva na okolje;

46. meni, da je prehod na nizkoogljični promet mogoče doseči predvsem z regionalno in kohezijsko politiko. Regije in občine lahko z vlaganji v raziskave in inovacije podprejo obnovljive vire energije z nizkimi emisijami, pametna omrežja in trajnostni mestni prevoz;

47. podpira opiranje na rezultate okvirnega programa za raziskave in inovacije Obzorje 2020 pri iskanju inovativnejših mobilnih rešitev z nizkimi emisijami, ki vključujejo storitve/naložbe;

48. spodbuja razvoj inovativnih tehnologij za rezervoarje za UZP na ladjah in avtobusih za potniški prevoz, da se doseže čim večja učinkovitost skladiščenja tega nadomestnega goriva, in poziva k financiranju tovrstnih zglednih projektov na tovrstnih in potniških plovilih ter avtobusih za potniški prevoz na dolge razdalje;

49. spodbuja tudi razvoj inovativnih tehnologij, ki omogočajo uporabo biogoriv, kot je metanol, ki nastaja pri sežiganju odpadkov, tudi v motorjih tovornih in potniških ladij, ter poziva k tozadevnemu financiranju;

50. se zavzema za financiranje infrastrukture za električno energijo v dokih, zlasti pa za zavezujoči regulativni okvir, ki bi veljal v vseh pristaniščih EU;

Digitalne tehnologije: inteligentni prometni sistemi, povezana in samovozeča vozila

51. ugotavlja, da rešitve IT spodbujajo mobilnost, ki temelji na kombinirani uporabi vseh načinov prevoza potnikov in tovora (npr. integrirani sistemi izdaje vozovnic in cestninjenja, dokumenti za intermodalni tovorni prevoz, elektronsko načrtovanje poti, informacije za potnike v realnem času itd.);

52. ugotavlja, da lahko pojav povezanih in avtomatiziranih (samovozečih) vozil, ki uporabljajo digitalno tehnologijo, zagotovi številne priložnosti za spopadanje z negativnimi učinki prometa in za javni prevoz na redkeje poseljenih območjih; odločno poziva k izvajanju ukrepov za povezano in avtomatizirano vožnjo v skladu z izjavo iz Amsterdama⁽⁸⁾; zato pozdravlja dejstvo, da je bila 30. novembra 2016 sprejeta evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme⁽⁹⁾. Pri tem Odbor poziva k bolj celostni viziji trajnostnega in inovativnega razvoja na področju prometa ter večji povezanosti različnih sorodnih delovnih sklopov Komisije in komunikaciji o tej temi;

53. poudarja, da želijo evropske regije sodelovati pri vzpostavljanju pametnih telekomunikacijskih in prometnih omrežij. Tako bo mogoče povezana in avtomatizirana vozila učinkovito in brez ovir uporabljati vzdolž koridorjev vseevropskega prometnega omrežja, kot tudi na mestnih in podeželskih območjih;

54. poudarja, da bi morali načeli sorazmernosti in subsidiarnosti lokalnim in regionalnim oblastem omogočiti, da se same odločijo, ali in kako širiti inteligentne prometne sisteme in čista vozila za zmanjšanje emisij zaradi prometa in prometnih zastojev ter spodbujanje socialnega vključevanja, kakor je priznано v akcijskem načrtu EU za mobilnost v mestih;

⁽⁷⁾ Čista energija za vse Evropejce – sprostitev možnosti Evrope za gospodarsko rast, Sporočilo za javnost Evropske komisije. http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4009_sl.htm

⁽⁸⁾ Izjava iz Amsterdama – Sodelovanje na področju povezane in avtomatizirane vožnje, 14. in 15. april 2016.

⁽⁹⁾ Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij: Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti, Bruselj, 30. november 2016, COM(2016) 766 final.

Znanja in spretnosti

55. priznava, da prehod na mobilnost z nizkimi emisijami ustvarja izzive za trg delovne sile, zaradi česar je prednostna naloga zagotoviti, da se delovna sila prekvalificira za nova delovna mesta. Kljub visoki brezposelnosti primanjkuje delovne sile na številnih pomembnih področjih v sektorju prometa, kar je posledica nizke ravni digitalne pismenosti;

56. obžaluje, da to sporočilo ne vsebuje predlogov glede mobilnosti v mestih iz prejšnjega sporočila iz leta 2009, tj. razvoja načrtov za trajnostno mobilnost v mestih s strani lokalnih oblasti. Zato poudarja, da je treba v okviru te strategije ter pobud in ukrepov za njeno izvajanje pojasniti, da je celostno načrtovanje v mestih ključni dejavnik za razvoj trajnostne mobilnosti, tudi s pripravo in izvajanjem načrtov za trajnostno mobilnost v mestih;

57. poudarja pomen sistemov dualnega usposabljanja, predlaga intenzivno izmenjavo izkušenj med regijami EU glede dobrih praks na področju mobilnosti z nizkimi emisijami, ki vključujejo poklicno izobraževanje in podjetja;

Naložbe

58. pozdravlja dejstvo, da so inovacije in razvoj infrastrukture v osredju ciljev Evropskega sklada za strateške naložbe za spodbujanje kombiniranih (javno-zasebnih) naložb v promet in infrastrukturo. Evropski sklad za strateške naložbe bi lahko v kombinaciji z nepovratnimi sredstvi iz evropskih strukturnih in investicijskih skladov omogočil intenzivnejše sodelovanje lokalne in regionalne ravni v tovrstnih manjših ali večjih projektih;

59. predlaga, da se pri načrtovanju naslednjega večletnega finančnega okvira poveča znesek in delež sredstev za promet z nizkimi emisijami v programu Obzorje 2020 in v instrumentu za povezovanje Evrope. Slednjega je treba dodatno spodbujati, saj je pomemben vzvod: vsak uporabljeni euro iz tega instrumenta ustvari 3–3,5 EUR pri naložbi v prevoz z nizkimi emisijami;

60. poudarja, da bi lahko razvoj v mestih in regijah pod vodstvom upravnih organov, ki bi temeljil na javno-zasebnih partnerstvih, zagotovil potreben vzvod za učinkovito financiranje in izvajanje rešitev za mobilnost z nizkimi emisijami. Prav tako predlaga prednostno obravnavo uporabe Evropskega sklada za strateške naložbe in evropskih strukturnih in investicijskih skladov za lokalne in inovativne rešitve za promet z nizkimi emisijami. V strateškem referenčnem okviru za obdobje po letu 2020 bi morali za te namene zagotoviti nepovratna sredstva;

61. poudarja, da imajo lokalne in regionalne oblasti ključno vlogo pri spodbujanju proizvodnje energije na lokalni ravni, kot tudi pri povezanih in pametnih energetske omrežjih. Evropski strukturni in investicijski skladi bi morali z nepovratnimi sredstvi spodbujati potrebne naložbe, zlasti za manj razvite regije EU, ki najbolj zaostajajo;

62. ugotavlja, da je z naložbenim načrtom za Evropo prav tako zagotovljeno javno financiranje za projekte na področju prometa z nizkimi emisijami in pametna omrežja od začetka leta 2015 do konca leta 2017;

Ukrepi mest

63. predlaga, naj prakse urbanističnega in medmestnega načrtovanja za evropska mesta v okviru načrtov za trajnostno mobilnost v mestih vključujejo določanje območij za prevoz in mobilnost z nizkimi emisijami. Urbanistično načrtovanje bi moralo dajati prednost aktivnemu prevozu (kolesarjenje in hoja), rešitvam za javni potniški prevoz ter souporabi in skupni rabi avtomobilov; zato poziva, naj se oblikuje v prihodnost zazrta naložbena politika EU na področju prometa, ki bi morala izboljšati javno zdravje in ki vsaj 10 % evropskih sredstev za promet vložiti v kolesarjenje, in sicer v regijah, kjer geografske značilnosti to omogočajo, pri čemer v celoti upošteva sporazum, sklenjen na konferenci COP 21 v Parizu;

64. predlaga predhodno študijo o mobilnosti, ki je povezana z urbanizmom in prostorskim načrtovanjem na velemestnih območjih. Treba je povečati gostoto mest in velemestnih območij, da se na eni strani zmanjša potreba po motoriziranih prevozih s tem, ko se storitve približajo prebivalcem, na drugi strani pa se omogočijo izboljšave omrežij javnega prometa s povečanjem njihove družbene in gospodarske učinkovitosti ter njihove uporabe;

65. poudarja, da je prostorsko načrtovanje zelo pomemben element mobilnosti z nizkimi emisijami. Struktura naselij in zasnova mestnega okolja sta tisti, ki določata topografske pogoje za dolgoročen razvoj mobilnosti z nizkimi emisijami. Prav tako priporoča, da lokalne in regionalne oblasti, ki so na podlagi nacionalne pravne ali ustavne ureditve pristojne za vprašanja prostorskega načrtovanja, pri oblikovanju regionalnih, medobčinskih ali velemestnih operativnih načrtov upoštevajo tudi tovrstne pobude;
66. v skladu z mnenjem OR o načrtu EU za kolesarjenje ⁽¹⁰⁾ poudarja, da bi bilo treba kolesarjenje kot način prevoza okrepiti s povečanjem vloge javnega financiranja iz sredstev EU, ki so na voljo za projekte za kolesarski prevoz, in ponovno poziva, naj se načrt EU za kolesarjenje vključi v delovni program Komisije za leto 2018. Občine lahko kot aktivni promotorji kolesarjenja in s tem tudi zelenih javnih naročil okrepijo svojo vlogo v boju proti podnebnim spremembam, tako da sodelujejo v pobudah, kot je zelena prestolnica Evrope ali „Srečanje med znanostjo in regijami“. Lahko bi oblikovali predloge za vključitev posebnih pomembnih odsekov kolesarskih poti v vseevropsko prometno omrežje;
67. poudarja, da bi morale v skladu z direktivo o energetske učinkovitosti stavb ⁽¹¹⁾ nove stavbe, zgrajene v EU, vključevati polnilna mesta za električna vozila (po možnosti z možnostjo skladiščenja). Podobno bi morali tovrstne gradbene ukrepe načrtovati tudi pri prenovi večstanovanjskih stavb ⁽¹²⁾;
68. ugotavlja, da bi lahko vgradnja pametnih sistemov za polnjenje v stavbe prispevala k prožnosti električnega omrežja, tj. da bi bilo energijo, skladiščeno v akumulatorjih električnih vozil, mogoče prenesti v omrežje. Potreben je celovit pristop, ki na primer obravnava električna vozila kot del stavbnega fonda;
69. poudarja, da so mesta zaradi velike gostote prebivalstva glavne zainteresirane strani na področju prometa, in ugotavlja, da problemov mobilnosti v mestih ni mogoče rešiti samo s sektorskim pristopom. Zato lokalne in regionalne oblasti spominja na resnično dodano vrednost, če pri oblikovanju svojih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ⁽¹³⁾ sočasno s svojimi akcijskimi načrti za trajnostno energijo upoštevajo povezavo med mestno razsežnostjo prometne politike in širšim konceptom prostorskega načrtovanja, kar vključuje dejanske in idealne mešanice energijskih virov. Ta lokalna prizadevanja bi lahko bila deležna strokovnega usmerjanja in pomoči Konvencije županov, da bi ustvarili bolj vključujoč lokalni promet, ki bi manj onesnaževal zrak in bil manj hrupen;
70. prav tako priporoča, da regije, ki so na podlagi nacionalne pravne ali ustavne ureditve pristojne za vprašanja prostorskega načrtovanja, pri oblikovanju načrtov za trajnostno mestno in medmestno mobilnost upoštevajo tudi tovrstne pobude;
71. predlaga, da se za spodbujanje mobilnosti z nizkimi emisijami oblikujejo posebne evropske mreže mest. Te bi lokalnim podjetjem in celo širši javnosti omogočile večje vključevanje v izvajanje mobilnosti z nizkimi emisijami, denimo z nudenjem skupnih storitev na področju mobilnosti. Z uporabo sodobnih rešitev IT bi mreže mest lahko vključile ustrezne ciljne skupine v širše izvajanje mobilnosti z nizkimi emisijami.

V Bruslju, 13. julija 2017

Predsednik
Evropskega odbora regij
Markku MARKKULA

⁽¹⁰⁾ Načrt EU za kolesarjenje, Odbor regij; mnenje sprejeto 12. oktobra 2016.

⁽¹¹⁾ Direktiva 2010/31/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. maja 2010 o energetske učinkovitosti stavb.

⁽¹²⁾ Mnenje v pripravi ENVE-VI/019 o energetske učinkovitosti in stavbah, poročevalec: Michiel Rijsberman (ALDE/NL).

⁽¹³⁾ Mnenje OR COTER-V-048 o svežnju o mobilnosti v mestih.