

**HR**

**TEN/728**

**Evaluacija – Bijela knjiga o prometu iz 2011.**

**MIŠLJENJE**

**Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo**

**Radni dokument službi Komisije – Evaluacija Bijele knjige**

**„Plan za jedinstveni europski prometni prostor –   
Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima“**

[SWD(2020) 410 final]

|  |  |
| --- | --- |
| Kontakt: | [ten@eesc.europa.eu](mailto:ten@eesc.europa.eu) |
| Administrator/ica: | António RIBEIRO PEREIRA |
| Datum dokumenta: | 02/06/2021 |

Izvjestitelj: **Pierre-Jean COULON**

Suizvjestiteljica: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**

|  |  |
| --- | --- |
| Zahtjev za savjetovanje: | Europska komisija, 14/01/2021 |
| Pravni temelj: | članak 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije |
|  |  |
| Nadležna stručna skupina: | Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo |
| Datum usvajanja u Stručnoj skupini: | 27/05/2021 |
| Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju: | DD/MM/YYYY |
| Plenarno zasjedanje br.: | … |
| Rezultat glasovanja (za/protiv/suzdržani): | …/…/… |

# **Zaključci i preporuke**

## EGSO pozdravlja inicijativu za evaluaciju provedbe Bijele knjige iz 2011., ali izražava žaljenje zbog toga što je evaluacija pokrenuta kasno i što mu je upućena tek na njegov zahtjev.

## EGSO bi u budućnosti želio redovito imati uvid u napredak u provedbi strategija Komisije i davati svoj doprinos u području prometa. Osim toga, EGSO preporučuje da se u budućim strateškim dokumentima od samog početka izradi jasan plan praćenja.

## EGSO se nada da će se te evaluacije sastojati od redovitih i tematskih izvješća o napretku u vremenskim razmacima koji omogućuju stvarnu procjenu napretka, kašnjenja i njihovih uzroka te, prema potrebi, mogućih korektivnih mjera. Važno je pravodobno procijeniti što je postignuto, a što nije i zašto (npr. komodalnost, bolje stanje željeznica, zagušenje prometa, socijalna pitanja, okolišni ciljevi itd.) te djelovati u skladu s time.

## Odbor podržava ozelenjivanje prometa, ali naglašava da energetska tranzicija mora biti pravedna i da se njome, bez odricanja od zadanih ciljeva, moraju ponuditi održive i realne alternative uzimajući u obzir posebna gospodarska i socijalna obilježja i potrebe područja iz svih dijelova Europe, uključujući ruralna područja.

## Odbor ponavlja i već iznesena stajališta u vezi s Bijelom knjigom o tome da ograničenje mobilnosti nije opcija, da bi trebalo težiti komodalnosti, a ne promjeni načina prijevoza, i da zelena tranzicija mora istovremeno biti socijalno pravedna i zadržati konkurentnost europskog prometnog sektora, među ostalim potpunom provedbom europskog prometnog prostora, uz potpunu provedbu jedinstvenog tržišta. EGSO u tom kontekstu također izražava žaljenje zbog kašnjenja u provedbi mreže TEN-T.

## Kao što je već naveo u svojem mišljenju iz 2012., EGSO želi poticati otvorenu, trajnu i transparentnu razmjenu stajališta o provedbi Bijele knjige između civilnog društva (poduzeća, poslodavaca, zaposlenika, korisnika, nevladinih organizacija i akademske zajednice itd.), Komisije i drugih relevantnih aktera, kao što su nacionalna tijela na različitim razinama. Na taj će se način poboljšati prihvaćanje i razumijevanje civilnog društva i pružiti korisne povratne informacije onima koji oblikuju i provode politike.

## EGSO ponavlja izjavu iz svojeg mišljenja iz 2011. o socijalnim aspektima prometne politike EU-a. Poziva Europsku komisiju da donese potrebne mjere kako bi se osiguralo usklađivanje socijalnih standarda u području prometa unutar EU-a, imajući na umu i potrebu za jednakim uvjetima na međunarodnoj razini u tom pogledu.

## O novoj „Strategiji za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnostiˮ sastavljeno je mišljenje EGSO-a (TEN/729) usvojeno 28. travnja 2021. EGSO ponavlja svoj odlučan poziv na provedbu svih navedenih zaključaka i preporuka.

## EGSO će posvetiti veliku pozornost budućoj strategiji „Spremni za 55” („Fit for 55“) i radit će na nekoliko mišljenja o tom zakonodavnom paketu, koji bi Komisija trebala objaviti 14. srpnja.

# **Uvod**

## Dana 10. prosinca 2020. objavljen je radni dokument „Evaluacija Bijele knjige ‚Plan za jedinstveni europski prometni prostor – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima’” [SWD(2020)]. Pri izradi navedenog Plana 2011. godine provedeno je savjetovanje s Europskim gospodarskim i socijalnim odborom, koji je 26. listopada 2011. usvojio mišljenje TEN/454. Nakon objave dokumenta o evaluaciji SWD(2020) Europski gospodarski i socijalni odbor odlučio je tu evaluaciju usporediti s ciljevima navedenima u Planu, svojim mišljenjem TEN/454 i razvojem događaja od njegove objave.

## Od donošenja Bijele knjige provedene su brojne inicijative Komisije koje obuhvaćaju sve vrste prometa (četvrti željeznički paket, Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisija iz 2016., Direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva, tri paketa za mobilnost o raznim aspektima cestovnog prometa, Uredba o lučkim uslugama, plavi pojas, Uredba o prometu, strategija za zrakoplovstvo, program NAIADES, Europski akt o pristupačnosti, Uredba o transeuropskim prometnim mrežama, Uredba o Instrumentu za povezivanje Europe itd.). Evaluacija je prilika da se istakne tehnički, politički i društveni napredak, a posebno dio paketa za mobilnost donesenog 2020. koji se odnosi na regulaciju cestovnog prometa, no istovremeno je i podsjetnik na ciljeve koji nisu postignuti.

## Postignuća se moraju razmotriti imajući u vidu početne ciljeve iz 2011., kada nije bilo moguće uzeti u obzir događaje koji su se u međuvremenu dogodili, kako u geopolitičkom (Brexit, jačanje Kine) tako u okolišnom (nema naznaka usporavanja globalnog zagrijavanja ni kolektivnog kapaciteta za ostvarivanje ciljeva Pariškog sporazuma), ili u zdravstvenom kontekstu (kriza uzrokovana bolešću COVID-19). Zdravstvena kriza ukazala je na ovisnost Europe o uvozu strateške robe ključne za suverenost i pokrenula je dosad neviđenu intervenciju u Europi (plan oporavka u iznosu od 750 milijardi EUR), koja je uslijedila nakon korjenitih promjena u ambicijama europske politike zaštite okoliša, poput cilja ugljične neutralnosti do 2050. i smanjenja emisija stakleničkih plinova u prometnom sektoru za 90 % u okviru europskog zelenog plana.

## EGSO prima na znanje radni dokument službi Komisije iz 2016. o evaluaciji provedbe Plana[[1]](#footnote-2), u kojem se zaključuje da je od donošenja Bijele Knjige proteklo premalo vremena da bi se mogao pravilno procijeniti napredak postignut u ostvarenju većine njome utvrđenih ciljeva. U evaluaciji se ističe da se ulažu napori u poboljšanje relevantnih pokazatelja i napominje da dionici očekuju veću usmjerenost na provedbu, veća ulaganja u prometnu infrastrukturu, ozbiljnije uzimanje u obzir potreba korisnika i radnika u prometu te snažniji jedinstveni europski prometni prostor i tehnološki razvoj.

## Iako se ovo mišljenje nastoji ograničiti na teme navedene u dokumentu o evaluaciji, nije moguće u potpunosti zanemariti promjene u globalnom okruženju. Zbog toga čitatelja mišljenja pozivamo na to da pri čitanju svake točke razmisli o mogućim, vjerojatnim i očekivanim kratkoročnim, srednjoročnim i dugoročnim učincima tih događaja, koje još ne možemo sagledati iz šire perspektive.

## EGSO potvrđuje svoje stajalište izneseno u mišljenju o Planu, koje se odnosi na važnost uključivanja civilnog društva u provedbu i evaluaciju Plana. EGSO je 2015. usvojio mišljenje o napretku i izazovima Plana na zahtjev Europskog parlamenta, koji je u rujnu 2015. usvojio Rezoluciju o provedbi Plana. U radnom dokumentu službi Komisije iz 2016. predstavljena su mišljenja nekoliko tijela EU-a, što EGSO smatra dobrom praksom.

# **Opće napomene**

## EGSO pozdravlja inicijativu za evaluaciju koja mu omogućuje da iznese svoje stajalište i koja bi prije svega trebala poslužiti za određivanje prioriteta s obzirom na razvoj situacije, napredak i kašnjenja istaknuta u dokumentu. EGSO izražava želju da ga se ubuduće redovito obavještava o napretku strategija koje se provode, i to putem takvih evaluacija, provedenih u vremenskim razmacima primjerenima svakom projektu. EGSO se nada da će se u tim evaluacijama, naravno, razmotriti napredak i kašnjenja, ali i predstaviti ključni elementi kojima se taj napredak i ta kašnjenja objašnjavaju, kao i međunarodna kretanja i inicijative koje utječu ili bi mogle utjecati na početne planove.

## U svojem mišljenju iz listopada 2011. EGSO je izrazio žaljenje zbog toga što popis predloženih mjera sadržava vrlo malo rokova i što u okviru Plana nisu jasno povezane strateške mjere (do 2050.) i taktičke mjere (koje se mogu poduzeti odmah). U mišljenju je preporučeno da se u okviru Plana prije svega izradi precizniji plan rada za razdoblje 2013. – 2020. EGSO je u svojem mišljenju iz 2015. predložio opću ponovnu procjenu trenutačne političke izvedivosti akcijskog plana iz Priloga I. Planu. Treba napomenuti da je 2018. zabilježen skroman napredak u području tri posebna cilja (cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova za 60 % do 2050. u odnosu na 1990. i za 20 % do 2030. u odnosu na 2008., ovisnost o fosilnim gorivima i ograničavanje povećanja zagušenosti prometa). Emisije stakleničkih plinova iznosile su 32 % iznad razine iz 1990. i u razdoblju od 2013. do 2018. bile su u porastu. Fosilna goriva i dalje su pokrivala najveći udio energetskih potreba prometnog sektora. Iako se posljednjih godina njihov udio uglavnom smanjivao, brzina tog smanjenja, koja je usko povezana s provedbom propisa o zaštiti okoliša u raznim zemljama, nije dovoljna. Kad je riječ o pokazateljima zagušenosti, neambiciozno formuliran i nekvantificirani cilj ipak nije ispunjen. Međutim, EGSO ističe da novi oblici organizacije rada nastali zbog zdravstvene krize pružaju nove sistemske mogućnosti.

## U mišljenju iz 2011. EGSO je podržao strategiju iz Plana kojom se nastoji postići veća primjena tržišno utemeljenih mjera. U mišljenju iz 2015. istaknuo je da je potrebno obratiti pozornost, među ostalim, na kohezijske aspekte načela „onečišćivač plaća”, potrebu da se razmotre rizici povezani sa socijalnom isključenošću i potrebu da se osigura usklađenost s porezima i naknadama općenito. Međutim, zbog činjenice da globalno zagrijavanje nije usporeno te pouka koje se mogu izvući iz zdravstvene krize i velike uloge političkih vlasti tijekom, a nedvojbeno i nakon krize, EGSO poziva Europu i tijela javne vlasti država članica da u potpunosti preuzmu svoju ulogu u upravljanju promjenama koje su neophodne za održivu budućnost, posebno ubrzavanjem programâ ulaganja.

## Većina inicijativa predviđenih u Bijeloj knjizi usmjerena je na uvođenje komodalnog prometnog sustava u okviru jedinstvenog europskog prometnog prostora. EGSO ponovno ističe svoju podršku komodalnosti. U tom kontekstu također skreće pozornost na potrebu da se u praksi u potpunosti provede formalno otvaranje tržišta postignuto četvrtim željezničkim paketom kako bi željeznica postala privlačan partner u ostvarenju multimodalnosti, uzimajući u obzir i okolišna i socijalna pitanja.

* 1. EGSO je 2011. i 2015. ukazao na nedovoljnu realističnost kada je riječ o načinu i troškovima postizanja ciljeva povezanih s ozelenjivanjem sustava. S obzirom na utvrđena kašnjenja, zdravstvenu krizu i njezine gospodarske posljedice, EGSO je duboko zabrinut u pogledu sposobnosti dionika da financiraju potrebne promjene.

## Prvotni cilj smanjenja emisija CO2 u prometnom sektoru za 60 % do 2050. bio je vrlo ambiciozan, posebno s obzirom na brojke s kraja 2018. i evaluaciju, koje su ukazale na to da se bez dodatnih politika ili jačanja postojećih mjera cilj neće ostvariti. EGSO se nada da će novi zamah europskog zelenog plana biti dio europske politike istraživanja i razvoja prilagođene izazovima te da će se postrožiti okvir za upravljanje i rokovi za provedbu.

## Odbor predlaže da stroži rokovi i postavljanje ciljeva u srednjoročnom razdoblju ne budu ograničeni samo na emisije CO2 te da se njima obuhvate konkretni i kvantificirani ciljevi za smanjenje ovisnosti o nafti, emisija buke i onečišćenja zraka. Odbor naglašava da energetska tranzicija ne smije dovesti do pogoršanja životnih uvjeta u određenim dijelovima Europe, već da mora biti pravedna i voditi računa o gospodarskim, socijalnim i teritorijalnim posebnostima i pritom ne zapostaviti utvrđene ciljeve.

## Oslanjajući se na svoja prethodna mišljenja (iz 2011. i 2015.) EGSO podsjeća na važnost izjave iz stavka 18. Plana prema kojoj „ograničenje mobilnosti nije opcija”. EGSO smatra da je važno podsjetiti da se to ne smije tumačiti kao suprotstavljanje svim mjerama čiji je cilj povećanje energetske učinkovitosti prometa i smanjenje emisija. Europa naime prolazi kroz problematično razdoblje, no to ne smije dovesti do promjene smjera. Postignut je vidljiv napredak u postizanju onih ciljeva Plana koji se odnose na organizaciju europskog unutarnjeg tržišta. Bila bi velika šteta kada bi u predstojećim godinama socijalna i ekološka očekivanja različitih europskih inicijativa pala u drugi plan.

## U Planu se uzima u obzir potreba za jačanjem konkurentnosti alternativa cestovnom prometu. Odbor i dalje podupire taj cilj, pod uvjetom da se ostvari promicanjem povećanja kapaciteta i kvalitete željezničkog prometa, prometa unutarnjim plovnim putovima i pomorskog prometa na kraćim relacijama te promicanjem učinkovitih intermodalnih usluga, a ne sprečavanjem razvoja učinkovitih i održivih usluga cestovnog prometa unutar EU-a.

## EGSO pozdravlja napredak postignut u području socijalne zaštite (osnivanje Europskog nadzornog tijela za rad, integracija Konvencije ILO-a o radu pomoraca u europsko pravo, provedba nadzornih mjera predviđenih u paketu o cestovnom prometu iz prosinca 2011. itd.). Međutim, i dalje je zabrinut zbog napetosti koje nastaju zbog različitih razina socijalne zaštite i plaća na tržištu cestovnog prijevoza tereta, kao i zbog toga što u nekim slučajevima nisu osigurani dostojni radni uvjeti. Kao u mišljenjima iz 2011. i 2015., EGSO poziva na jačanje sigurnosti na cestama i socijalnih standarda te povećanje ljudskih i financijskih resursa za kontrolu poštovanja propisa i zakona. Naposljetku, EGSO bi želio i da se Komisija pozabavi rješavanjem problema zaposlenika/radnika platformi za dostavu na kućnu adresu. Kao i u mišljenju TEN 697, Odbor poziva na promicanje plaćenog zaposlenja i borbu protiv socijalnog dampinga.

## EGSO je u svojim prethodnim mišljenjima (iz 2011. i 2015.) izrazio ozbiljne sumnje u primjerenost posebnog cilja promjene načina prijevoza iz Plana, odnosno cilja da se do 2030. godine 30 %, a do 2050. godine više od 50 % cestovnog prijevoza tereta na udaljenosti veće od 300 km preusmjeri na druge vrste prijevoza, kao što su željeznički ili vodeni prijevoz. Elementi evaluacije jasno pokazuju da do danas nije došlo do promjena u raspodjeli vrsta prijevoza. EGSO se u tom pogledu slaže s izjavom iz Rezolucije Europskog parlamenta o provedbi Plana (2015.) da strategija promjene načina prijevoza iz Plana nije uspješna te da je stoga potrebno poboljšati održivost svih načina prijevoza i tražiti rješenja za komodalnost.Europskim zelenim planom i njegovim ciljem smanjenja emisija stakleničkih plinova za 90 % do 2050. u prometnom sektoru mijenjaju se ciljevi, ali se pritom ne daju odgovori na praktična pitanja koja iz te promjene proizlaze.

## EGSO ponovno izražava zabrinutost u pogledu konkurentnosti Europe i njezinih poduzeća. Čvrsto je uvjeren da treba dati prednost globalnim mjerama. Regionalne ili kontinentalne mjere – kao što su europska potrošačka prava, socijalni standardi i mjere održivosti – trebale bi se primjenjivati i na prijevozna poduzeća iz zemalja izvan EU-a koja posluju na unutarnjem tržištu, prema njemu i iz njega, što bi dovelo do ujednačavanja uvjeta na globalnoj razini i izbjegavanja istjecanja ugljika i gubitka radnih mjesta.

## EGSO prima na znanje da je u objema prethodnim evaluacijama većinom utvrđeno da je prerano za potpunu ocjenu rezultata provedbe Plana. EGSO izražava nezadovoljstvo zbog toga što se čini da niti u jednom trenutku evaluacije kriteriji ocjenjivanja nisu dostatni za vjerodostojan pregled stanja. To je posebno nezadovoljavajuće uzmemo li u obzir da provedbene aktivnosti traju pet (2016.) odnosno devet godina (2020.). EGSO se u tom kontekstu poziva na preporuku iz svojeg mišljenja iz 2011. da se utvrdi precizniji plan rada za razdoblje 2013. – 2020., čime bi se olakšala evaluacija.

## U evaluacijama iz 2016. i 2020. pridaje se velika važnost potpunoj provedbi jedinstvenog europskog prometnog prostora, a u evaluaciji iz 2020. posebno se ističe jedinstveno tržište EU-a kao snažan pokretač troškovno učinkovitih promjena, uključujući prije svega rašireno prihvaćanje tehnoloških promjena, te se ističe važnost tog aspekta za poticanje javnih i privatnih ulaganja u tom području. U kontekstu te izjave EGSO smatra iznenađujućim da se u Komisijinoj Strategiji za održivu i pametnu mobilnost iz 2020. ne pridaje veća pozornost poveznici između ciljeva održivosti i digitalizacije te jedinstvenog tržišta, uključujući socijalne aspekte i aspekte kohezije. Stoga EGSO izražava žaljenje zbog toga što evaluacija iz 2020. nije dovršena prije donošenja odluke o novoj strategiji. To bi omogućilo da se pri utvrđivanju strategije iskoriste zaključci evaluacije.

## EGSO izražava žaljenje zbog toga što se u evaluaciji na odgovarajući način ne ističu problemi i kašnjenja u provedbi mreže TEN-T, a posebno koridora osnovne mreže.

## EGSO skreće pozornost na važnost dobivanja potpore civilnog društva i dionika, među ostalim putem participativnog dijaloga kao što je predloženo u mišljenju EGSO-a iz 2012. Široko razumijevanje i prihvaćanje ciljeva politike bit će iznimno korisno za postizanje rezultata.

# **Posebne napomene**

## EGSO i dalje podržava program transeuropskih prometnih mreža. U okviru zelenog plana EGSO nikad neće prestati pozivati na donošenje politka ulaganja u moderne infrastrukture prilagođene budućim izazovima[[2]](#footnote-3).EGSO i dalje podržava program transeuropskih prometnih mreža. Nadalje, Odbor preporučuje davanje prednosti izravnim vezama između čvorišta zračnih luka i željezničke mreže velikih brzina, čije postojanje mora biti preduvjet za raspravu o mogućoj zabrani letova na kratke udaljenosti.

* 1. EGSO ponovno ističe svoju potporu uspostavi i provedbi jedinstvenog europskog neba. Oslanjajući se na svoje mišljenje TEN/697 i s obzirom na krizu, Odbor poziva države članice i sve dionike u sektoru zrakoplovstva da olakšaju potpunu i brzu provedbu ambicioznih ciljeva EU-a u pogledu sigurnosti, profitabilnosti, kapaciteta i održivosti europskog sektora zračnog prometa.

## U okviru svoje politike željezničkog prijevoza Komisija je dosad uglavnom bila usredotočena na tržišno natjecanje u željezničkom sektoru, a ne na dosljedno ostvarivanje ciljeva politike zaštite okoliša iz Bijele knjige o prometu. EGSO napominje da integrirani željeznički sustavi mogu jamčiti pravednu dodjelu infrastrukturnih kapaciteta, baš kao i neintegrirani sustavi. Razdvajanje je u različitim državama članicama imalo različite posljedice, ovisno o stanju infrastrukture, kvaliteti i veličini voznog parka, kao i modelu razdvajanja. Konkurentnost novih privatnih prijevoznika često se temelji na nepovoljnijim radnim uvjetima. „Jedinstveni model“ nije primjeren za željeznički sektor: potrebno je voditi računa o geografskim posebnostima, opsegu modela, trasi pruge i o načinima upravljanja teretnim i putničkim prometom.

## Veliki iznosi za koje se očekuje da će se mobilizirati u kontekstu cilja postizanja ugljične neutralnosti do 2050. i smanjenja emisija stakleničkih plinova za najmanje 50 % do 2030. vjerojatno će poremetiti prometni sektor. EGSO poziva na uspostavu Fonda za pravednu tranziciju (FPT) za promet kako bi se pružila posebna potpora radnicima i poduzećima u tom sektoru, koji ne obuhvaća samo velike subjekte.

## Od 2011. postignut je napredak na razini socijalne zaštite, posebno zahvaljujući provedbi Konvencije ILO-a o radu pomoraca iz 2006. Međutim, tim minimalnim pravilima ne mogu se dotičnim radnicima osigurati radni uvjeti razmjerni ambicijama europskog projekta. Nakon što je obustavljen projekt europske zastave, EGSO se nada da će Europska komisija i dalje nastojati uskladiti socijalne standarde u području prometa unutar EU-a, uzimajući u obzir i potrebu za jednakim uvjetima tržišnog natjecanja na međunarodnoj razini u tom sektoru.

## Kada je riječ o uspostavi europskog registra i europske zastave, EGSO primjećuje da pri evaluaciji nisu uzeti u obzir višestruki i složeni razlozi zbog kojih taj cilj nije postignut.

## Kada je riječ o „europskoj strategiji za istraživanje, inovacije i primjenu prometnih rješenja”, novi ciljevi europskog zelenog plana iziskuju učinkovitu mobilizaciju sredstava i bolju povezanost različitih dionika u tom sektoru.

## EGSO podsjeća na svoje mišljenje iz 2011. o socijalnim aspektima europske prometne politike, u kojemu „preporučuje da se poveća zanimanje žena i mladih radnika za radna mjesta u prometnom sektoru s pomoću mjera za poboljšanje kvalitete svih vrsta prijevoza, radnih uvjeta, osposobljavanja i cjeloživotnog učenja, mogućnosti za razvoj karijere, zaštite zdravlja i sigurnosti na radnom mjestu te kojima bi se pridonijelo boljoj ravnoteži između poslovnog i privatnog života”[[3]](#footnote-4).

## EGSO ponovno ističe potrebu za uspostavom promatračke skupine za socijalna pitanja, zapošljavanje i osposobljavanje u prometnom sektoru. Potrebno je uvesti poticajne mjere kojima se podupire donošenje standarda kvalitete u cijelom prometnom sektoru.

## U svojem mišljenju iz 2011. EGSO je istaknuo da „socijalna dimenzija Plana općenito nije dovoljno razvijena”. EGSO ima istu primjedbu na dokument o evaluaciji. Smatra da je socijalna evaluacija prioritet i da je treba povezati sa zahtjevom za uspostavu promatračke skupine za socijalna pitanja iz prethodnog stavka. Promjene i brzina razvoja koje se zahtijevaju od sektora sigurno će izložiti pritisku organizacije i ljude bez kojih tih organizacija ne bi bilo.

## Zdravstvena kriza i razvoj prodaje na internetu s dostavom na kućnu adresu ili u blizini kuće povećali su količinu „pojedinačnog” prijevoza robe, posebno u gradskim područjima. Ubrzanje razvoja tih načina distribucije doprinosi zagušenosti i onečišćenju u gradskim područjima te, kao i u energetskom sektoru, postavlja pitanje „posljednjeg kilometra“. Izazovi koje predstavlja ta vrsta potrošnje uzrok su još bržeg uvođenja mjera za smanjenje emisija CO2, osobito u gusto naseljenim područjima.

## EGSO prepoznaje napredak postignut u pogledu voznog parka električnih vozila te vrlo različite situacije u različitim zemljama Unije. Taj napredak, koji je u osnovi rezultat zakonâ svake države članice, iziskuje infrastrukturu i pitanje je normizacije. U svojem mišljenju o tom pitanju[[4]](#footnote-5) Odbor je već izrazio bezrezervnu potporu nastojanjima u području razvoja električnih vozila. Pozdravlja, ali s oprezom, upotrebu energije bez emisija ugljičnog dioksida.

## EGSO napominje da je Bijela knjiga prvenstveno usmjerena na tehnološke inovacije, a da zanemaruje druge važne aspekte politika održive mobilnosti koji također mogu biti inovativni (npr. neobvezujuće mjere i socijalne inovacije, kao što su novi pristupi planiranju, sudjelovanje građana, inovativni načini podizanja razine osviještenosti itd.). Stoga je potrebna šira definicija inovacija.

## Iako je nemotorizirani prijevoz prepoznat 2011. godine, njegovoj je promidžbi potrebno posvetiti veću pozornosti i učiniti je dosljednijom. Mnogi gradovi ulažu u infrastrukturu za pješačenje i vožnju biciklom (npr. u okviru programa EFRR-a). Međutim, Europska unija trenutno još nema ni strategiju ni administrativni i upravljački kapacitet za sveobuhvatan, međusektorski i integriran pristup tom pitanju. EGSO upućuje na svoje mišljenje o mogućim koristima aktivnih načina putovanja (npr. vožnja biciklom i pješačenje) za zdravlje u Europi, u kojem namjerno predlaže „male mjere” za oslobađanje potencijala vožnje biciklom i hodanja u smislu dobrobiti za zdravlje i pristupačnosti za europske građane. Stoga EGSO predlaže da se izradi strategija EU-a za nemotorizirani promet, koja bi dovela do konkretnih mjera EU-a u pogledu strateškog planiranja, osmišljavanja i ulaganja u vožnju biciklom i pješačenje.

## Kad je riječ o planovima za gradsku mobilnost, od objave smjernica Plana održive gradske mobilnosti 2013. Komisija je financirala stotine gradova diljem Europe sredstvima EU-a (npr. inicijativa Civitas) kako bi se osigurao uravnotežen i integriran razvoj održivih načina gradskog prijevoza. To je vidljivo iz impresivnog i vrlo raširenog uvođenja planova održive gradske mobilnosti u Europi. Važno je napomenuti da je riječ o participativnom pristupu koji je usmjeren na potrebe onih koji su u središtu tog procesa. Pokazalo se da sveobuhvatno i održivo planiranje gradske mobilnosti može postati djelotvorno sredstvo za suočavanje s klimatskim, energetskim i ekološkim izazovima. EGSO želi da se pokrene europska inicijativa koja se čini nužnom za uspostavu nacionalnih okvira za izradu i provedbu planova održive gradske mobilnosti u državama članicama EU-a, koji su glavni strateški instrumenti za planiranje gradske mobilnosti.

## Kad je riječ o komunikaciji i prijenosu znanja o gradskoj mobilnosti, EGSO primjećuje izvrstan rad na uspostavi portala ELTIS 2014. kao opservatorija za gradsku mobilnost, čime se doprinosi vidljivosti razvoja i najboljih praksi.

## Mjere koje se odnose na cestarine i sustave za kontrolu pristupa vozila gradovima još uvijek nisu široko prihvaćene u Europi. U Bijeloj knjizi navodi se da će se troškovi zagušenja prometa povećati za oko 50 % do 2050. te da je potrebno ocijeniti postojeće sustave naplate cestarina i predvidjeti poticaje državama članicama koje pokreću pilot-projekte za uvođenje sustava u skladu s tim smjernicama. Rješenje bi moglo biti u promicanju i poticanju javnog prijevoza i nemotorizirane mobilnosti.

## U Bijeloj knjizi predviđen je sve veći razvoj alternativnih goriva (npr. električni pogon ili vodik), čime se doprinosi ozelenjivanju prometa. Iako se proizvodnja alternativnih goriva poboljšala i povećala u posljednjem desetljeću, u 2018. samo je 33 % europske električne energije dolazilo iz obnovljivih izvora energije. EGSO stoga smatra da bi emisije vozila i njihov ugljični otisak trebalo mjeriti tijekom cijelog njihovog životnog ciklusa. Osim toga, zamjena motora s unutarnjim izgaranjem električnim vozilima neće promijeniti obrasce prometnih zagušenja u našim gradovima.

Bruxelles, 27. svibnja 2021.

Baiba MILTOVIČA  
Predsjednica Stručne skupine za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. SWD(2016) 226. [↑](#footnote-ref-2)
2. Mišljenje EGSO-a „Održivi razvoj europske prometne politike i planiranje mreže TEN-T” (razmatračko mišljenje), [SL C 248, 25.8.2011., str. 31.](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=OJ:C:2011:248:FULL&from=FR) (TEN/446). [↑](#footnote-ref-3)
3. Mišljenje EGSO-a „Utjecaj europskih politika na mogućnosti zapošljavanja, potrebe u području osposobljavanja i radne uvjete radnika u prometnom sektoru” (razmatračko mišljenje), [SL C 248, 25.8.2011., str. 22.](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2011.248.01.0022.01.FRA&toc=OJ:C:2011:248:FULL) (CESE 1006/2011). [↑](#footnote-ref-4)
4. Mišljenje EGSO-a „Prema široj upotrebi električnih vozila” (razmatračko mišljenje), [SL C 44, 11.2.2011., str. 47.](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2011:044:SOM:FR:HTML) (CESE 989/2010). [↑](#footnote-ref-5)