

**HR**

**TEN/729**

**Strategija za održivu i pametnu mobilnost**

**MIŠLJENJE**Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo
 **Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija

Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti** [COM(2020) 789 final]

|  |  |
| --- | --- |
| Kontakt: | ten@eesc.europa.eu |
| Administrator/ica: | Erika Paulinova |
| Datum dokumenta: | 21/04/2021 |

Izvjestitelj: **Stefan BACK**

Suizvjestiteljica: **Tanja BUZEK**

|  |  |
| --- | --- |
| Zahtjev za savjetovanje:  | Europska komisija, 26/03/2021 |
| Pravni temelj: | članak 304. Ugovora o funkcioniranju Europske unije |
|  |  |
| Odluka Plenarne skupštine: | DD/MM/YYYY |
|  |  |
| Nadležna stručna skupina: | Stručna skupina za promet, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo |
| Datum usvajanja u Stručnoj skupini: | 14/04/2021 |
| Datum usvajanja na plenarnom zasjedanju: | DD/MM/YYYY |
| Plenarno zasjedanje br.: | … |
| Rezultat glasovanja(za/protiv/suzdržani): | …/…/… |

# **Zaključci i preporuke**

## EGSO pozdravlja činjenicu da nova prometna strategija naglasak stavlja na održivu i pametnu mobilnost, ističući ključnu ulogu i koristi prometa za ljude i gospodarstvo EU-a, a istovremeno razmatrajući i trošak za društvo.

## Iako su u Strategiji jedinstveno tržište i socijalna pitanja prepoznati kao ključni pokretači za prijelaz na održiviju i pametniju mobilnost, u tom je pogledu Strategija djelomično nedorečena. Zapravo, nedostaci utvrđeni u pratećem Radnom dokumentu službi Komisije ne rješavaju se na zadovoljavajući način niti mjerama niti u posebnim poglavljima Strategije.

## EGSO podupire općeniti pristup kojim se Strategija integrira u europski zeleni plan, a poseban se naglasak stavlja na mjere namijenjene ostvarenju klimatskih ciljeva. Međutim, pita se je li ravnoteža između tehničkih mjera i mjera prometne politike prikladna za njihovo ostvarenje. Posebno ističe da brojne mjere predložene u pogledu održivosti i digitalizacije imaju dalekosežne posljedice na unutarnje tržište i radnike u prometnom sektoru. Da bi provedba bila uspješna, tome se mora posvetiti puna pozornost.

## Uspješna strategija EU-a za mobilnost mora ići usporedo s jačanjem konkurentnosti prometnog sektora u cjelini i s njime povezane industrijske baze EU-a.

## Dosad neviđena pandemija COVID-a 19 pokazala je koliko su dobro funkcionirajuće jedinstveno prometno tržište, održivi lanci opskrbe i javni prijevoz ključni za mobilnost kritičnog osoblja. Istodobno je, zbog sve manjeg obujma poslovanja uzrokovanog pandemijom, dovela u pitanje preživljavanje prometnog sektora

## i na dramatičan način ukazala na situaciju u kojoj su se našle tisuće radnika ostavljenih na cjedilu diljem Europe i svijeta i suočenih s nesigurnim ugovorima o radu. Na vidjelo je iznijela i socijalnu krizu u prometnom sektoru jer prometne politike usmjerene na jedinstveno tržište posljednjih desetljeća nisu uspjele spriječiti pogoršanje radnih uvjeta u svim granama prijevoza. Tu EGSO vidi hitnu potrebu za primjenom iste razine ambicije na socijalno održiv prometni sustav. Osim toga, plan djelovanja u kriznim situacijama u bliskoj budućnosti za cilj mora imati sprečavanje negativnih učinaka na radnike u prometnom sektoru.

## EGSO pozdravlja to što se u Strategiji ističu žene u prometu, no razočaran je što niti jedna točka ne sadrži mjere kojima se ta ambicija može ostvariti.

## EGSO se slaže s postavljenim prioritetima u pogledu potrebe za dovršetkom jedinstvenog europskog prometnog prostora (SETA) i jačanjem jedinstvenog tržišta, među ostalim s obzirom na iskustvo s bolešću COVID-19, kao i u pogledu potrebe za pripremom plana djelovanja u kriznim situacijama. Međutim, inzistira na tome da se uspostava takvog plana djelovanja u kriznim situacijama temelji na ozbiljnom organiziranom civilnom društvu i socijalnom dijalogu te dogovoru sa socijalnim partnerima.

## EGSO smatra da ograničavanje ključnih etapa otporne mobilnosti na pravodobnu realizaciju mreže TEN-T i smanjenje broja smrtnih slučajeva u prometu nikako nije dovoljno, s obzirom na širok raspon tema obuhvaćenih tim dijelom Strategije.

## EGSO podržava povećanje održivosti svih vrsta prijevoza i promicanje održivog multimodalnog prometnog sustava, utemeljenog na suradnji između vrsta prijevoza te na optimalnim okolišnim značajkama i socijalnoj održivosti svake od njih. Smatra da bi se emisije iz vozila trebale mjeriti tijekom životnog ciklusa vozila i „od naftnog izvora do automobilskog upravljača”.

## Ključna etapa 1. (čiji je cilj da do 2030. na cestama bude barem 30 milijuna automobila s nultim emisijama i 80 000 kamiona s nultim emisijama) čini se pretjerano optimističnom i nije dovoljno analizirana s obzirom na to da ne postoji jasno stajalište o broju postaja za punjenje potrebnih za predviđeni vozni park. EGSO upozorava na postavljanje preambicioznih ciljeva koji bi mogli negativno utjecati na vjerodostojnost Strategije.

## EGSO postavlja pitanje je li nova Strategija u skladu s pristupom u okviru kojeg se različite vrste prijevoza smatraju kombiniranim resursom kojim se, unutar multimodalnog prometnog sustava, promiče suradnja između vrsta prijevoza na temelju rješenja s najboljim ekološkim i socijalnim otiskom te najvećom učinkovitošću.

## Socijalni damping i nepoštene prakse u jednom sektoru izazivaju poremećaje i u drugim sektorima. Nesigurni radni uvjeti i nedostatak provedbe socijalnog zakonodavstva remete cjenovni signal i izbor vrste prijevoza. EGSO smatra da treba poduzeti inicijativu usmjerenu na to da se u okviru politike poštenog određivanja cijena održivih usluga prijevoza osim internalizacije svih vanjskih troškova uračunavaju i troškovi rada. Pravedne cijene prijevoznih usluga na slobodnom tržištu moraju uključivati plaću dostatnu za život, jednaku plaću za isti rad na istom mjestu, zdravstvenu skrb i socijalno osiguranje. Kod određivanja cijena javnog prijevoza postoji naknada za obvezu pružanja javnih usluga.

## Prema Strategiji, pomorski i željeznički prijevoz trebali bi 2030. moći konkurirati cestovnom prijevozu pod jednakim uvjetima ., ali u njoj se ne objašnjava kako bi se to trebalo postići. Zapravo nedostaje sveobuhvatnija strategija za poticanje željezničkog prijevoza tereta i kratke plovidbe.

## Državne potpore važne su za ostvarenje ciljeva politike kao što su postizanje zelenog i socijalnog prometnog sektora. EGSO smatra da je potrebna hitna revizija Smjernica o državnim potporama, a posebno Smjernica o državnim potporama za pomorski promet, kako bi se osigurali pošteni socijalni i ekonomski uvjeti u sektoru luka te zaposlenje europskih pomoraca.

## Štoviše, u Strategiji nedostaje dubinska analiza ključne poveznice između jedinstvenog tržišta i politike tržišnog natjecanja, a EGSO dijeli zabrinutosti u vezi s produženjem Uredbe o skupnom izuzeću konzorcija (CBER).

## Da bi se izbjeglo siromaštvo u pogledu prijevoza, pristup cjenovno pristupačnom kvalitetnom javnom prijevozu važan je kao održiva alternativa pojedinačnim vrstama prijevoza i od posebne je važnosti za ruralna područja. U postizanju održive gradske mobilnosti, veći naglasak treba staviti na javni prijevoz kao okosnicu te tranzicije i važan izvor socijalne uključenosti i kvalitetnog lokalnog zapošljavanja.

## EGSO smatra da je gradski promet prikladan za ogledne projekte u području povezane, kooperativne i automatizirane mobilnosti koji bi se trebali temeljiti na procjeni učinka na sigurnost prometa, civilnom društvu i socijalnom dijalogu. Naglašava potrebu za odgovarajućim financiranjem kako bi se omogućila izgradnja kompetencija tamo gdje je to potrebno.

## Kad je riječ o gradskoj mobilnosti, platforme za mobilnost kao uslugu trebale bi potpadati pod javnu odgovornost kako bi se osigurala provedba planova održive gradske mobilnosti (SUMP). Samo bi društveno odgovorni pružatelji usluga mobilnosti koji nude pravedne i pristojne radne uvjete trebali imati pristup platformama za mobilnost kao uslugu, a pritom u obzir treba uzeti i planirano zakonodavstvo o radnicima na platformama.

## EGSO pozdravlja ciljeve digitalizacije i automatizacije utvrđene u Strategiji kao sredstvo za postizanje ciljeva održivosti i poziva na sveobuhvatniji dijalog o širim utjecajima na društvo i okoliš. Ističe potrebu za antropocentričnim pristupom koji uključuje socijalne i okolišne aspekte.

## EGSO sa zabrinutošću primjećuje da se ni u jednom dijelu poglavlja o pametnoj mobilnosti ne spominju radnici u prometnom sektoru. Ljudski čimbenik u istraživanju, osmišljavanju i uvođenju digitalnih tehnologija i tehnologija za automatizaciju ključan je za uspješnu upotrebu takvih inovacija i mora se temeljiti na uključivom socijalnom dijalogu kako bi se osigurala pravedna tranzicija.

## Digitalna tranzicija upravo je u tijeku. EGSO žali zbog toga što se preporuke o njezinom učinku na radnu snagu u prometnom sektoru neće izdati prije 2023. Poziva na poduzimanje hitnih mjera, u dogovoru sa socijalnim partnerima i na temelju postojećih najboljih praksi.

## Uspješna ulaganja u digitalne tehnologije iziskuju da se od samog početka sudjeluje u socijalnom dijalogu, koji bi trebao uključivati raspravu o svrsi digitalizacije i automatizacije (npr. povećanje učinkovitosti nasuprot prekapacitiranosti), o odgovarajućim mjerama za sigurnija i zdravija radna mjesta i očuvanje zaposlenja te o pravednom udjelu u dobiti od produktivnosti za radnike.

## EGSO pozdravlja to što se radnicima u prometnom sektoru pridaje veća važnost, ali potrebne su konkretne zakonodavne inicijative za iskorjenjivanje socijalnog dampinga u svim vrstama prijevoza. Smatra da je potrebno hitno uspostaviti socijalnu radnu skupinu za promet, koja bi uključivala sve relevantne glavne uprave (GU), kao što su MOVE, EMPL i druge relevantne glavne uprave.

## EGSO podržava cilj „gotovo nulte stope smrtnih slučajeva” u svim vrstama prijevoza do 2050., ali u Strategiju nije uključen profesionalni cestovni promet, a osobito problem umora vozača kao „kronične bolesti” i važnog čimbenika u nesrećama. U kontekstu vozača autobusa ukazuje na izvješće koje Europska komisija (EK) treba predstaviti Vijeću i Parlamentu te očekuje od institucija EU-a da djeluju u skladu s političkim ciljevima utvrđenima u Uredbi o vremenima vožnje i odmora.

## EGSO naglašava važnost dobivanja široke potpore za zelenu, socijalnu i digitalnu tranziciju od svih dionika civilnog društva, uključujući socijalne partnere, i spreman je doprinijeti dijalogu s civilnim društvom u cilju oblikovanja i provedbe Strategije. U Strategiji se s pravom navodi da prelazak na održivu, pametnu i otpornu mobilnost mora biti pravedan ili se uopće neće ostvariti.

# **Kontekst**

## U Komunikaciji „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” ističu se ključna uloga i koristi prometa za ljude i gospodarstvo EU-a, no istovremeno se razmatraju i problemi za društvo. U toj komunikaciji Europska komisija predlaže novu strategiju kojom se ciljevi smanjenja emisija stakleničkih plinova za 55 % do 2030. i 90 % do 2050., dogovoreni u europskom zelenom planu, ostvaruju uz pomoć prometa. Utvrđuje i plan djelovanja za digitalizaciju i razvoj automatizacije i umjetne inteligencije u prometnom sektoru.

## S obzirom na iskustva stečena tijekom krize izazvane COVID-om 19, u Strategiji se kao glavni cilj prometne politike EU-a navodi otpornost na buduće krize, zajedno s dovršetkom jedinstvenog europskog prometnog prostora, u skladu s Bijelom knjigom o prometnoj politici iz 2011. godine.

## U Strategiji, koja obuhvaća 10 ključnih područja (vodećih inicijativa) i 14 konkretnih ključnih etapa, navodi se i to da cjenovno pristupačna mobilnost mora biti dostupna svima i da se u tom sektoru moraju osigurati dobri socijalni uvjeti, mogućnosti za prekvalifikaciju i privlačna radna mjesta. Europskim stupom socijalnih prava mora se osigurati poštena zelena i digitalna tranzicija.

## U akcijskom planu priloženom Komunikaciji utvrđuju se 82 mjere koje treba poduzeti od 2021. do 2023. Daljnja analiza prikazana je u popratnom Radnom dokumentu službi Komisije.

# **Opće napomene: vizija Strategije**

## Deset godina nakon što je 2011. objavljena posljednja Bijela knjiga o prometnoj politici, nova sveobuhvatna strategija Komisije ima za cilj ostvarenje temeljnih ciljeva održive, pametne i otporne mobilnosti. Sve prethodne bijele knjige (1992., 2001. i 2011.) bile su usredotočene na uspostavu jedinstvenog europskog prometnog prostora i dovršetak jedinstvenog tržišta

## i već su se 2001. i 2011. bavile problemom ovisnosti EU-a o fosilnim gorivima, problemom klimatskih promjena i sve većim doprinosom prometnog sektora EU-a emisijama stakleničkih plinova, ali nisu uspjele postići vlastite klimatske ciljeve. Zbog klimatske krize EGSO srdačno pozdravlja pristup kojim se nova Strategija za mobilnost EU-a integrira u europski zeleni plan s posebnim naglaskom na mjere namijenjene ostvarenju klimatskih ciljeva.

## Kako bi se osiguralo da povezani europski industrijski vrijednosni lanci budu okosnica održive i digitalne transformacije prometa EU-a, uspješna strategija mobilnosti mora ići usporedo s jačanjem industrijske baze EU-a i u velikoj se mjeri temeljiti na jačanju konkurentnosti prometnog sektora u cjelini.

## Dosad neviđena pandemija COVID-a 19 pokazala je ključnu važnost dobro funkcionirajućeg jedinstvenog prometnog tržišta i održivih lanaca opskrbe, a istodobno je, zbog sve manjeg obujma poslovanja uzrokovanog pandemijom, dovela u pitanje preživljavanje prometnog sektora. Na dramatičan način ukazala je na situaciju u kojoj su se našle tisuće radnika ostavljenih na cjedilu diljem Europe i svijeta i suočenih s nesigurnim ugovorima o radu, nedovoljnom socijalnom i zdravstvenom zaštitom te gubitkom posla bez socijalne zaštite. Na vidjelo je iznijela i socijalnu krizu u prometnom sektoru koja razotkriva propuste u prethodnim prometnim politikama EU-a i ukazuje na potrebu da se socijalno održivim prometnim sustavima pristupi jednako ambiciozno. EGSO smatra da ne smijemo propustiti priliku za oblikovanje uistinu održivog jedinstvenog europskog prometnog prostora za budućnost. Osim toga, budući plan djelovanja u kriznim situacijama za cilj mora imati sprečavanje negativnih učinaka na radnike u prometnom sektoru.

## Unatoč dosadašnjim inicijativama, jedinstveni europski prometni prostor, uključujući jedinstveno tržište te socijalnu i okolišnu dimenziju, nije ostvaren i iziskuje hitno poduzimanje daljnjih mjera. EGSO sa žaljenjem primjećuje da Strategija, iako vrlo detaljna u pogledu klimatskih ciljeva i ciljeva digitalizacije te načina njihovog ostvarenja, nije toliko iscrpna kad je riječ o jedinstvenom tržištu i socijalnim pitanjima. To je posebno problematično jer brojne mjere predložene u pogledu održivosti i digitalizacije imaju dalekosežne posljedice na jedinstveno tržište i radnike u prometnom sektoru, na što se stoga upućuje kroz cijelo ovo mišljenje. U tom pogledu, EGSO poziva na holističkiji i transverzalniji pristup kako se Strategija ne bi naposljetku svela na Pirovu pobjedu.

## EGSO pozdravlja to što se u Strategiji ističu žene u prometu i što će „na odgovarajući način uključiti načelo ravnopravnosti u svoje političke inicijative povezane s prometom”, no razočaran je što niti jedna točka ne sadrži mjere kojima se ta ambicija može ostvariti. „Razmjena dobrih praksi” i mreža „ambasadora raznolikosti“ nisu dovoljne za uključivanje rodno osjetljivog pristupa u prometne politike EU-a. Dobri primjeri mjera nalaze se u tematskom vodiču za planove održive gradske mobilnosti „Rješavanje pitanja rodne ravnopravnosti i osjetljivih skupina u planovima održive gradske mobilnosti”.

## Većina planiranih aktivnosti iz odjeljaka 1. – 3. (vizija, održiva mobilnost i pametna mobilnost) ima usko područje primjene i usmjerena je uglavnom na tehnička pitanja koja se odnose na okolišne značajke vozila, brodova i zrakoplova, uvođenje infrastrukture za alternativna goriva, projekte za industrijski i digitalni razvoj, oporezivanje energije i internalizaciju vanjskih troškova u cilju provedbe načela „onečišćivač/korisnik plaća”. Treća i četvrta vodeća inicijativa posvećene su zakonodavnim i nezakonodavnim mjerama politike za promicanje održivog prijevoza putnika i tereta.

## Budući da se obje predložene aktivnosti i ključne etape međusobno čine prilično usklađenima u pogledu glavnih tehničkih pitanja koja se razmatraju u odjeljcima 1. – 3., EGSO se pita je li ravnoteža između tehničkih mjera i mjera prometne politike prikladna za ostvarenje klimatskih ciljeva.

## EGSO također postavlja pitanje zašto je Strategija formulirana tako da je za potpuno razumijevanje njezinih ciljeva potreban radni dokument službi Komisije od gotovo 300 stranica. Takav način predstavljanja i objašnjavanja Strategije ne doprinosi njezinoj pristupačnosti niti olakšava dobivanje široke potpore.

## U Strategiji se s pravom navodi da su „najvrjedniji element tog sektora zasigurno ljudi uključeni u njega, a održiva i pametna tranzicija neće biti moguća bez potpore i sudjelovanja radnika u prometnom sektoru”.

## EGSO naglašava važnost dobivanja široke potpore za predviđenu zelenu i digitalnu tranziciju od svih dionika civilnog društva, uključujući socijalne partnere. To znači i da je socijalna dimenzija, uključujući dijalog o tome kako najbolje upravljati tranzicijom i učiniti je društveno prihvatljivom, od vitalne važnosti.

## EGSO je spreman doprinijeti dijalogu s civilnim društvom u cilju oblikovanja i provedbe Strategije, a ovim mišljenjem želi dati konkretne prijedloge za raspravu.

# **Održiva mobilnost**

## EGSO se slaže s time da su za tu sistemsku promjenu potrebna tri stupa djelovanja, odnosno da treba: „1. sve vrste prijevoza učiniti održivijima, 2. održiva alternativna rješenja učiniti široko dostupnima u multimodalnom prometnom sustavu i 3. uvesti odgovarajuće poticaje za tranziciju”.

## Kako bi sve vrste prijevoza postale održivije, cilj je ključne etape 1. da do 2030. na cestama bude najmanje 30 milijuna automobila s nultim emisijama i 80 000 kamiona s nultim emisijama, za razliku od današnjih milijun automobila i 30 000 kamiona.[[1]](#footnote-2) EGSO prima na znanje da će se odluke o ulaganjima u vozila koja bi 2030. trebala ući u upotrebu donijeti odmah ili vrlo brzo. S obzirom na njihove razlike u cijeni, još uvijek slabo rasprostranjenu infrastrukturu punionica za alternativna goriva i vijek trajanja vozila, navedeni se scenarij čini pretjerano optimističnim. Osim toga, čini se da još ne postoji jasna ideja o broju postaja za punjenje potrebnih za podržavanje predviđenih voznih parkova. Upozorava na postavljanje preambicioznih ciljeva koji bi mogli negativno utjecati na vjerodostojnost Strategije.

## U strategiji se električna energija i vodik jasno navode kao prioritetne opcije za dekarbonizaciju mobilnosti. Postizanje mobilnosti s nultom stopom emisija iziskuje precizan pristup u okviru kojeg se ugljični otisak vozila mjeri tijekom cijelog njegovog životnog ciklusa (2018. godine udio električne energije iz obnovljivih izvora iznosio je u EU-u samo 33 %), i to „od naftnog izvora do automobilskog upravljača”.

## EGSO odlučno podržava prelazak na održivija prometna rješenja i potiče Europsku komisiju da taj pristup razvije pomoću konkretnih mjera kojima se podupire i nemotorizirani prijevoz.

## Zeleni plan daje prednost učinkovitosti resursa prelaskom na čisto i kružno gospodarstvo, obnovom biološke raznolikosti, zaustavljanjem propadanja javnih prostora i smanjenjem onečišćenja. U tom smislu, EGSO ponavlja da održiva prometna strategija mora dati prednost korištenju zemljišta kako bi se očuvala infrastruktura, osigurala pravedna raspodjela prostora u gradovima i aglomeracijama te postigla učinkovitost resursa, i to posebno onih kritičnih. Moraju se poštovati temeljna prava.

## EGSO pozdravlja činjenicu da će Europska komisija u većoj mjeri surađivati s gradovima i državama članicama kako bi osigurala da svi veliki gradovi i gradovi srednje veličine do 2030. provedu vlastite planove održive gradske mobilnosti. Trenutačna situacija upućuje na to da do željenog povećanja broja razvijenih planova održive gradske mobilnosti neće doći bez nacionalnih okvira i financijskih instrumenata za njihov razvoj i provedbu.

## U Strategiji se tek usput spominju upravljanje parkiralištima i politike u području parkiranja. EGSO predlaže da se to područje riješi jasnim mjerama koje će voditi računa o negativnom utjecaju parkirališta na brtvljenje tla u gradovima. Dobro upravljanje parkiranjem može doprinijeti oslobađanju dragocjenog javnog prostora i time povećati privlačnost gradova, podržati lokalno gospodarstvo, smanjiti prometanje vozila, prometne gužve i onečišćenje zraka te povećati sigurnost na cestama.

## U drugom stupu održivog prometa sagledava se dostupnost alternativnih vrsta prijevoza i u tu svrhu nudi izbor prijevoznog sredstva u okviru multimodalnog pristupa. U ključnim etapama 4. – 8. postavljaju se ciljevi masovnog povećanja željezničkog prijevoza putnika do 2030. i 2050. (udvostručenjem željezničkog prometa velike brzine do 2030. i njegovim utrostručenjem do 2050.) i željezničkog prijevoza tereta (povećanje od 50 % do 2030. i njegovo udvostručenje do 2050.). Postavljeni su ciljevi i za zajednička putovanja, prijevoz unutarnjim plovnim putovima i kratku plovidbu, kao i za 100 klimatski neutralnih gradova do 2030.

## EGSO se pita slijedi li Strategija stav da su različite vrste prijevoza kombinirani resurs kojim se, u okviru multimodalnog prometnog sustava, umjesto natjecanja između vrsta prijevoza promiče suradnja na temelju rješenja s najboljim ekološkim i socijalnim otiskom te najvećom učinkovitošću.

## U tom kontekstu, EGSO poziva na širu procjenu održivosti kako bi se u potpunosti uključila socijalna održivost. Predlaže dopunjavanje ekološkog otiska u Strategiji uvođenjem usporedivog „europskog otiska poštenih radnih uvjeta na promet“ (eng. *labour footprint for transport*), uključujući sve elemente koji su važni za sprečavanje kontinuiranog pogoršanja, kako bi se osiguralo pošteno natjecanje unutar i između vrsta prijevoza te izbjeglo destruktivno natjecanje stvaranjem pogrešnih poticaja. Kako bi se osigurali ravnopravni uvjeti među vrstama prijevoza, pošteno određivanje cijena na slobodnom tržištu mora uključivati poštene troškove rada, kao što je istaknuto u poglavlju 6.

## Razočaravajuće je što razvoj multimodalnih vrsta prijevoza robe – utemeljenih na suradnji među vrstama prijevoza, optimalnim okolišnim značajkama i socijalnoj održivosti svake vrste prijevoza i optimizaciji resursa putem digitalnih platformi uz istodobno poštovanje cjelokupnog socijalnog zakonodavstva – nije jedna od ključnih etapa u okviru stupa pametne mobilnosti Strategije.

## U ključnoj etapi 9. predviđa se da bi pomorski i željeznički prijevoz 2030. trebali moći konkurirati cestovnom prijevozu pod jednakim uvjetima bez objašnjenja kako bi se to trebalo postići, osim možda internalizacijom vanjskih troškova i oporezivanjem goriva. Zapravo nedostaje sveobuhvatnija strategija za poticanje željezničkog prijevoza tereta i kratke plovidbe, u kojoj bi se uzeli u obzir, među ostalim, povećanje troškova željeznice i problemi kašnjenja vlakova opisani u pratećem Radnom dokumentu službi Komisije.

## Cilj je ključne etape 4. da sva planirana putovanja kraća od 500 km unutar EU-a postanu ugljično neutralna do 2030. Potrebno je raspraviti o utjecaju na prijevoz putnika autobusom i mogućim negativnim učincima na održivost.

## Državne potpore važne su za ostvarenje ciljeva politike kao što su postizanje zelenog i socijalnog prometnog sektora. EGSO smatra da je potrebna hitna revizija Smjernica o državnim potporama. Jedan je od elemenata teritorijalni aspekt, na primjer u pogledu udaljenih područja. Nadalje, skreće pozornost na činjenicu da se u svrhu postizanja socijalno održivog pomorskog sektora već dugo iščekuje ne samo podnošenje zahtjeva za prilagodbu Smjernica o državnim potporama za pomorski promet kako bi se osigurali pošteni socijalni i ekonomski uvjeti u sektoru luka i zaposlenje europskih pomoraca, već i poziv za djelovanje prije 2023.

## EGSO kritizira činjenicu da u Strategiji nedostaje dubinska analiza ključne poveznice između jedinstvenog tržišta i politike tržišnog natjecanja, ali se slaže da je potrebna odgovarajuća rasprava o državnim potporama i subvencijama za pomorski promet te o njihovom učinku na sektor luka. Europski socijalni partneri zajednički su izrazili „zabrinutost zbog produljenja Uredbe o skupnom izuzeću konzorcija (CBER), koje će pogoršati nejednakost postupanja između brodovlasnika i lučkih dionika te imati štetne učinke na luke u EU-u”[[2]](#footnote-3).

# **Pametna mobilnost**

## EGSO se slaže s tim da „s obzirom na to da će buduću mobilnost putnika i tereta oblikovati inovacije, trebalo bi uspostaviti odgovarajući okvir i poticaje za tranziciju koja prometni sustav može učiniti bitno učinkovitijim i održivijim” i smatra da je nužno slijediti jedno osnovno vodeće načelo, a to je da su digitalizacija i automatizacija više instrumenti nego cilj sami po sebi.

## U tom kontekstu, EGSO pozdravlja ciljeve digitalizacije i automatizacije utvrđene u Strategiji kao sredstvo za postizanje ciljeva održivosti. Problematika društvenog i okolišnog učinka umjetne inteligencije, načela kontrole čovjeka nad strojem, kao i prikupljanja osobnih podataka i njihove upotrebe od ključne je važnosti i iziskuje široki dijalog.

## Uključivanje ljudskog čimbenika u istraživanje, osmišljavanje i uvođenje digitalnih tehnologija i tehnologija za automatizaciju ključno je za uspješnu upotrebu takvih inovacija i mora se temeljiti na uključivom socijalnom dijalogu kako bi se osigurala pravedna tranzicija. Potreban je antropocentrični pristup, u okviru kojeg će se u obzir uzimati društveni i okolišni aspekti, kao i jamstvo da se tehnologije neće zloupotrebljavati.

## EGSO primjećuje nedostatak upućivanja na horizontalne inicijative u pogledu sigurnosti, odgovornosti, temeljnih prava i podataka u području umjetne inteligencije i na paket zakona o podacima u pogledu kontrole i uvjeta za razmjenu podataka.

## Da bi EU postao svjetski predvodnik u razvoju usluga i sustava povezane, kooperativne i automatizirane mobilnosti, treba olakšati testiranje oglednih usluga u sustavima gradskog prometa na temelju procjene učinka na sigurnost prometa te dijaloga s civilnim društvom i socijalnog dijaloga. Trenutačni ogledni projekti testiraju se uglavnom u zatvorenim prometnim sustavima (u sveučilišnim i industrijskim kompleksima itd.).

## EGSO pozdravlja činjenicu da se u Strategiji razmatra digitalna transformacija gradske mobilnosti, uključujući mobilnost kao uslugu, dijeljene usluge, usluge na zahtjev i pojavu posredničkih platformi, te mogućnosti i rizike održivih i učinkovitih koncepata prijevoza koje ona nudi. Također pozdravlja činjenicu da se u točki 38. s pravom pokreću socijalna i sigurnosna pitanja s obzirom na to da nekolicina novih usluga mobilnosti i posredničkih platformi nudi nesigurne oblike zaposlenja i niske razine plaća, što može biti problematično u tržišnom natjecanju. Međutim, „procjena potrebe za mjerama za osiguravanje ravnopravnih uvjeta za lokalni prijevoz putnika na zahtjev i platforme za naručivanje prijevoza” iz mjere 23. ne namjerava se provesti do 2022.

## Platforme za mobilnost kao uslugu trebaju potpadati pod javnu odgovornost kako bi se osigurala provedba planova održive gradske mobilnosti. Samo bi društveno odgovorni pružatelji usluga mobilnosti koji nude pravedne i pristojne radne uvjete trebali imati pristup platformama za mobilnost kao uslugu, a pritom u obzir treba uzeti i planirano zakonodavstvo o radnicima na platformama.

## EGSO pozdravlja inicijativu Komisije da se zakonski reguliraju radni uvjeti radnika koji rade putem platformi i očekuje da će prijedlog pretpostaviti postojanje statusa zaposlenika i poštenih radnih uvjeta za radnike na platformama povezanim s prometom, poput platformi za naručivanje prijevoza ili dostavu.

## EGSO posebno ima na umu bojazan da bi troškovi rješenja za pametnu mobilnost, razvoja umjetne inteligencije i automatizacije mogli produbiti razlike s obzirom na to da se polazne referentne vrijednosti u EU-u razlikuju od jedne do druge države članice. Stoga EGSO smatra da je za svaku uspješnu strategiju EU-a ključno rješavanje tog investicijskog jaza podržavanjem rješenja za pametnu mobilnost u siromašnijim državama članicama te primjenom socijalnog dijaloga, socijalnih uvjeta i antropocentričnog pristupa.

# **Otporna mobilnost**

## U odjeljku 4. o otpornoj mobilnosti navode se tri vodeće inicijative – jačanje jedinstvenog tržišta, pravedna mobilnost za sve i povećanje sigurnosti i zaštite u prometu – uz ključne etape 13. i 14.

**Značaj jedinstvenog tržišta**

## EGSO se slaže s postavljenim prioritetima u pogledu potrebe za dovršenjem jedinstvenog europskog prometnog prostora i jačanjem jedinstvenog tržišta, među ostalim s obzirom na iskustvo s bolešću COVID-19, kao i u pogledu potrebe za pripremom plana djelovanja u kriznim situacijama. Međutim, EGSO smatra da se uspostava takvog plana djelovanja u kriznim situacijama mora temeljiti na ozbiljnom organiziranom civilnom društvu i socijalnom dijalogu te dogovoru sa socijalnim partnerima.

## No EGSO žali zbog toga što se, na primjer, dovršetak jedinstvenog europskog prometnog prostora, jačanje jedinstvenog tržišta, važnost pravodobne provedbe mreže TEN-T, razvoj strateških lanaca vrijednosti za, primjerice, baterije i vodik te povezane financijske potrebe u pogledu postizanja ciljeva zelenog plana i digitalne tranzicije u prometu razmatraju u kombinaciji s drugim važnim pitanjima kao što su prava putnika, obveze pružanja javnih usluga, socijalni uvjeti radnika u prometnom sektoru te sigurnost i zaštita u prometu. Time se stvara neobičan dojam da su u Strategiji sveobuhvatna pitanja jedinstvenog tržišta i povezanih socijalnih i sigurnosnih pitanja na zadnjem mjestu.

## EGSO smatra da ograničavanje ključnih etapa u tom odjeljku na pravodobnu provedbu mreže TEN-T i smanjenje broja smrtnih slučajeva u prometu nikako nije dovoljno jer se taj odjeljak bavi jačanjem jedinstvenog tržišta i dovršetkom jedinstvenog europskog prometnog prostora, među ostalim poboljšanjem učinkovitosti omogućavanjem optimalne iskorištenosti kapaciteta, financiranjem modernizacije voznih parkova, pitanjima državne potpore, boljom povezanošću te zaštitom putnika i njihovih prava.

## EGSO prima na znanje činjenicu da, u skladu s vizijom Strategije, dobro funkcioniranje jedinstvenog tržišta koje je otporno na krize „mora biti i ključni cilj [...] prometne politike EU-a”, dok „ekologizacija mobilnosti mora postati nova osnova za rast prometnog sektora”. Na primjer, u ključne etape moglo se dodati i dovršenje jedinstvenog prometnog tržišta novim održivim i digitaliziranim poslovnim modelima.

## Isto tako se, nažalost, u Strategiji ne opisuju preostale prepreke potpunoj provedbi jedinstvenog tržišta u području prometa. Konkretno se u odjeljku 4.3.3. Radnog dokumenta službi Komisije iznosi nekoliko pitanja o funkcioniranju jedinstvenog tržišta koja se u odjeljku 4. ne obrađuju. To je slično odjeljku 4.3.4., u kojem su opisani brojni socijalni nedostaci koji se u Strategiji ne obrađuju.

## Potrebno je poboljšati postupke za bolju regulativu. EGSO ustraje na tome da se za svaku mjeru, bilo da je spomenuta u akcijskom planu ili u drugim dokumentima, mora izvršiti cjelovita procjena učinka (socijalnog, ekološkog, ekonomskog, rodno osviještenog), uz povlašteno savjetovanje s priznatim socijalnim partnerima i predstavničkim organizacijama koje je odobrila Komisija.

## Isto tako, niz mjera planiranih u prethodnim odjeljcima Strategije ima očit utjecaj na jedinstveno tržište, primjerice amandmani na Direktivu o masama i dimenzijama teretnih vozila te amandmani na zakonodavstvo o zrakoplovstvu i u pogledu digitalnih platformi.

**Socijalna dimenzija i uvjeti rada**

## Dosad nezabilježena kriza izazvana COVID-om 19 istaknula je promet kao ključnu uslugu. Naglasila je i ključnu važnost radnika u prometnom sektoru te njihovu važnost za otpornost prometnog sustava. EGSO pozdravlja to što se u Strategiji, za razliku od prethodnih dokumenata o prometnoj politici, radnicima u prometnom sektoru pridaje veća važnost i što ih se prepoznaje kao „najvrjedniji element tog sektora” te što se navodi da neki od njih rade u „teškim” i „nesigurnim uvjetima”. Međutim, s obzirom na važnost socijalnog stupa u trenutačnoj provedbi politike EU-a, neobično je da jedan od odjeljaka nije posebno posvećen socijalnoj dimenziji prometa.

## U Strategiji se nadalje prepoznaju demografski problemi u sektoru i poteškoće u privlačenju potrebnih radnika i zaključuje da bi se „uvođenjem viših socijalnih standarda izravno pridonijelo smanjivanju postojeće opće neprivlačnosti sektora”. Nažalost, ni u Strategiji ni u Radnom dokumentu službi na odgovarajući se način ne analiziraju uzroci poteškoća u privlačenju radnika u prometni sektor. U njima se ne uzima u obzir činjenica da prometne politike usmjerene na jedinstveno tržište posljednjih desetljeća nisu uspjele spriječiti pogoršanje radnih uvjeta u svim vrstama prijevoza.

## Izjave Komisije da će „razmotriti mjere za različite vrste prijevoza kako bi ojačala zakonodavni okvir u pogledu uvjeta za radnike” i da će „pokrenuti inicijative za povećanje atraktivnosti prometnog sektora u razdoblju 2021. – 2023.” previše su neodređene. Doista nije lako razumjeti zašto se elementi kao što su pravedni radni uvjeti i povećanje privlačnosti zanimanja, među ostalim za mlade i žene, nisu smatrali vrijednima ključnih etapa.

## Potrebne su konkretne zakonodavne inicijative za iskorjenjivanje socijalnog dampinga u svim vrstama prijevoza. Načelo jednake plaće za jednak rad na istom radnom mjestu mora se primjenjivati u svim vrstama prijevoza (upućivanje izrazito mobilnih radnika), baš kao i zaštita zaposlenja i stečenih prava u slučaju osoblja podvrgnutog promjeni operatora zbog nadmetanja radi sklapanja ugovora za različite vrste prijevoza. Stoga EGSO smatra da je potrebno hitno uspostaviti socijalnu radnu skupinu za promet u kojoj bi sudjelovale sve relevantne glavne uprave (MOVE, EMPL i COMP).

## **Društveni troškovi i održivost**

## Socijalni damping i nepoštene prakse u jednom sektoru izazivaju poremećaje i u drugim sektorima. Nesigurni radni uvjeti i nedostatak provedbe socijalnog zakonodavstva remete cjenovni signal i izbor vrste prijevoza. EGSO smatra da treba poduzeti inicijativu da se u okviru politike poštenog određivanja cijena održivih usluga prijevoza, osim internalizacije svih vanjskih troškova, uračunavaju i troškovi rada. Pravedne cijene prijevoznih usluga na slobodnom tržištu moraju uključivati plaću dostatnu za život, jednaku plaću za isti rad na istom mjestu, zdravstvenu skrb i socijalno osiguranje te ulaganja u zdravo radno okruženje, kvalifikacije i osposobljavanje. Jedna od mjera mogla bi biti da se među preporuke u pogledu ugljičnog otiska u aktivnostima 28. i 34., kako su utvrđene u točki 4.6, uvrsti i „otisak na promet”, no ona sama po sebi nije ni približno dostatna. Kod određivanja cijena javnog prijevoza postoji naknada za obvezu pružanja javnih usluga.

## EGSO naglašava važnost kolektivnog pregovaranja i njegove uloge u određivanju visine plaća te stoga inzistira na važnosti jačanja kolektivnog pregovaranja, posebno u vrlo fragmentiranom prometnom sektoru i u svim državama članicama.

**Pravedna digitalna tranzicija**

## EGSO pozdravlja činjenicu da se u Strategiji propisno razmatraju rizici i mogućnosti digitalne transformacije u zaposlenju i potreba za pravednom tranzicijom za radnike u prometnom sektoru. Međutim, u točki 69. ne navode se „preporuke za prelazak na automatizaciju i digitalizaciju te njihov učinak na radnu snagu u prometnom sektoru” koje će se izdati do 2023. Pritom se ne uzima u obzir činjenica da su digitalizacija i automatizacija već u tijeku i da su potrebne hitne mjere. U ključnoj etapi 13., na primjer, postavlja se cilj „uvođenja automatizirane mobilnosti u velikim razmjerima [do 2030.]”.

## Uspješna ulaganja u digitalne tehnologije iziskuju participativni socijalni dijalog od samog početka. Postoje primjeri dobre prakse, kao što je *CBA Future* – *Shaping automation socially and in a co-determined way* (Kolektivni ugovor Budućnost – Društveno i zajedničko oblikovanje automatizacije) operatora terminala za kontejnere EUROGATE u Njemačkoj, koji uključuje tri terminala u Hamburgu, Bremerhavenu i Wilhelmshavenu[[3]](#footnote-4). Taj dijalog mora uključivati i raspravu o svrsi digitalizacije i automatizacije (npr. povećanje učinkovitosti naspram prekapacitiranosti), odgovarajućim mjerama za sigurnija i zdravija radna mjesta, očuvanju zaposlenja i pravednom udjelu u dobiti od produktivnosti za radnike.

## Na europskoj razini, europski socijalni partneri u gradskom javnom prijevozu nedavno su potpisali Zajedničke preporuke o digitalnoj transformaciji u gradskom javnom prijevozu[[4]](#footnote-5). Tim se preporukama promiče uključiv i participativan pristup digitalnoj transformaciji, jamče radna mjesta i stjecanje vještina u okviru digitalne transformacije, a digitalna transformacija koristi za poboljšanje radnih uvjeta i ravnoteže između poslovnog i privatnog života te osiguravanje zaštite podataka, privatnosti i dostojanstva. Strategije bi trebale osigurati da koristi od uvođenja digitalnih tehnologija imaju i poduzeća i radnici, među ostalim sudjelovanjem u dobiti od produktivnosti.

## Komisija bi, u dogovoru sa socijalnim partnerima, trebala poduzeti hitne mjere za osiguravanje pravednog prelaska na automatizaciju i digitalizaciju u okviru kojega nitko neće biti zapostavljen.

**Sigurnost i zaštita u prometu**

## U pogledu sigurnosti u prometu, cilj je ključne etape 14. postići gotovo nultu stopu smrtnih slučajeva u svim vrstama prijevoza do 2050., pri čemu su glavni problem smrtni slučajevi u cestovnom prometu. Međutim, u strategiju EU-a za sigurnost prometa na cestama iz 2018. nije uključen profesionalni cestovni promet, a osobito problem umora vozača kao „kronične bolesti” i važnog čimbenika u nesrećama.

## U tom kontekstu EGSO izražava ozbiljnu zabrinutost zbog nove inicijative Europske komisije o pravilima o vremenima vožnje i odmora za vozače autobusa te skreće pozornost na izvješće koje će Komisija predstaviti Vijeću i Parlamentu. Svako produljenje radnog vremena i vremena vožnje u tom sektoru bilo bi u suprotnosti s ciljevima politike iz Uredbe (EZ) br. 561/2006 i dovelo bi do daljnjeg pogoršanja sigurnosti cestovnog prometa za putnike i ostale sudionike u prometu te do pogoršanja radnih uvjeta za vozače autobusa.

## EGSO podržava mjeru planiranu za poboljšanje sigurnosti, a posebno činjenicu da su predviđene mjere za rješavanje kiberprijetnji.

# **Važnost snažnih javnih usluga**

## EGSO ponavlja da je zadaća javne politike osigurati održiv gradski prometni sustav koji ostvaruje klimatske ciljeve, ali i ciljeve u pogledu javnog zdravlja, sigurnosti i zaštite u cestovnom prometu, kao i pravedne raspodjele prostora u gradu.

## Vizija Komisije s pravom ističe kako je „ključno [...] da mobilnost bude dostupna i priuštiva svima, da ruralne i udaljene regije budu bolje povezane”. EGSO inzistira na dostupnosti javnih usluga, koja je podržana pravnim okvirom, kao temelju održive i cjenovno pristupačne mobilnosti. To znači da nacionalne vlade, regije i općine trebaju pružanjem financijske potpore i uvođenjem financijskih instrumenata osigurati veću i ekološki i socijalno kvalitetniju kompenzaciju obveze pružanja javnih usluga.

## Da bi se izbjeglo siromaštvo u pogledu prijevoza, pristup cjenovno pristupačnom kvalitetnom javnom prijevozu važan je kao održiva alternativa pojedinačnim vrstama prijevoza. To je od posebne važnosti za ruralna područja, a dijeljene usluge i usluge na zahtjev također mogu upotpuniti ponudu javnog prijevoza, pod uvjetom da su osigurani pravedni i kvalitetni radni uvjeti. Nadalje, nemotoriziranom aktivnom prijevozu, pješačenju i biciklizmu treba posvetiti više pažnje i ulagati u sigurnu i kvalitetnu infrastrukturu.

## Javni prijevoz važan je za društvenu uključenost i kvalitetna radna mjesta na lokalnoj razini. U Strategiji se stavlja prevelik naglasak na tehnološke aspekte digitalizacije, mikromobilnosti i novih usluga mobilnosti. Nova vizija ne smije izgubiti iz vida činjenicu da bi pametna mobilnost trebala biti instrument, a ne cilj.

Bruxelles, 14. travnja 2021.

Baiba MILTOVIČA

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

\*

\* \*

**Napomena:** Dodatak u nastavku.

**DODATAK**

Mišljenju Stručne skupine

Sljedeći amandmani koje su izvjestitelj i suizvjestitelj odbili, a za koje su članovi Stručne skupine glasali, dobili su najmanje četvrtinu glasova za zadržavanje teksta nacrta mišljenja Stručne skupine:

**Točka 4.10 (povezana s brisanjem točke 1.14)**

Izbrisati točku:

## *~~Državne potpore važne su za ostvarenje ciljeva politike kao što su postizanje zelenog i socijalnog prometnog sektora. EGSO smatra da je potrebna hitna revizija Smjernica o državnim potporama. Jedan je od elemenata teritorijalni aspekt, na primjer u pogledu udaljenih područja. Nadalje, skreće pozornost na činjenicu da se u svrhu postizanja socijalno održivog pomorskog sektora već dugo iščekuje ne samo podnošenje zahtjeva za prilagodbu Smjernica o državnim potporama za pomorski promet kako bi se osigurali pošteni socijalni i ekonomski uvjeti u sektoru luka i zaposlenje europskih pomoraca, već i poziv za djelovanje prije 2023.~~*

**Rezultat glasanja o amandmanu:**

Za: 22

Protiv: 46

Suzdržani: 13

**Točka 1.14 (povezana s brisanjem točke 4.10)**

Izbrisati točku:

## *~~Državne potpore važne su za ostvarenje ciljeva politike kao što su postizanje zelenog i socijalnog prometnog sektora. EGSO smatra da je potrebna hitna revizija Smjernica o državnim potporama, a posebno Smjernica o državnim potporama za pomorski promet, kako bi se osigurali pošteni socijalni i ekonomski uvjeti u sektoru luka te zaposlenje europskih pomoraca.~~*

**Rezultat glasanja o amandmanu:**

Amandman je odbijen na temelju glasanja o točki 4.10. s kojom je povezan.

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

1. Radni dokument službi Komisije SWD(2020) 331, odjeljak 4.1.1, str. 81. i dalje. [↑](#footnote-ref-2)
2. Taj su poziv europski socijalni partneri uputili povjerenici Valean i povjereniku Schmitu. [↑](#footnote-ref-3)
3. Kolektivnim ugovorom, koji su 2019. sklopili EUROGATE i njemački Sindikat uslužnih djelatnosti (ver.di), obuhvaćena su sva njemačka društva kćeri te grupacije, uključujući kontejnerske terminale, poduzeće za održavanje i željeznički prijevoz te druge poslovne jedinice u Njemačkoj. Osnovano povjerenstvo za automatizaciju obavješćuje se o svim hardverskim i softverskim projektima u poduzeću, čak i ako to nema izravnog utjecaja na radna mjesta. Isključenje povezanog restrukturiranja zapošljavanja do 2025. dio je kolektivnog ugovora s društvom EUROGATE. [↑](#footnote-ref-4)
4. *Digitalna transformacija i socijalni dijalog u gradskom javnom prijevozu u Europi, Zajedničke preporuke europskih socijalnih partnera u gradskom javnom prijevozu, potpisane u ožujku 2021.* [↑](#footnote-ref-5)