

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost

(COM(2020) 789 final)

(2021/C 286/27)

Poročevalec: **Stefan BACK**

Soporočevalka: **Tanja BUZEK**

Zaprosilo	Evropska komisija, 26. 3. 2021
Pravna podlaga	člen 304 Pogodbe o delovanju Evropske unije
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja mnenja strokovne skupine	14. 4. 2021
Datum sprejetja mnenja na plenarnem zasedanju	27. 4. 2021
Plenarno zasedanje št.	560
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	230/1/7

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) je zadovoljen, da so v novi prometni strategiji poudarjene trajnostna in pametna mobilnost ter ključna vloga in koristi prometa za ljudi in gospodarstvo EU, obravnavani pa so tudi stroški za družbo.

1.2 V strategiji so enotni trg in družbena vprašanja priznani kot ključni omogočitveni dejavniki prehoda na bolj trajnostno in pametno mobilnost, vendar to ni dovolj. Opredeljene pomanjkljivosti v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije namreč niso zadostno obravnavane z ukrepi ali v posebnih poglavjih strategije.

1.3 EESO podpira splošni pristop vključitve strategije v evropski zeleni dogovor in posebnega poudarka na ukrepih za doseganje podnebnih ciljev. Sprašuje se pa, ali je ravnotežje med tehničnimi ukrepi in ukrepi prometne politike ustrezno za doseganje teh ciljev. Zlasti poudarja, da ima več predlaganih ukrepov glede trajnostnosti in digitalizacije obširne učinke na enotni trg in delavce v prometu. Nezadostna pozornost bi lahko vplivala na uspešno izvajanje.

1.4 Da bi bila strategija EU za mobilnost uspešna, mora biti tudi tesno povezana s krepitvijo konkurenčnosti prometnega sektorja kot celote in povezane industrijske baze EU.

1.5 Pandemija COVID-19, kakršne še ni bilo, je pokazala, da so dobro delujoč enotni trg za promet, trajnostne dobavne verige in javni prevoz za mobilnost kritičnih delavcev ključnega pomena. Zaradi zmanjšanja obsega, ki ga je povzročila pandemija, pa se prometni sektor sooča z velikim izzivom, kako preživeti.

1.6 Ob pandemiji se je razkril dramatični položaj na tisoče delavcev v prometu, ki so po Evropi in po svetu prepuščeni sami sebi, ob tem pa se soočajo s prekarnimi zaposlitvami. Pandemija je prav tako osvetlila socialno krizo v prometnem sektorju, saj prometne politike s poudarkom na enotnem trgu v zadnjih desetletjih niso uspeli preprečiti slabšanja delovnih pogojev, ki ga je zaznali v vseh načinih prevoza. Zato EESO meni, da moramo biti pri doseganju družbeno vzdržnega prometnega sistema nujno enako ambiciozni. Poleg tega si je treba v kriznem načrtu za bližnjo prihodnost prizadevati za preprečevanje negativnih posledic za delavce v prometu.

1.7 EESO pozdravlja, da so v strategiji poudarjene ženske v prometu, a obžaluje, da niso določeni konkretni ukrepi v skladu z zastavljenimi cilji.

1.8 EESO se strinja s prednostnimi nalogami glede potrebnega dokončanja enotnega evropskega prometnega prostora, okrepitve enotnega trga, tudi zaradi izkušnje s COVID-19, in priprave kriznega načrta. Vendar vztraja, da mora vzpostavitev takega kriznega načrta temeljiti na resnem socialnem dialogu in dialogu z organizirano civilno družbo ter sporazumu s socialnimi partnerji.

1.9 EESO meni, da omejevanje mejnikov v zvezi z odporno mobilnostjo na pravočasno izvajanje vseevropskega prometnega omrežja in zmanjšanje števila smrtnih žrtev v prometu še zdaleč ni zadostno, saj so v tem oddelku strategije obravnavane številne teme.

1.10 EESO podpira bolj trajnostno oblikovanje vseh načinov prevoza in spodbujanje trajnostnega multimodalnega prometnega sistema, ki temelji na sodelovanju med načini prevoza, na optimiziranih okoljskih značilnostih ter družbeni trajnosti vseh načinov prevoza. Meni, da bi bilo treba emisije vozil izmeriti v njihovem celotnem življenjskem ciklu z metodo „od vira do kolesa“.

1.11 Mejnik 1, v skladu s katerim bi bilo do leta 2030 v prometu najmanj 30 milijonov brezemisijskih avtomobilov in 80 000 brezemisijskih tovornjakov, se zdi pretirano optimističen in ni zadostno analiziran, saj ni jasno navedeno število polnilnih mest, ki so potrebna za predvideni vozni park. EESO svari pred določanjem preveč ambicioznih ciljev, ki bi lahko škodovali verodostojnosti strategije.

1.12 EESO se sprašuje, ali je nova strategija skladna s pristopom, po katerem so različni načini prevoza kombiniran vir, v katerem se znotraj multimodalnega prometnega sistema spodbujata sodelovanje med načini prevoza na podlagi rešitev z najboljšim okoljskim in družbenim odtisom ter največja učinkovitost.

1.13 Socialni damping in nepoštenе prakse v enem sektorju povzročajo izkrivljanja v drugih sektorjih. Prekarni delovni pogoji in neizvrševanje socialne zakonodaje izkrivljajo cenovne signale in izbiro med storitvami prevoza. EESO meni, da je poleg internalizacije vseh zunanjih stroškov potrebna pobuda za vključitev stroškov dela v politiko pravičnega oblikovanja cen za storitve trajnostnega prometa. Pošteno oblikovanje cen na prostem trgu za prevozne storitve mora vključevati zajamčeno plačo, enako plačilo za enako delo v istem kraju, zdravstveno varstvo in socialno varnost. Pri oblikovanju cen javnega prevoza obstaja nadomestilo za obveznost zagotavljanja storitev.

1.14 V skladu s strategijo bi morala leta 2030 pomorski in železniški promet pod enakimi pogoji konkurirati cestnemu prometu, ni pa razloženo, kako bo to doseženo. Dejansko manjka celovitejša strategija za spodbujanje železniškega tovornega prometa in pomorskega prevoza na kratke razdalje.

1.15 Državna pomoč je pomembna za uresničevanje ciljev politike, kot je zagotavljanje okolju prijaznejšega in bolj socialnega prometa. EESO meni, da je nujno treba pregledati smernice o državni pomoči, zlasti smernice o državni pomoči za pomorski promet, da bi zagotovili poštene socialne in gospodarske pogoje v pristaniškem sektorju in zaposlovanje evropskih pomorščakov.

1.16 Poleg tega v strategiji ni poglobljene analize ključnih povezav med enotnim trgom in politiko konkurence, EESO pa se strinja s pomisleki glede podaljšanja uredbe o skupinskih izjemah za konzorcije.

1.17 Poleg tega se v strategiji nezadostno upoštevajo pomisleki podeželskih območij. EESO poziva, naj se v prihodnjem sporočilu o dolgoročni viziji za podeželska območja upošteva ključni vidik mobilnosti in zagotovijo cenovno dostopne alternative, ki ustrezajo svojemu namenu in so na voljo vsem.

1.18 Da bi preprečili prometno revščino, je nujen dostop do cenovno dosegljivega kakovostnega javnega prevoza kot trajnostne alternative individualnim načinom prevoza, kar je zlasti pomembno za podeželska območja. Pri doseganju trajnostne mobilnosti v mestih bi moral biti večji poudarek na javnem prevozu kot hrbtenici tega prehoda in pomembnem viru socialne vključenosti in kakovostnih lokalnih delovnih mest.

1.19 EESO meni, da je mestni promet primeren za preizkušanje pilotnih projektov kooperativne, povezane in avtomatizirane mobilnosti (CCAM), in sicer na podlagi ocene učinka na varnost ter dialoga s civilno družbo in socialnega dialoga. Poudarja potrebo po ustreznem financiranju, da se omogoči pridobivanje kompetenc, kjer je to potrebno.

1.20 Kar zadeva mobilnost v mestih, bi morale biti platforme za mobilnost kot storitev javno odgovorne, da se zagotovi izvajanje strategij za mobilnost v mestih (načrti trajnostne mobilnosti v mestih). Dostop do platform za mobilnost kot storitev bi morali imeti samo družbeno odgovorni ponudniki storitev mobilnosti, ki zagotavljajo poštene in dostojne delovne pogoje, pri tem pa bi bilo treba upoštevati tudi načrtovano zakonodajo v zvezi s platformnimi delavci.

1.21 EESO pozdravlja cilje digitalizacije in avtomatizacije, navedene v strategiji, kot način za doseganje ciljev trajnostnosti in poziva k obširnemu dialogu o širših družbenih in okoljskih učinkih. Poudarja potrebo po pristopu, osredotočenem na človeka, vključno s socialnimi in okoljskimi vidiki.

1.22 EESO z zaskrbljenostjo ugotavlja, da v celotnem poglavju o pametni mobilnosti delavci v prometu niso obravnavani. Človeški dejavnik v raziskavah, zasnovi in uvajanju tehnologij digitalizacije in avtomatizacije je bistven za uspešno uporabo takih inovacij in mora temeljiti na vključujočem socialnem dialogu, da bi zagotovili pravični prehod.

1.23 Digitalni prehod poteka zdaj. EESO obžaluje, da priporočila o njegovem učinku na delavce v prometu ne bodo izdana do leta 2023. Poziva k takojšnjemu ukrepanju v soglasju s socialnimi partnerji in k uporabi obstoječih dobrih praks.

1.24 Za uspešne naložbe v digitalne tehnologije je od samega začetka potreben participativni socialni dialog, ki vključuje razpravo o namenu digitalizacije in avtomatizacije (npr. povečanje učinkovitosti kot nasprotje presežni zmogljivosti), cilju ustreznih ukrepov za varnejša in bolj zdrava delovna mesta ter ohranjanje delovnih mest in pravičnem deležu dobička zaradi povečanja produktivnosti za delavce.

1.25 EESO pozdravlja okrepljeno priznavanje delavcev v prometu, a bodo za izkoreninjenje socialnega dampinga iz vseh načinov prevoza potrebne konkretne zakonodajne pobude. Nujno je treba ustanoviti socialno delovno skupino za promet, ki bo vključevala vse ustrezne generalne direktorate, kot so MOVE, EMPL in drugi.

1.26 EESO podpira cilj, da se do leta 2050 v vseh načinih prevoza število smrtnih žrtev približa ničli, vendar v strategiji ni analiziran poklicni cestni promet, zlasti pa ni obravnavan problem utrujenosti voznikov kot „kronična bolezen“ in pomemben dejavnik nesreč. V zvezi z vozniki avtobusov opozarja na poročilo, ki ga bo Evropska komisija predstavila Svetu in Parlamentu, in pričakuje, da bodo institucije EU delovale v skladu s političnimi cilji, določenimi v uredbi o času vožnje in počitka.

1.27 EESO poudarja, da je pomembno, da vsi deležniki v civilni družbi, tudi socialni partnerji, široko podprejo zeleni, socialni in digitalni prehod, ter je pripravljen prispevati k dialogu s civilno družbo za oblikovanje in izvajanje strategije. V strategiji je pravilno navedeno, da mora biti prehod na trajnostno, pametno in odporno mobilnost pravičen, sicer ne bo uresničen.

2. Ozadje mnenja

2.1 V *Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost* so poudarjeni ključna vloga in koristi prometa za ljudi in gospodarstvo EU, obravnavani pa so tudi stroški za družbo. V sporočilu Evropska komisija predlaga novo strategijo za doseganje ciljev zmanjšanja emisij toplogrednih plinov v prometu za 55 % do leta 2030 in za 90 % do leta 2050 v skladu z evropskim zelenim dogovorom. Določa tudi načrt za digitalizacijo ter razvoj avtomatizacije in umetne inteligence v prometnem sektorju.

2.2 Glede na izkušnje s COVID-19 je v strategiji odpornost proti prihodnjim krizam določena kot ključni cilj prometne politike EU, skupaj z dokončanjem enotnega evropskega prometnega prostora v skladu z belo knjigo o prometni politiki iz leta 2011.

2.3 V strategiji, v kateri je navedenih 10 ključnih področij (vodilna področja) in 14 konkretnih mejnikov, je tudi določeno, da mora biti cenovno dostopna mobilnost na voljo vsem in da mora sektor zagotavljati dobre socialne razmere, možnosti za prekvalificiranje in privlačna delovna mesta. Evropski steber socialnih pravic mora zagotoviti, da bo zeleni in digitalni prehod pravičen.

2.4 V akcijskem načrtu, ki je priložen sporočilu, je določenih 82 ukrepov, ki jih je treba izvesti v obdobju 2021–2023. Nadaljnja analiza je predstavljena v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije.

3. Splošne ugotovitve: vizija strategije

3.1 Desetletje po objavi zadnje bele knjige o prometni politiki leta 2011 se bodo z novo krovno strategijo Evropske komisije poskušali doseči temeljni cilji trajnostne, pametne in odporne mobilnosti. Vse prejšnje bele knjige (1992, 2001 in 2011) so se osredotočale na dokončanje enotnega evropskega prometnega prostora in enotnega trga.

3.2 Že v belih knjigah iz leta 2001 in 2011 so bili obravnavani problem odvisnosti EU od fosilnih goriv, problem podnebnih sprememb in vse večji prispevek prometnega sektorja EU k emisijam toplogrednih plinov, vendar cilji, povezani z okoljem, niso bili doseženi. Zaradi podnebne krize EESO toplo pozdravlja pristop vključitve nove strategije EU za mobilnost v evropski zeleni dogovor s posebnim poudarkom na ukrepih, usmerjenih v doseganje podnebnih ciljev.

3.3 Da bodo povezane evropske industrijske vrednostne verige dejanska hrbtenica trajnostne in digitalne preobrazbe prometa EU, mora biti uspešna strategija mobilnosti tesno povezana s krepitvijo industrijske baze EU. V veliki meri mora graditi na krepitvi konkurenčnosti prometnega sektorja kot celote.

3.4 Ob pandemiji COVID-19, kakršne še ni bilo, se je pokazalo, da so dobro delujoč enotni trg za promet in trajnostne dobavne verige ključnega pomena, hkrati pa je bil prometni sektor izpostavljen velikemu izzivu, kako preživeti, zaradi upadanja obsega, ki ga je povzročila pandemija. Poleg tega je bil izpostavljen dramatični položaj na tisoče delavcev v prometu, ki so po Evropi in po svetu ostali prepuščeni sami sebi, soočeni s prekarnimi zaposlitvami, nezadostno socialno varnostjo in pomanjkljivim zdravstvenim zavarovanjem ter izgubo delovnih mest brez socialne zaščite. Pandemija je osvetlila socialno krizo v prometnem sektorju, pri čemer se je razkrilo, da so bile pretekle prometne politike EU pomanjkljive in da moramo biti pri doseganju družbeno vzdržnega prometnega sistema enako ambiciozni. EESO meni, da se nikakor ne sme zamuditi priložnost za oblikovanje resnično trajnostnega enotnega evropskega prometnega prostora za prihodnost, ki ga bo treba temeljito popraviti. Poleg tega si je treba v prihodnjem kriznem načrtu prizadevati za preprečevanje negativnih posledic za delavce v prometu.

3.5 Kljub dosedanjim pobudam enotni evropski prometni prostor, vključno z razsežnostjo enotnega trga ter družbeno in okoljsko razsežnostjo, še ni bil dosežen, zato so nujno potrebni nadaljnji ukrepi. EESO obžaluje, da strategija, ki sicer zelo podrobno obravnava podnebne cilje, cilje digitalizacije in sredstva za doseganje teh ciljev, manj izčrpno obravnava enotni trg in socialna vprašanja. To je zlasti obžalovanja vredno, ker ima več predlaganih ukrepov glede trajnosti in digitalizacije obširne učinke na enotni trg in delavce v prometu, kar je v tem mnenju večkrat izpostavljeno. Zato EESO poziva k celovitejšemu in prečnemu pristopu k strategiji, da ne bi ta na koncu postala le pirova zmaga.

3.6 EESO pozdravlja, da so v strategiji poudarjene ženske v prometu in bo ustrezno uporabljala pristop vključevanja enakosti v svoje pobude politike na področju prometa, a obžaluje, da niso določeni konkretni ukrepi v skladu z zastavljenimi cilji. Izmenjava dobre prakse in mreža ambasadorjev raznolikosti ne zadostujeta za vključitev vidika spola v prometne politike EU. Dobri primeri ukrepov so navedeni v delu tematskega vodnika za načrte trajnostne mobilnosti v mestih „Obravnavanje enakosti spolov in ranljivih skupin v načrtih trajnostne mobilnosti v mestih“.

3.7 Večina načrtovanih ukrepov v oddelkih strategije od 1 do 3 (vizija, trajnostna in pametna mobilnost) ima ozko področje uporabe, ki se osredotoča predvsem na tehnična vprašanja glede okoljskih značilnosti vozil, ladij in zrakoplovov, uvajanje infrastrukture za alternativna goriva, projekte za industrijski in digitalni razvoj, obdavčitev energije in internalizacijo zunanjih stroškov s ciljem izvajanja načela onesnaževalec/uporabnik plača. Na vodilnih področjih 3 in 4 se obravnavajo zakonodajni in nezakonodajni ukrepi politike za spodbujanje potniškega in tovarnega prometa.

3.8 Predlagani ukrepi in mejniki so med sabo precej skladni glede pretežno tehničnih vprašanj, ki so obravnavana v oddelkih od 1 do 3, vendar ima EESO pomisleke, ali je ravnotežje med tehničnimi ukrepi in ukrepi prometne politike ustrezno za doseganje podnebnih ciljev.

3.9 EESO ima pomisleke tudi glede pristopa in se sprašuje, zakaj je za popolno razumevanje ciljev strategije potreben skoraj 300-stranski delovni dokument služb Komisije. Ta način predstavitve in razlage strategije ne pripomore k temu, da bi bila dostopna in hitro deležna široke podpore.

3.10 V dokumentu o strategiji je pravilno poudarjeno, da so „[d]aleč najdragocenejše sredstvo sektorja [...] njegovi zaposleni: trajnosten in pameten prehod zato ne bo mogoč brez podpore in udeležbe delavcev v prometu“.

3.11 EESO opozarja na veliko zaskrbljenost prebivalstva podeželskih območij v Evropi, da je mogoče zastavljene cilje glede trajnostne mobilnosti doseči le z znatnimi kompromisi v življenjskem slogu. Komisijo proaktivno poziva, naj v svojem prihodnjem sporočilu o dolgoročni viziji za podeželska območja upošteva ključni vidik mobilnosti in zagotovi cenovno dostopne alternative, ki bodo ustrezale svojemu namenu in bodo na voljo vsem.

3.12 EESO poudarja, da je pomembno, da vsi deležniki v civilni družbi, tudi socialni partnerji, široko podprejo načrtovani zeleni in digitalni prehod. To tudi pomeni, da je socialna razsežnost, vključno z dialogom o tem, kako najbolje upravljati prehod in zagotoviti, da ga bo družba lahko sprejela, ključnega pomena.

3.13 EESO je za oblikovanje in izvajanje strategije pripravljen prispevati k dialogu s civilno družbo in namerava v tem mnenju prispevati konkretne predloge k razpravi.

4. Trajnostna mobilnost

4.1 EESO se strinja, da so za doseganje te sistemske spremembe potrebni trije stebri ukrepov: (1) zagotoviti večjo trajnostnost vseh načinov prevoza, (2) omogočiti splošno razpoložljivost trajnostnih alternativ v multimodalnem prometnem sistemu in (3) vzpostaviti prave spodbude za prehod.

4.2 Za doseg večje trajnostnosti vseh načinov prevoza je cilj mejnika 1, da bo do leta 2030 v prometu najmanj 30 milijonov brezemisijev avtomobilov in 80 000 brezemisijev tovornjakov. Trenutno je takih približno milijon avtomobilov in 30 000 tovornjakov⁽¹⁾. EESO je seznanjen, da bodo odločitve o naložbah v vozila, ki se bodo uporabljala do leta 2030, sprejete zdaj ali zelo kmalu. Glede na razliko v ceni teh vozil, še vedno precej pomanjkljivo infrastrukturo za polnjenje/oskrbo z alternativnimi gorivi in življenjsko dobo vozil se ta scenarij zdi pretirano optimističen. Poleg tega očitno še ni jasne predstave o tem, koliko mest za polnjenje/oskrbo bo potrebnih za načrtovane vozne parke. EESO svari pred določanjem preveč ambicioznih ciljev, ki bi lahko negativno vplivali na verodostojnost strategije.

4.3 Električna energija in vodik sta v strategiji jasno opredeljena kot prednostni možnosti za razogljčenje mobilnosti. Pri natančnem brezemisijevem pristopu k mobilnosti bi bilo treba upoštevati ogljični odtis vozil v njihovem celotnem življenjskem ciklu (npr. leta 2018 je bilo iz obnovljivih virov energije pridobljenih le 33 % električne energije v EU) in ga meriti z metodo „od vira do kolesa“.

⁽¹⁾ Delovni dokument služb Komisije, SWD(2020) 331, oddelek 4.1.1, str. 81 in naslednje.

4.4 EESO odločno podpira prehod na bolj trajnostne prometne rešitve in spodbuja Komisijo, naj ta pristop razvija s konkretnimi ukrepi, ki spodbujajo tudi nemotorizirani promet.

4.5 Zeleni dogovor daje prednost učinkoviti rabi virov s preходом na čisto in krožno gospodarstvo, obnavljanjem biotske raznovrstnosti, preprečevanjem propadanja javnih površin in zmanjševanjem onesnaževanja. Ob upoštevanju tega EESO ponavlja, da je treba v strategiji prednost nameniti infrastrukturi z manjšo rabo zemljišč in zagotoviti pravičen delež površin v mestih in aglomeracijah ter gospodarnost z viri, zlasti kritičnimi. Spoštovati je treba temeljne pravice.

4.6 EESO pozdravlja dejstvo, da bo Komisija še naprej sodelovala z mesti in državami članicami z namenom, da vsa velika in srednje velika mesta do leta 2030 pripravijo lastne načrte za trajnostno mobilnost v mestih. Trenutno stanje kaže, da zelenega povečanja števila pripravljenih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ne bo brez nacionalnih okvirov in finančnih instrumentov za razvoj in izvajanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.

4.7 V strategiji so le bežno omenjeni upravljanje parkirišč in politike v zvezi s parkiranjem. EESO predlaga, da se to področje podrobneje obravnava z jasnimi ukrepi, ki bi upoštevali negativen vpliv parkirišč z vidika pozidave tal v mestih. Dobro upravljanje parkirišč lahko pomaga sprostiti dragocene javne površine, povečati privlačnost mest, podpreti lokalno gospodarstvo, zmanjšati promet z vozili, prometne zastoje in onesnaženost zraka ter izboljšati varnost v cestnem prometu.

4.8 V drugem stebru trajnostnega prometa je obravnavana razpoložljivost alternativnih načinov prevoza in v ta namen ponujena izbira načina prevoza v okviru multimodalnega pristopa. V mejnikih od 4 do 8 so določeni cilji za obsežno povečanje železniškega potniškega prometa za leti 2030 in 2050 (promet na železniških povezavah za visoke hitrosti se bo do leta 2030 podvojil in do leta 2050 potrojil) in železniškega tovornega prometa (povečanje za 50 % do leta 2030 in podvojitev do leta 2050). Določeni so tudi cilji za kolektivna potovanja, celinske plovne poti, pomorski prevoz na kratke razdalje in 100 podnebno nevtrálnih mest do leta 2030.

4.9 EESO se sprašuje, ali je strategija skladna s pristopom, po katerem so različni načini prevoza kombiniran vir, v katerem se znotraj multimodalnega prometnega sistema namesto konkurence med načini prevoza spodbujata sodelovanje med načini prevoza na podlagi rešitev z najboljšim okoljskim in družbenim odtisom ter največja učinkovitost.

4.10 V zvezi s tem EESO poziva k širši oceni trajnostnosti, da bi v celoti vključili družbeno trajnost. Predlaga, da bi okoljski odtis v strategiji dopolnili z uvedbo primerljivega evropskega delovnega odtisa za promet v zvezi s pravičnimi delovnimi pogoji, vključno z vsemi elementi, ki so pomembni za preprečevanje stalnega slabšanja, da bi zagotovili pravično konkurenco znotraj načinov prevoza in med njimi in preprečili uničujočo konkurenco zaradi napačnih spodbud. Za zagotavljanje enakih konkurenčnih pogojev med načini prevoza mora pravično oblikovanje cen na prostem trgu vključevati pravične stroške dela, kot je navedeno v poglavju 6.

4.11 Obžalovanja vredno je, da razvoj multimodalnih modelov tovornega prometa, ki temeljijo na sodelovanju med načini prevoza, optimiziranih okoljskih značilnostih in družbeni trajnosti vseh načinov prevoza in optimizirajo vire prek digitalnih platform ter hkrati spoštujejo socialno zakonodajo, ni eden od mejnikov v okviru stebra pametne mobilnosti v strategiji.

4.12 V mejniku 9 je določeno, da bosta leta 2030 pomorski in železniški promet enakopravno konkurirala cestnemu prometu, ni pa razloženo, kako bo to doseženo, razen morda prek internalizacije zunanjih stroškov in obdavčitve goriv. Dejansko manjka celovitejša strategija za spodbujanje železniškega tovornega prometa in pomorskega prometa na kratke razdalje, ki med drugim upošteva višje stroške železniškega prometa in probleme s točnostjo v železniškem prometu, ki so opisani v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije.

4.13 Cilj mejnika 4 je, da bi bila do leta 2030 vsa načrtovana potovanja na razdalji do 500 km v EU ogljično nevtralna. Potrebna je razprava o učinku na potniški prevoz z avtobusom in morebitnih negativnih posledicah za trajnostnost.

4.14 Državna pomoč je pomembna za uresničevanje ciljev politike, kot je zagotavljanje okolju prijaznejšega in bolj socialnega prometa. EESO meni, da je nujno treba pregledati smernice o državni pomoči. En element je teritorialni vidik, na primer glede oddaljenih območij. Poleg tega opozarja, da se je že pred časom pozvalo k prilagoditvi smernic o državni pomoči za pomorski promet, da bi zagotovili poštene socialne in gospodarske pogoje v pristaniškem sektorju in zaposlovanje evropskih pomorščakov ter tako družbeno vzdržnost pomorskega sektorja, pa tudi k ukrepanju prej kot leta 2023.

4.15 EESO kritizira dejstvo, da strategija ne vsebuje poglobljene analize ključne povezave med enotnim trgom in politiko konkurence. Strinja se, da je potrebna ustrezna razprava o državni pomoči in subvencijah pomorskemu prometu ter njihovem učinku na pristaniški sektor. Evropski socialni partnerji so skupaj izrazili pomisleke glede podaljšanja uredbe o skupinskih izjemah za konzorcije, ki bo poglobila neenako obravnavo lastnikov ladij in deležnikov v pristaniščih ter negativno vplivala na pristanišča EU ⁽²⁾.

5. Pametna mobilnost

5.1 EESO se strinja, da bi bilo treba, „[k]er bodo inovacije oblikovale mobilnost potnikov in tovora v prihodnosti, [...] opredeliti pravi okvir in omogočivene dejavnike za olajšanje tega prehoda, s katerim lahko prometni sistem postane precej učinkovitejši in bolj trajnosten“. Meni, da je treba slediti osnovnemu vodilnemu načelu: digitalizacija in avtomatizacija sta orodji in ne cilj sam po sebi.

5.2 Zato EESO pozdravlja v strategiji navedene cilje digitalizacije in avtomatizacije kot sredstva za doseganje ciljev trajnostnosti. Obravnavanje družbenega in okoljskega učinka umetne inteligence, načela človekovega nadzora nad strojem, zbiranja osebnih podatkov in njihove uporabe je izrednega pomena in zahteva obširen dialog. Vključitev človeškega dejavnika v raziskave, zasnovo in uvajanje tehnologij digitalizacije in avtomatizacije je bistvena za uspešno uporabo takih inovacij in mora temeljiti na vključujočem socialnem dialogu, da bi zagotovili pravični prehod. Potreben je pristop, osredotočen na človeka, pri čemer je treba upoštevati socialne in okoljske vidike ter zagotoviti, da se tehnologije ne bodo zlorabljale.

5.3 EESO ugotavlja, da ni sklicevanja na horizontalne pobude glede varnosti, odgovornosti, temeljnih pravic in podatkovnih vidikov umetne inteligence ter na sveženj akta o podatkih glede nadzora in pogojev za souporabo podatkov.

5.4 Da bi EU postala vodilna v svetu pri razvoju storitev in sistemov za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost, bi morale biti lažje preizkusiti pilotne storitve v mestnih prometnih sistemih, in sicer na podlagi ocene učinka na varnost ter dialoga s civilno družbo in socialnega dialoga. Sedanji pilotni projekti se večinoma preizkušajo v zaprtih prometnih sistemih (univerzitetna naselja, industrijski kompleksi itd.).

5.5 EESO pozdravlja dejstvo, da strategija obravnava digitalno preobrazbo mobilnosti v mestih, vključno z mobilnostjo kot storitvijo, souporabo storitev, storitvami po naročilu in pojavom posredniških platform, ter priložnosti in tveganja za koncepte trajnostnega in učinkovitega prometa, ki jih to omogoča. Pozdravlja tudi dejstvo, da so v odstavku 38 pravilno obravnavani socialni in varnostni pomisleki, saj več novih storitev mobilnosti in posredniških platform nudi prekarne oblike zaposlitve in nizke ravni plač, kar je lahko problem z vidika konkurence. V ukrepu 23 pa „[o]cena potrebe po ukrepih za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za lokalne platforme, platforme za potniški prevoz po naročilu in platforme za naročanje prevoza prek aplikacij“ ni predvidena pred letom 2022.

⁽²⁾ Ta poziv so evropski socialni partnerji predložili komisarki Adini Valean in komisarju Nicolasu Schmitu.

5.6 Platforme za mobilnost kot storitev bi morale biti javno odgovorne, da se zagotovi izvajanje načrtov trajnostne mobilnosti v mestih. Dostop do platform za mobilnost kot storitev bi morali imeti samo družbeno odgovorni ponudniki storitev mobilnosti, ki zagotavljajo poštene in dostojne delovne pogoje, pri tem pa bi bilo treba upoštevati tudi načrtovano zakonodajo v zvezi s platformnimi delavci.

5.7 EESO pozdravlja zakonodajno pobudo Evropske komisije za obravnavanje delovnih pogojev platformnih delavcev in pričakuje predlog za zagotavljanje predpostavke o zaposlitvenem statusu in pravičnih delovnih pogojev za platformne delavce v prometu, na primer pri naročanju prevoza prek aplikacij ali storitvah dostave.

5.8 EESO je zelo pozoren na pomisleke, da bi lahko stroški rešitev pametne mobilnosti, razvoja umetne inteligence in avtomatizacije potencialno poglobili razlike, saj so izhodišča po državah članicah EU različna. Zato meni, da je za uspeh strategije bistveno, da EU obravnava te vrzeli v naložbah in podpre rešitve pametne mobilnosti v revnejših državah članicah, zagotovi pa tudi izvajanje socialnega dialoga ter uresničevanje socialnih pogojev in pristopa, osredotočenega na človeka.

6. Odporna mobilnost

6.1 V oddelku 4 o odporni mobilnosti so zajeta tri vodilna področja – okrepitev notranjega trga, pravična in poštena mobilnost za vse in povečanje varnosti in varstva v prometu, ki jih spremljata mejnika 13 in 14.

Pomen za enotni trg

6.2 EESO se strinja s prednostnimi nalogami glede potrebnega dokončanja enotnega evropskega prometnega prostora, okrepitve enotnega trga, tudi zaradi izkušnje s COVID-19, in priprave kriznega načrta. Vendar meni, da mora vzpostavitev takega kriznega načrta temeljiti na resnem socialnem dialogu in dialogu z organizirano civilno družbo ter sporazumu s socialnimi partnerji.

6.3 EESO obžaluje, da so vprašanja, kot so dokončanje enotnega evropskega prometnega prostora in okrepitev enotnega trga, pomen pravočasnega izvajanja vseevropskega prometnega omrežja in razvoj strateških vrednostnih verig na primer glede baterij in vodika ter s tem povezano financiranje, potrebno za doseganje ciljev zelenega dogovora in digitalnega prehoda v prometu, obravnavana skupaj z drugimi pomembnimi vprašanji, kot so pravice potnikov, obveznosti javne službe, socialne razmere delavcev v prometu ter varnost in varstvo v prometu (vodilni področji 8 in 9). Zdi se nenavadno, da so vseobsegajoča vprašanja enotnega trga ter povezana socialna in varnostna vprašanja v strategiji na zadnjem mestu.

6.4 EESO meni, da omejevanje mejnikov v tem oddelku na pravočasno izvajanje vseevropskega prometnega omrežja in zmanjšanje števila smrtnih žrtev v prometu še zdaleč ni zadostno, saj sta v njem obravnavana okrepitev enotnega trga in dokončanje enotnega evropskega prometnega prostora, kar vključuje vprašanja izboljšane učinkovitosti, ki jo prinaša optimalna uporaba zmogljivosti, financiranja posodobitve vozniških parkov, državne pomoči, izboljšane povezanosti ter zaščite potnikov in njihovih pravic.

6.5 EESO je seznanjen z dejstvom, da mora biti glede na vizijo strategije dobro delujoč enotni trg, odporen proti krizam, „ključni cilj [...] prometne politike EU“, „[o]kolju prijaznejša mobilnost [pa] mora biti nova podlaga za rast prometnega sektorja“. Mejnikom bi lahko na primer dodali dokončanje enotnega trga za promet z novimi trajnostnimi in digitaliziranimi poslovnimi modeli.

6.6 Obžalovanja vredno je tudi to, da v strategiji niso opisane preostale ovire za polno izvajanje enotnega trga na področju prometa. Zlasti v oddelku 4.3.3 delovnega dokumenta služb Komisije je obravnavanih več vprašanj delovanja enotnega trga, ki niso obravnavane v oddelku 4. Podobno je pri oddelku 4.3.4, v katerem je opisanih več socialnih pomanjkljivosti, ki v strategiji niso obravnavane.

6.7 Postopke boljše priprave zakonodaje je treba izboljšati. EESO vztraja, da je treba za vsak ukrep, pa naj bo omenjen v akcijskem načrtu ali drugih dokumentih, izvesti celovito oceno učinka (družbenega, okoljskega, gospodarskega, z vključevanjem načela enakosti spolov) s prednostnim posvetovanjem s priznanimi socialnimi partnerji, kot so predstavniške organizacije, ki jih je odobrila Komisija.

6.8 Podobno imajo številni ukrepi, načrtovani v prejšnjih oddelkih strategije, jasne posledice za enotni trg, na primer spremembe direktive o težah in merah za tovorna vozila, spremembe letalske zakonodaje in vloga digitalnih platform.

Socialna razsežnost in delovni pogoji

6.9 Kriza zaradi COVID-19, kakršne še ni bilo, je pokazala, da je promet bistvena storitev. Izpostavila je tudi pomembnost delavcev v prometu kot ključnih delavcev in njihov pomen za odpornost prometnega sistema. EESO pozdravlja, da se v strategiji delavcem v prometu priznava večji pomen kot v prejšnjih dokumentih o prometni politiki. Priznani so kot „[d]aleč najdragocenejše sredstvo sektorja“, vendar nekateri trpijo zaradi težkih in prekarnih delovnih pogojev. Glede na pomen, ki se v sedanjem izvajanju politike EU pripisuje socialnemu stebru, pa preseneča, da socialna razsežnost v prometu ni obravnavana v posebnem oddelku.

6.10 Nadalje so v strategiji priznani demografski problemi sektorja in težave s privabljanjem delavcev, ki so potrebni v sektorju. Ugotovljeno je, da bi „[z]agotavljanje višjih socialnih standardov [...] neposredno prispevalo k odpravi sedanje splošne nepriljubljenosti sektorja“. Žal pa ne strategija ne delovni dokument služb Komisije ne analizirata ustrezno razlogov za težave sektorja s privabljanjem delavcev. Ne upoštevata, da prometne politike s poudarkom na enotnem trgu v zadnjih desetletjih niso uspele preprečiti slabšanja delovnih pogojev, ki ga je zaznati v vseh načinih prevoza.

6.11 Izjavi Evropske komisije, da bo „preučila ukrepe na področju različnih načinov prevoza, da bi okrepila zakonodajni okvir o pogojih za delavce“, in začela „izvajanj[e] pobud za povečanje privlačnosti prometnega sektorja“ v obdobju 2021–2023 nista dovolj jasni. Dejansko je težko razumeti, zakaj elementi, kot so pravični delovni pogoji in izboljšanje privlačnosti poklica, tudi za mlade in ženske, niso bili vredni mejnikov.

6.12 Za izkoreninjenje socialnega dampinga iz vseh načinov prevoza so potrebne konkretne zakonodajne pobude. Načelo enakega plačila za enako delo v istem kraju se mora uporabljati za vse načine prevoza (napotitev visoko mobilnih delavcev), prav tako zaščita zaposlitve ali pridobljenih pravic za zaposlene v primeru menjave operaterja zaradi javnega naročanja za različne načine prevoza. Zato EESO meni, da je treba nujno ustanoviti socialno delovno skupino za promet, ki bo vključevala vse ustrezne generalne direktorate, kot so MOVE, EMPL in COMP.

Družbeni stroški in trajnostnost

6.13 Socialni damping in nepoštenе prakse v enem sektorju povzročajo izkrivljanja v drugih sektorjih. Prekarni delovni pogoji in neizvrševanje socialne zakonodaje izkrivljajo cenovne signale in izbiro med načini prevoza. EESO meni, da je poleg internalizacije vseh zunanjih stroškov potrebna pobuda za vključitev stroškov dela v politiko pravičnega oblikovanja cen za storitve trajnostnega prometa. Pošteno oblikovanje cen na prostem trgu za prevozne storitve mora vključevati zajamčeno plačo, enako plačilo za enako delo v istem kraju, zdravstveno varstvo, socialno varnost in naložbe v zdravo delovno okolje ter kvalifikacije in usposabljanje. Dodajanje delovnega odtisa k priporočilom glede ogljičnega odtisa v ukrepih 28 in 34, kot je navedeno v točki 4,6, bi bil lahko eden od ukrepov, ki pa še zdaleč ne bo zadoščal. Pri določanju cen javnega prevoza obstaja nadomestilo za obveznost zagotavljanja storitev.

6.14 EESO poudarja pomen kolektivnih pogajanj in njihovo vlogo pri določanju ravni plač in zato vztraja na pomenu okrepitve kolektivnih pogajanj, zlasti v zelo razdrobljenem prometnem sektorju in v vseh državah članicah.

Pravični digitalni prehod

6.15 EESO pozdravlja, da so v strategiji ustrezno obravnavani tveganja in priložnosti digitalne preobrazbe za zaposlovanje ter potreba po pravičnem prehodu za delavce v prometu. Vendar „priporočil[a] v zvezi s prehodom na avtomatizacijo in digitalizacijo ter njunim vplivom na delovno silo v prometu“ v skladu z ukrepom 69 ne bodo izdana pred letom 2023. Tu se ne upošteva, da se digitalizacija in avtomatizacija že dogajata in da je nujno treba ukrepati. V ukrepu 13 je na primer določen cilj, da naj bi se do leta 2030 „avtomatizirana mobilnost [...] uporabljala v velikem obsegu“.

6.16 Za uspešne naložbe v digitalne tehnologije je od samega začetka potreben participativni socialni dialog. Obstajajo primeri dobre prakse, kot je sporazum o kolektivnih pogajanjih *Future – Shaping automation socially and in a co-determined way* (Prihodnost – oblikovanje socialne avtomatizacije na podlagi soodločanja) operaterja kontejnerskega terminala EUROGATE v Nemčiji, ki zajema tri terminale, in sicer v Hamburgu, Bremerhavnu in Wilhelmshavnu ⁽³⁾. Dialog mora vključevati tudi razpravo o namenu digitalizacije in avtomatizacije (npr. povečanje učinkovitosti kot nasprotje presežni zmogljivosti), cilju ustreznih ukrepov za varnejša in bolj zdrava delovna mesta ter ohranjanje delovnih mest in pravičnemu deležu dobička zaradi povečanja produktivnosti za delavce.

6.17 Na evropski ravni so evropski socialni partnerji na področju mestnega javnega prevoza nedavno podpisali skupna priporočila o digitalni preobrazbi v mestnem javnem prevozu ⁽⁴⁾. Zavzeli so se za vključujoč in participativen pristop k digitalni preobrazbi, zagotavljanje varnosti delovnih mest ter znanja in spretnosti v okviru digitalne preobrazbe, izkoriščanje digitalne preobrazbe za izboljšanje delovnih pogojev in ravnovesja med poklicnim in zasebnim življenjem ter zagotavljanje varstva podatkov, zasebnosti in dostojanstva. Strategije bi morale zagotoviti, da bi uvedba digitalnih tehnologij koristila tako podjetjem kot delavcem, tudi z deležem dobička zaradi povečanja produktivnosti.

6.18 Evropska komisija bi morala v sodelovanju s socialnimi partnerji ukrepati takoj, da bi zagotovila pravičen prehod na avtomatizacijo in digitalizacijo, ki nikogar ne prezre.

Varnost in varstvo v prometu

6.19 Glede varnosti v prometu je cilj mejnika 14, da se do leta 2050 število smrtnih žrtev pri vseh načinih prevoza v EU približa ničli, pri čemer so glavna skrb smrtne žrtve v cestnem prometu. V strategiji EU za varnost v cestnem prometu iz leta 2018 pa nista obravnavana poklicni cestni promet in zlasti problem utrujenosti voznikov kot „kronična bolezen“ in pomemben dejavnik nesreč.

6.20 EESO je zelo zaskrbljen zaradi nove pobude Evropske komisije o pravilih za čas vožnje in počitka za voznike avtobusov ter opozarja na poročilo, ki ga bo Komisija predložila Svetu in Parlamentu. Kakršno koli podaljšanje delovnega časa in časa vožnje v tem sektorju bi bilo v nasprotju s cilji Uredbe (ES) št. 561/2006 ⁽⁵⁾ in bi vodilo k nadaljnjemu poslabšanju cestne varnosti za potnike in druge uporabnike cest ter delovnih pogojev za voznike avtobusov.

6.21 EESO podpira načrtovane ukrepe za izboljšanje varnosti, zlasti pa dejstvo, da so predvideni ukrepi za obravnavanje kibernetičnih groženj.

7. Pomen močne javne službe

7.1 EESO ponavlja, da je naloga javne politike, da zagotovi trajnostni sistem mestnega prometa, ki uresničuje podnebne cilje, pa tudi zagotavlja javno zdravje, cestno varnost in varstvo ter pravičen delež mestnih površin.

7.2 V viziji Komisije je pravilno poudarjeno, da je ključno, da je mobilnost razpoložljiva in cenovno dostopna za vse ter da podeželje in oddaljene regije ostanejo povezani. EESO vztraja na razpoložljivosti javnih služb kot hrbtenici trajnostne in cenovno dostopne mobilnosti, ki je podprta v zakonodajnem okviru. To pomeni, da morajo nacionalne vlade, regije in občine s finančno podporo in uvedbo finančnih instrumentov zagotoviti višje in okoljsko in družbeno boljše nadomestilo za obveznosti javne službe.

⁽³⁾ Sporazum o kolektivnih pogajanjih, ki je bil sklenjen leta 2019 med EUROGATE in nemškim sindikatом za storitvene dejavnosti (ver.di), zajema vse nemške podružnice skupine, vključno s kontejnerskimi terminali, družbo za vzdrževanje in železnico ter drugimi poslovnimi enotami v Nemčiji. Ustanovljena je bila komisija za avtomatizacijo, ki je obveščena o vseh projektih v zvezi s programsko ali strojno opremo v družbi, tudi če ne vplivajo neposredno na delovna mesta. Del sporazuma o kolektivnih pogajanjih z EUROGATE je izključitev prestrukturiranja delovnih mest do leta 2025.

⁽⁴⁾ *Digital Transformation and Social Dialogue in Urban Public Transport in Europe (Digitalna preobrazba in socialni dialog v mestnem javnem prevozu v Evropi)*, skupna priporočila evropskih socialnih partnerjev na področju mestnega javnega prevoza (ETF in UITP), podpisana marca 2021.

⁽⁵⁾ UL L 102, 11.4.2006, str. 1.

7.3 Da bi preprečili prometno revščino, je bistven dostop do cenovno dosegljivega kakovostnega javnega prevoza kot trajnostne alternative individualnim načinom prevoza. To je zlasti pomembno za podeželska območja, souporaba storitev in storitve po naročilu pa lahko zlasti na teh območjih dopolnijo ponudbo javnega prevoza, pod pogojem da zagotavljajo poštene in kakovostne delovne pogoje. Poleg tega so potrebni večji poudarek na nemotorizirani aktivni mobilnosti, hoji in kolesarjenju ter naložbe v varno in kakovostno infrastrukturo zanje.

7.4 Javni prevoz je pomemben za socialno vključenost in kakovostna lokalna delovna mesta. V strategiji je glede tega prevelik poudarek na tehnoloških vidikih digitalizacije, mikromobilnosti in novih storitvah mobilnosti. V novi viziji se ne sme spregledati dejstva, da bi morala biti pametna mobilnost sredstvo, ne pa cilj.

V Bruslju, 27. aprila 2021

Predsednica
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Christa SCHWENG

PRILOGA

Naslednja amandmaja, ki sta bila med razpravo zavrnjena, sta prejela vsaj četrtno glasov:

Točka 4.14 (povezano s črtanjem točke 1.15)

Točka se črta:

Državna pomoč je pomembna za uresničevanje ciljev politike, kot je zagotavljanje okolju prijaznejšega in bolj socialnega prometa. EESO meni, da je nujno treba pregledati smernice o državni pomoči. En element je teritorialni vidik, na primer glede oddaljenih območij. Poleg tega opozarja, da se je že pred časom pozvalo k prilagoditvi smernic o državni pomoči za pomorski promet, da bi zagotovili poštene socialne in gospodarske pogoje v pristaniškem sektorju in zaposlovanje evropskih pomorščakov ter tako družbeno trajnost pomorskega sektorja, pa tudi k ukrepanju prej kot leta 2023.

Rezultat glasovanja

Za: 77

Proti: 123

Vzdržani: 27

Točka 1.15 (povezano s črtanjem točke 4.14)

Točka se črta:

Državna pomoč je pomembna za uresničevanje ciljev politike, kot je zagotavljanje okolju prijaznejšega in bolj socialnega prometa. EESO meni, da je nujno treba pregledati smernice o državni pomoči, zlasti smernice o državni pomoči za pomorski promet, da bi zagotovili poštene socialne in gospodarske pogoje v pristaniškem sektorju in zaposlovanje evropskih pomorščakov.

Rezultat glasovanja

Amandma je bil zavrjen na podlagi glasovanja o točki 4.14, s katero je bil povezan.
