

DOKUMENT O STALIŠČU POSLOANSKE SKUPINE ELS (TRAN) O NAČINIH PREVOZA

(KONČNA RAZLIČICA, kot jo je ELS odobrila 18. maja 2021)



1. Avtomobilski sektor

S prilagajanjem v smeri digitalne in podnebju prijazne mobilnosti je avtomobilski sektor pred enim izmed največjih prehodov v svoji zgodovini. Po mnenju skupine ELS je naloga evropskih zakonodajalcev pomagati temu sektorju, da **realistično, tehnološko nevtrarno in družbeno odgovorno doseže podnebno nevtrarno**.

Menimo, da je potreben **celostni in znanstveni pristop**. Vsi prihodnji ukrepi bi morali izhajati iz rezultatov **celovitih ocen učinka**, ki upoštevajo ekonomske, okoljske in socialne posledice, pa tudi raznolike potrebe uporabnikov po mobilnosti. Okoljsko uspešnost bi bilo treba določiti z merjenjem emisij med življenjskim ciklom. Pri vsem prihodnjem zakonodajnem delu je treba upoštevati vodilna načela tehnološke nevtrarnosti, ozaaveščenosti o vplivu in zakonodajne predvidljivosti.

Skupina ELS je prepričana, da je **mobilnost pravica vseh državljanov EU**. Potrebna je jasna, poštena in realistična zavezanost prihodnosti individualne mobilnosti, pri čemer je treba zagotoviti, da ta ne bo postala razkošje za izbrance. **Univerzalne rešitve ni**. Splošne prepovedi motorjev z notranjim zgorevanjem niso v najboljšem interesu evropskih državljanov in delodajalcev. Uporabniki bi morali sami odločati, katera tehnologija po njihovem mnenju najbolje izpolnjuje njihove potrebe.

Verjamemo v inovativnost in potencial avtomobilske industrije. To inovativno moč je treba podpreti in spodbuditi z **zadostnimi zmogljivostmi financiranja** za raziskave in razvoj s sredstvi EU. Instrument **NextGenerationEU** je za Evropo priložnost, da zagotovi financiranje še učinkovitejših vozil z mo-

torjem z notranjim zgorevanjem, cenovno dostopnejših nizkoemisijskih in brezemisijskih vozil ter uvajanja alternativnih goriv.

Poudarjamo, kako pomembna je možnost recikliranja, in pozivamo k posebnemu **evropskemu programu za recikliranje vozil**. Vzpostaviti bi ga bilo mogoče v okviru zakonodaje EU o krožnem gospodarstvu.

Nujno je potreben **ambiciozen pristop k infrastrukturi**. V naslednjih letih bi morale biti prednostne naloge evropskih zakonodajalcev omogočanje vzpostavitve ustrezne digitalne omrežne infrastrukture, učinkovito in gosto omrežje polnilnih in oskrbovalnih mest za osebne avtomobile in gospodarska vozila, tudi v otoških in najbolj oddaljenih regijah ter na podeželskih območjih, zaščitena parkirišča za tovornjake ter dovolj sanitarnih prostorov. Pričakujemo ambiciozno revizijo v zvezi z omrežjem **TEN-T**, pri čemer mora biti poudarek na dokončanju jedrnega omrežja in odpravi čezmejnih ozkih grl do leta 2030.

Revizija **direktive o infrastrukturi za alternativna goriva** je priložnost za opredelitev ambicioznih obveznih ciljev v zvezi z uporabo alternativnih goriv. Skupaj z zahtevami glede interoperabilnosti, skupnimi standardi in sistemom enotnega plačila je mogoče ustvariti resnično skupen polnilni prostor. Z alternativnimi gorivi, kot je vodik, bi bilo mogoče zmanjšati emisije obstoječega voznega parka, posebno pri težkih vozilih. Z revizijo **direktive o energetski učinkovitosti stavb** bi bilo treba podpreti uvajanje infrastrukture za polnjenje z električno energijo in gorivom v zasebnem in javnem okolju, v obstoječih in novih stavbah.

Elektrifikacija vozil v večjem obsegu bo mogoča le, če bodo dostopne učinkovite, cenovno ugodne in podnebju prijazne te-

hnologije za baterije. Danes se velika večina baterij za vozila proizvede zunaj Evrope, torej bosta okrepitev razvoja baterije in povečanje zmogljivosti proizvodnje baterij EU ključna za kratkoročno preživetje in dolgoročno blaginjo evropskih proizvajalcev avtomobilov. EU mora zato spodbujati raziskave in razvoj na tem področju v tesnem sodelovanju med industrijo in akademskimi krogi, povečati finančna sredstva za tak razvoj ter podpreti proizvodnjo baterij za evropska vozila in za izvoz v tujino.

Prehod v avtomobilskem sektorju mora temeljiti na širitvi obnovljivih virov energije na evropski ravni, skupaj s programom za zagotavljanje konkurenčnih in ugodnih cen električne energije. Z ambiciozno revizijo **direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (RED II)** in izvajanjem na nacionalni ravni bi bilo treba podpreti vzpostavitev infrastrukture, primerne za vodik in e-goriva.

Samo če se kratkoročno zagotovi vzpostavitev ustrezne infrastrukture, je mogoče prepričljivo govoriti o občutni pospešitvi zmanjšanja emisij v sektorju in o **doseganju podnebnih ciljev**. Določanje novih ciljev za zmanjšanje emisij bi moralo temeljiti na znanstvenih dejstvih in celovitih ocenah učinka, pri čemer bi bilo treba iskati tudi nove načine zmanjšanja emisij, kot je povečanje učinkovitosti celotnega sistema.

Naložbe v infrastrukturo bi morale temeljiti na **usklajenih shemah spodbud** držav članic za osebna in gospodarska vozila ter na **evropski kampanji ozaveščanja** za poudaritev prednosti različnih tipov faktorja ZLEV. Dopolnilno orodje bi bila lahko dolgoročna vključitev cestnega prometa v evropski sistem ETS, zato bi jo bilo treba upoštevati, če je glede na oceno učinka upravičena.

ELS podpira vsa prizadevanja za izboljšanje varnosti v cestnem prometu in doseganje ciljev „vizije nič“. Varnost mora biti vedno najpomembnejši cilj pri zasnovi infrastrukture. Vse prihodke od davkov, cestnine, vinjet ali dajatev na gorivo, ki jih plačujejo udeleženci v prometu, bi bilo treba ponovno vložiti v vzdrževanje, posodobitev in izboljšanje naše cestne infrastrukture, tudi v ukrepe za izravnavo negativnih posledic za ljudi, ki živijo v neposredni bližini težkega prometa.

Prehod v avtomobilskem sektorju bo neizogibno privedel do izgube delovnih mest. Nove proizvodne verige bi morale veljati za ključne tehnologije in temelj **industrijske politike EU**. Potrebna je večja finančna podpora EU za **prekvalificiranje in dodat-**

no usposabljanje, zlasti v državah in regijah z močnimi bazami na področju avtomobilske industrije. Komisija bi morala razmisliti o reformi **pravil EU o državni pomoči**, da bi lahko države članice nudile bolj usmerjeno podporo.

Pandemija **covida-19** je negativno vplivala na zmogljivosti držav članic za naložbe in financiranje, potrošniki pa bodo odločitve o nakupu odlagali. Pregledati bi bilo treba obstoječo zakonodajo, predvsem v zvezi z malimi in srednjimi podjetji, nepotrebno birokracijo pa bi bilo treba zmanjšati, da bi se zmanjšala upravno in finančno breme. Avtomobilskemu sektorju bi morali omogočiti, da gospodarski upad spremeni v priložnost za zagotovitev dolgoročne blaginje in delovnih mest.

Potrebna zakonodaja:

- > široka politična področja, na katerih bo Komisija predlagala novo zavezujočo zakonodajo (deloma predlagana, sporočila in pobude ali nič);
- > okvir politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021-2030 – naslednji koraki v smeri „vizije nič“;
- > revizija pravil o državni pomoči tudi po pandemiji covida-19;
- > krožno gospodarstvo.

V pripravi:

1. revizija sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS), vključno s pomorskim in letalskim prometom ter shemo CORSIA, in predlog o lastnih sredstvih iz naslova EU ETS (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, drugo četrletje leta 2021);
2. sprememba direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov za uresničitev novega ambicioznega podnebnega cilja za leto 2030 (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 194 PDEU, drugo četrletje leta 2021);
3. sprememba direktive o energetski učinkovitosti za uresničitev novega ambicioznega podnebnega cilja za leto 2030 (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 194 PDEU, drugo četrletje leta 2021);
4. revizija direktive o infrastrukturi za alternativna goriva (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 91 PDEU, drugo četrletje leta 2021);
5. revizija uredbe o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 192(1) PDEU, drugo četrletje leta 2021);
6. revizija direktive o inteligentnih prometnih sistemih, vključno s pobudo za večmodalne vozovnice (zakonodajna po-

- buda, vključno z oceno učinka, člen 91 PDEU, tretje četrletje leta 2021);
7. razvoj emisijskih standardov za avtomobile, kombinirana vozila, tovornjake in avtobuse, ki sledijo standardu Euro 6/VI (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 114 PDEU, zadnje četrletje leta 2021);
 8. posodobitev nove industrijske strategije za Evropo (nezakonodajna pobuda, drugo četrletje leta 2021).

Refit:

9. revizija smernic o državni pomoči za varstvo okolja in energijo – načrtovani datum sprejetja: četrto četrletje leta 2021; nezakonodajna pobuda; pravna podlaga: člena 107 in 108 PDEU; predvidena je ocena učinka;

Prednostna zakonodaja:

10. predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil.

2. Letalstvo

Letalstvo bi se moralo bolj prilagoditi novim zahtevam, ekologizaciji in digitalizaciji, ne da bi to škodovalo koristim tega načina prevoza, kot so povezanost, mobilnost, dostopne cene ter ohranjanje varnosti in varstva storitev. Zmanjšati je treba emisije, ne promet. Proces prehoda ne sme vplivati na koristi za potnike.

Letalstvo temelji na visoki tehnologiji. Tehnološki napredek pri zmanjšanju emisij ni bil zelo opazen, ker se je povečal promet.

Usmeritev za doseganje ciljev za leto 2030 in cilja za leto 2050 je malo: posodobitev in reforma **systema upravljanja zračnega prometa**, vlaganje v raziskave in inovacije za nove tehnološke rešitve glede **trajnostnih letalskih goriv, motorjev** ter drugih alternativnih pogonskih sistemov, kot so **električni, hibridni ali vodikovi** sistemi in sistemi za **zmanjšanje svetovnih emisij**.

Nadaljnje zmanjšanje emisij bo mogoče s sprejetjem in izvajanjem zakonodaje o **enotnem evropskem nebu 2+**. Predlog Komisije bi bilo mogoče izboljšati, ne smejo pa ga oslabiti države članice s poskusi, da bi ohranile dejanski monopol, ki temelji na zastarelih argumentih, kot je suverenost. Uporaba satelitskih sistemov za navigacijo, komunikacijo in spremljanje ter celovita izvedba programa Enotno evropsko nebo – raziskave

upravljanja zračnega prometa (SESAR) bo sta prispevali k dokončni vzpostavitvi evropskega digitalnega enotnega neba.

Predlogi za obdobje 2021–2027 za **evropska partnerstva**, kot so SESAR ali čisto letalstvo in instrument za povezovanje Evrope s poudarkom na obdobju 2021–2023, so ključni za prihodnost digitalizacije letalstva ter bi morali zagotoviti ustrezno financiranje in rezultate, kar so pokazali demonstratorji.

Povečati je treba tržni delež **trajnostnih letalskih goriv**, da bi prispevali k zmanjšanju emisij. V **pobudi ReFuelEU letalstvo – trajnostna letalska goriva** bi morale biti predvidene temeljita ocena emisij v življenjskem ciklu teh goriv, uravnotežena uporaba surovin, jasna pot izvajanja, najmanj 10-odstotna obveznost mešanja do leta 2030 in spodbude, vključno z viri za povečanje proizvodnje in uporabe. To bi moralo veljati vsaj na ravni EU za vse lete v EU ali iz nje. Skupno podjetje Čisto nebo bi moralo nadaljevati in krepiti prizadevanja za zagotavljanje 34 tehnoloških rešitev, tudi za alternativna goriva.

Proizvodnja motorjev zadnja leta vključuje nove tehnologije, ki omogočajo precejšnje zmanjšanje emisij. Raziskave in razvoj bi se morali v tem pogledu nadaljevati, tudi v okviru skupnega podjetja Čisto nebo. S **shemami naknadnega opremljanja in obnove** bi bilo treba spodbujati uporabo novih proizvodov. Komisija bi morala v preučitev koristiti teh shem vključiti rešitve financiranja, kot je mehanizem za okrevanje in odpornost. Električne ali vodikove pogonske rešitve so primerne za majhna in srednje velika letala, ki bi se lahko uporabljala za evropske kratke lete, lete brez prestopanja. **Revizija pravil o državni pomoči** za letališča bi lahko pripomogla k razvoju povezav na kratkih razdaljah, s čimer bi se znatno zmanjšali emisije in čas potovanja, hkrati pa povečala učinkovitost.

Letališča in mesta bi bilo treba sistematično povezati s progami za visokozmogljive vlake. Na letališčih je treba uporabljati samo brezemisijiska vozila. Te zahteve bi bilo treba upoštevati pri **reviziji direktive o letaliških pristojbinah**.

Letalstvo bi moralo pospešiti uporabo sheme za poravnavo in zmanjševanje emisij ogljika v mednarodnem letalstvu (**CORSIA**) ter zagotoviti večjo ambicioznost pri tem. Da bi to uresničili, mora Unija v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva (ICAO) nastopati enotno. Revizija **evropskega sistema za trgovanje z emisijami (ETS)** bi morala temeljiti na celoviti oceni in omogočiti hkratno izvajanje s shemo 54 CORSIA, po mož-

nosti vključno s hitrejšimi merili, kot so tista, ki jih je določila Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO).

Potrebna zakonodaja:

v teku:

1. enotno evropsko nebo 2+ prenovitev;
2. Evropska agencija za varnost v letalstvu – organ za oceno uspešnosti;

v pripravi:

3. revizija sistema EU za trgovanje z emisijami (ETS), vključno s pomorskim in letalskim prometom ter shemo CORSIA, in predlog o lastnih sredstvih iz naslova EU ETS (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, drugo četrletje leta 2021);
4. revizija direktive o infrastrukturi za alternativna goriva (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 91 PDEU, drugo četrletje leta 2021);
5. akcijski načrt za sinergije med civilno, obrambno in vesoljsko industrijo (nezakonodajna pobuda, prvo četrletje leta 2021);

Refit:

- 6a. revizija smernic o regionalni pomoči – načrtovani datum sprejetja: prvo četrletje leta 2021; nezakonodajna pobuda, pravna podlaga: člena 107 in 108 PDEU; ocena učinka ni predvidena;
- 6b. revizija državne pomoči v letalstvu (na pobudo industrije – ni še načrtovana);
7. revizija računalniških sistemov rezervacij – načrtovano sprejetje: četrto četrletje leta 2021; zakonodajna pobuda; pravna podlaga: člena 91 in 100(2) PDEU; predvidena je ocena učinka;
8. ocena treh uredb o pravicah potnikov: Uredbe (ES) št. 1107/2006 o pravicah invalidnih oseb in oseb z omejeno mobilnostjo v zračnem prevozu, Uredbe (EU) št. 1177/2010 o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh ter Uredbe (EU) št. 181/2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu – še ni potrjeno;

prednostne naloge v obravnavi:

9. predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Uredbe (ES) št. 261/2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter Uredbe (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (Komisija ga bo obravnavala prednostno, a je še blokiran);
10. predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o skupnih pravilih dodeljevanja slotov na letališčih Evropske unije (Komisija ga bo obravnavala prednostno, a je še blokiran).

3. Celinske plovne poti

Nadaljnji razvoj sektorja celinskih plovnih poti je osnova za vzpostavitev pametnega, trajnostnega in konkurenčnega evropskega prometnega omrežja. Mala in srednja podjetja ter družinska podjetja so hrbtenica tega sektorja. Celinske plovne poti so eden od okolju najprijaznejših načinov prevoza z večinoma neizkoriščenim dodatnim potencialom za prevoz velikih količin blaga po vsej Evropski uniji, zato lahko imajo bistveno vlogo pri uresničevanju podnebnih ciljev EU. Sedanji 6-odstotni delež¹ je odločno premajhen: znatno povečanje modalnega deleža prometa po celinskih plovnih poteh bi omogočilo manj zastojev na cestah, večjo varnost, manj emisij in bolj trajnosten prometni sistem kot celoto.

Skupina ELS zato poziva, naj se razvije celosten pristop k temu načinu prevoza: povečati je treba njegovo odpornost, učinkovitost in trajnost, pospešiti in spodbujati njegovo uporabo ter omogočiti zadostne naložbe. S takim pristopom bi lahko povečali konkurenčnost sektorja, zaščitili kakovostna delovna mesta ter okrepili pripravljenost sektorja za prihodnje evropsko gospodarstvo.

Izboljšanje fizične infrastrukture in navigacije

V nasprotju s številnimi preobremenjenimi cestami so zmogljivosti evropskih celinskih plovnih poti neizkoriščene, kar ponuja velike možnosti za prehod na druge oblike prevoza. Vendar je plovnost evropskih plovnih poti neenakomerna, prehod na druge oblike prevoza pa oviran zaradi manjkajočih povezav in nezanesljivosti nereguliranih celinskih plovnih poti. V okviru **revizije TEN-T** bi se bilo treba osredotočiti na dokončanje jedrnega omrežja celinskih plovnih poti TEN-T do leta 2030, pri čemer bi bilo treba odpraviti manjkajoče povezave ter omogočiti kakovostno fizično in digitalno infrastrukturo, kot so boljše železniške povezave v pristaniščih. Skupina ELS poziva Evropsko komisijo, naj predstavi predloge za regulativni okvir v skladu z **naslednjim akcijskim programom NIADES**, da bi zagotovila evropsko usklajevanje in standardizacijo za kakovostno plovnost in opremo. Namensko financiranje za infrastrukturo plovnih poti in ladijskega prometa, primerno za prihodnost, je treba vzpostaviti v okviru vseh instrumentov financiranja, kot so instrument za povezovanje Evrope in kohezijski skladi, ali v sodelovanju z Evropsko investicijsko

¹ Eurostat, 2018, EU27

banko. Izkoristiti je treba zlasti **mehanizem za okrevanje in odpornost** kot edinstveno priložnost za financiranje celinskih plovnih poti, pri čemer je treba kratkoročne učinke gospodarskega okrevanja združiti z dolgoročnimi koristmi ciljnih naložb v infrastrukturo. Naložbe bi lahko vključevale rehabilitacijo povezovalnih plovnih poti in kanalov za odprtje nadaljnjih tržnih potencialov.

Realističen trajnostni prehod

Ker trenutno niso na voljo rešitve za ničelne emisije, ki bi bile pripravljene za trg, skupina ELS poziva Komisijo, naj pripravi realističen časovni načrt za nadaljnje zmanjšanje emisij onesnaževal in toplogrednih plinov, da bi do leta 2050 vzpostavili razogljičen sektor celinskih plovnih poti, hkrati pa ohranili njegovo konkurenčnost, zanesljivost in varnost. Skupina ELS podpira to, da se za revizijo **direktive o infrastrukturi za alternativna goriva** in revizijo **prenovljene direktive o energiji iz obnovljivih virov (RED II)** uporabi tehnološko nevtralen omrežni pristop k razpoložljivosti in uvajanju alternativnih goriv ter infrastrukture v omrežju plovnih poti. Promet po celinskih plovnih poteh bi lahko bil primeren za uvedbo vodika, utekočinjenega zemeljskega plina, trajnostnih goriv ter hibridnih in električnih plovil, če bi mu EU namenila ustrezno financiranje za raziskave, spodbujala njegovo uporabo in izboljšala nadgradljivost potrebnih naložb. Infrastrukturo celinskih plovnih poti je treba bolje vključiti v evropsko energetska omrežje, da bi olajšali uporabo oskrbe z električno energijo s kopnega in izboljšali možnosti celinskih plovnih poti za prevoz alternativnih goriv. Hkrati skupina ELS pozdravlja uporabo vseh možnosti, ki jih je že mogoče uvesti, za zmanjšanje emisij iz plovbe po celinskih plovnih poteh, vključno s premostitvenimi gorivi in prehodnimi sistemi, kot so izboljšani katalizatorji in filtri za obstoječe ladje. Glede na to, da je bilo približno 80 % plovil, ki plujejo po evropskih celinskih plovnih poteh, zgrajenih v 20. stoletju, želimo, da se sektorju zagotovijo najboljše priložnosti za prihodnjo obnovo ladjevja: regulativna stabilnost in finančna podpora sta ključni za uporabo cenovno sprejemljivih in čistejših plovil na evropskih rekah in kanalih. Zato pozivamo k **shemam naknadnega opremljanja in obnove** za promet po celinskih plovnih poteh ter k odobritvi **davčnih spodbud** držav članic, da bi se olajšal prehod sektorja.

Pospeševanje digitalnega prehoda

Digitalizacija in avtomatizacija bosta ponudili velike priložnosti za promet po celinskih plovnih poteh. Digitalna izmenjava podatkov in avtomatizirani postopki bodo

prispevali k optimizaciji prometnih tokov in upravljanju zmogljivosti, s čimer se bodo povečale učinkovitost, varnost in trajnost sektorja. Prispevali bi lahko tudi k reševanju težav z zastoji v pristaniščih, pri čemer bi omogočali učinkovito ravnanje z blagom in boljšo logistiko na podlagi dobre povezave med pomorskim prometom in celinsko plovbo. Skupina ELS poziva k strategiji za razvoj in uporabo digitalnih tehnologij v sektorju celinskih plovnih poti, v kateri bi bili na kratko predstavljeni interoperabilni standardi za različne načine prevoza in čezmejni prevoz, pa tudi potrebne raziskovalne dejavnosti in financiranje, med drugim prek posebnih razpisov v okviru programa Obzorje Evropa. Posodobiti bi bilo treba standarde Evropskega odbora za pripravo standardov na področju plovbe po celinskih plovnih poteh (CESNI) in standarde iz **Direktive o usklajenih rečnih informacijskih storitvah (RIS)**, da bi zagotovili interoperabilnost z drugimi načini ter omogočili hiter razvoj in uporabo inovativnih rešitev. Prehod na digitaliziran in avtomatiziran sektor kaže, kako pomembno je, da sta na voljo ustrezna usposabljanje in izobraževanje za delovno silo, ki zagotavljata, da so lahko celinske plovne poti privlačno delovno mesto z visokimi socialnimi standardi, standardi usposobljenosti ter varstvenimi in varnostnimi standardi.

Evropski multimodalni prevoz

Evropski multimodalni prevoz se razvija počasi, zato pozivamo k vzpostavitvi multimodalnega prometnega omrežja EU, ki bo optimiziralo vzajemno učinkovanje med različnimi načini prevoza. EU bi morala v sodelovanju z deležniki zagotoviti ukrepe za odpravo zakonodajnih, upravnih in čezmejnih ovir, ki otežujejo multimodalni promet v evropskem gospodarstvu. Takšna multimodalna vizija bi morala biti podrobneje predstavljena v naslednjem akcijskem programu NAIADES. Nadalje je treba spodbujati tudi razvoj intermodalnih pristaniških platform. Skupina ELS poziva k **projektu z evropsko dodano vrednostjo**, financiranemu iz mehanizma za okrevanje in odpornost, za plovbo in multimodalno povezavo koridorjev celinskih plovnih poti TEN-T.

4. Pomorski sektor

ELS je v celoti zavezana krepitvi evropskega pomorskega sektorja in njegovi pripravi na prihodnost. Evropski pomorski promet je glede na emisije na tono prepeljanega blaga in prepotovan kilometer že zdaj energijsko in okoljsko najučinkovitejši način prevo-

za, vendar je mogoče njegovo učinkovitost in trajnost še povečati, pri čemer je treba obvarovati njegovo mednarodno konkurenčnost in njegovo ključno vlogo pri ustvarjanju delovnih mest in rasti. To so vodilna načela skupine ELS za prihodnje revizije zakonodaje EU, povezane s pomorskim prometom:

- > Za **revizijo sistema ETS**: morebitna vključitev pomorskega prevoza v sistem EU ETS bi morala biti ustrezno utemeljena in bi morala temeljiti na poglobljeni oceni učinka, pri čemer je treba upoštevati konkurenčnost evropskih izvajalcev storitev in podjetij, zaposlitve v pomorskem sektorju in tveganje selitve virov CO₂. Zaradi mednarodne razsežnosti pomorskega prevoza bi bil najoptimalnejši tržni ukrep za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov iz pomorskega prevoza **mehanizem Mednarodne pomorske organizacije**. Na svetovni ravni mora EU uporabiti svoj vpliv v Mednarodni pomorski organizaciji, da bi dosegla **uvedbo plačila nadomestila za ogljik** v mednarodnem ladijskem prometu in tako zagotovila realistično pot k zmanjšanju emisij. Poleg tega pozivamo k jasni strategiji za pomorski sektor Unije, ki bo vključevala merila za zmanjšanje emisij.
 - > Trenutno je razvoj alternativnih goriv za ladje zelo dinamičen. Prihodnji zakonodajni predlog **FuelEU pomorstvo** bi moral biti čim prej na voljo in omogočiti tehnološko nevtralnost, postopno povečanje obveznega mešanja, načrte za oskrbna in polnilna mesta ter vsebovati jasno zavezo prehodnim gorivom, kot je UZP.
 - > Cilj **ničelnih emisij za pristanišča** je zelo ambiciozen, a kratkoročno težko dosegljiv. Zahteva celosten pogled na pristaniške dejavnosti, kar vključuje emisije, povezane z ladijskim prometom in drugimi načini prevoza ter industrijskimi dejavnostmi. Zato bi moral biti glavni cilj zmanjšanje emisij v pristaniščih, ki so najbližje mestnim območjem, na katerih je okoljski vidik še posebno pomemben za javno zdravje. Oceniti je treba, kolikšen delež omejenih javnih sredstev naj bo dodeljen za naložbe v oskrbo z električno energijo s kopnega za zasidrane ladje, pri čemer je treba upoštevati morebitno povečanje števila plovil, ki uporabljajo goriva z ničelnimi ali nizkimi emisijami ogljika, zaradi česar je oskrba z električno energijo s kopnega odveč.
 - > Za uvedbo nadaljnjih okoljskih zah-
- tev bi bilo treba zagotoviti ustrezna **prehodna obdobja**, da bi se omejena finančna sredstva uporabila čim bolje. Za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov in onesnaževal zraka je potrebna ustrezna **finančna podpora** na ravni EU in držav članic, da bi se omogočile obsežne naložbe v raziskave, tehnologijo in infrastrukturo. V zvezi s tem bi morali Komisija in industrija oceniti vzpostavitev **evropskega partnerstva za pomorski promet**, v okviru katerega bi se spodbujale **inovacije** v tem sektorju.
- > Za **revizijo TEN-T** je ključno, da se izboljša povezava pristanišč TEN-T z železniškimi progami, cestami in po možnosti celinskimi plovnimi potmi. Za pomorski steber omrežja TEN-T, tj. pomorske avtoceste, so potrebni nadaljnja podpora, poenostavitev in ustrezno financiranje, da bi se vzpostavil evropski prostor za pomorski prevoz brez meja.
 - > Poudariti je treba **ključno vlogo pomorskega sektorja** pri ohranjanju vloge Evrope v svetovni trgovini in njen potencial za povečanje evropske konkurenčnosti. Zato je treba več finančnih sredstev EU prerazporediti tako, da se bo izboljšala dostopnost **osrednjih pristanišč TEN-T** za največje ladje, ki bi lahko nadomestile več manjših, s čimer bi se izboljšala učinkovitost prevoza ter zmanjšali stroški in emisije. Za to so potrebne **naložbe** v stalno poglobljanje dna, poglobljanje kanalov in druge ukrepe za **krepitev zmogljivosti** v izbranih **osrednjih pristaniščih**.
 - > Za revizijo **prenovljene direktive o energiji iz obnovljivih virov in direktive o infrastrukturi za alternativna goriva** lahko **modra energija** do leta 2050 postane ključni del evropskega energetskega sistema. Za to bodo potrebne naložbe v pristaniško infrastrukturo, s čimer bi se omogočilo lažje vzdrževanje priobalne industrije.
 - > Za dokončanje pravnega okvira EU o odobritvi avtomatiziranih vozil se zaradi vedno večje uporabe podatkov in umetne inteligence v pomorskem prevozu pričakuje, da bodo v bližnji prihodnosti v evropskih vodah začela pluti prva **popolnoma avtonomna plovila**. Zato postaja vse bolj pomembno, da se **pripravijo ustrezni predpisi** in izvedejo analize socialno-ekonomskega vpliva avtomatizacije in digitalizacije na sektor.

5. Železniški tovorni promet

Skupina ELS je v celoti zavezana doseganju pozitivne rasti v železniškem tovornem prometu v naslednjih letih, da bi bil do leta 2030 izpolnjen 30-odstotni modalni delež. Zaščitni ukrep skupine ELS za doseganje tega cilja: stroški prevoza za državljane in podjetja se ne smejo zvišati, pri čemer je merilo strošek na tonski kilometer v cestnem prevozu. Po mnenju skupine ELS je pot do uspeha izboljšanje sedanjega regulativnega okvira in pravne organizacije ter zmanjšanje tehnoloških in operativnih ovir.

To je naš zakonodajni načrt za železniški tovorni promet:

- > **Celotna infrastruktura:** do leta 2030 je treba nujno v celoti namestiti opremo evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Ker ta postopek poteka že več kot 20 let, morajo države članice pojasniti zamudo in takoj predložiti nacionalne načrte. Gradnja jedrnega omrežja TEN-T mora biti dokončana do leta 2030, vključno s terminali za zadnji del poti. Vztrajali bomo, da se ti vidiki upoštevajo v **reviziji uredbe o omrežju TEN-T**. Potrebne bodo ogromne naložbe, ki bi bilo treba kriti z namenskim **izvajanjem mehanizma za okrevanje in odpornost** ter nacionalnimi mehanizmi za okrevanje, pri čemer naj bo velik poudarek na naložbah v infrastrukturo železniškega tovornega prometa.
- > **Zagotovitev zdrave konkurence v železniškem tovornem prometu:** ustvariti je treba enake pogoje delovanja za enote tovornega prometa obstoječih udeležencev in novih udeležencih ter zagotoviti enak dostop do infrastrukture. Pregledati je treba uporabnine za dostop po tirih, posebno v primerih, ko se stroški krijejo v okviru obveznosti javne službe, saj je to mogoče zlorabiti za omejevanje konkurence in zmanjševanje konkurenčnosti železnice v primerjavi s cesto. Na podlagi teh vodilnih načel zahtevamo revizijo **uredbe o koridorjih za železniški tovorni promet**, revizijo **direktive o kombiniranem prevozu** ter revizijo pravil za dodeljevanje zmogljivosti in zaračunavanje uporabnin za infrastrukturo, in sicer z revizijo **uredbe o obveznostih javne službe v kopenskem prometu**. V zvezi s tem je treba v celoti izvesti **4. železniški sveženj**.
- > **Izboljšanje organizacije sektorja:** do leta 2025 je treba uvesti kategorije in

hierarhije evropske vlakovne poti. Pri Agenciji Evropske unije za železnice je treba ustanoviti oddelek evropskega upravljavca za infrastrukturo, ki bo do leta 2025 dodeljeval ‚slot‘ in upravljal zmogljivosti. To je mogoče predvideti v reviziji **uredbe o koridorjih za železniški tovorni promet** in s tem zagotoviti, da bo dodeljevanje zmogljivosti za železniški tovorni promet zadostilo povpraševanju vzdolž omrežja TEN-T. Do leta 2025 je treba uvesti skupni delovni jezik za železnico, kakršen se uporablja v letalstvu, na primer z revizijo **direktive o izdaji spričeval strojevodjem**.

- > **Uvedba digitalizacije:** do leta 2025 je treba uvesti odprte in pregledne digitalne platforme za izmenjavo podatkov. To je mogoče doseči z **revizijo regulativnega okvira za interoperabilno souporabo podatkov** v železniškem prometu in novimi pravili o zaupanja vrednem okolju za izmenjavo podatkov o koridorjih v podporo sodelovalni logistiki. V železniški tovorni promet je nujno treba uvesti digitalno upravljanje zmogljivosti omrežja, digitalni sistem rezervacij ‚slotov‘ in kratkoročne rezervacije. Do leta 2025 je treba uvesti digitalno avtomatsko spenjanje in do leta 2030 avtomatizirane vlake. Sprejeti je treba ustrezen **sveženj železniških tehničnih standardov in specifikacij** za sistem ERTMS, vključno z načrti za obvezno uvajanje v zvezi z avtomatizirano vožnjo, avtomatiziranim upravljanjem prometa in naprednim vodenjem-upravljanjem in signalizacijo.

6. Pametna in trajnostna mobilnost v mestih

Pandemija covid-19 pospešuje spremembe v vzorcih mobilnosti v mestih in vedenju potrošnikov, pametne in trajnostne digitalne rešitve pa jih v veliki meri lajšajo. Ljudje na mestnih območjih so pripravljani preiti na pametne in trajnostne načine prevoza, zlasti pri svoji vsakodnevni mobilnosti, pri čemer so glavni pogoji za ta prehod stroški, razpoložljivost in hitrost. Politika mestnega prometa EU mora olajšati in pospešiti vzpostavitev ustreznih pogojev za več uvajanja trajnostnih alternativ, ki so varne, konkurenčne in cenovno ugodne, kar bi prispevalo k ambicioznim podnebnim ciljem EU do leta 2030 in po njem.

Eden od sedanjih izzivov mestnih območij, s katerim se je treba spoprijeti, je zagotavljanje sistemov javnega prevoza, ki bodo dobro

organizirani, uporabniku prijazni, cenovno ugodni in podnebno nevtralni ter bodo uporabnikom nudili kakovostne storitve od vrat do vrat. Povečanje deleža čistih vozil v voznih parkih javnega prometa je ključno za zmanjšanje škodljivih emisij ogljikovega dioksida in tudi za izboljšanje kakovosti zraka v mestih. Sprejeti je treba ustrezne finančne in zakonodajne spodbude na ravni EU, ki bodo pripomogle k ustvarjanju učinkovitih podnebno nevtralnih sistemov javnega prevoza. To se lahko učinkovito doseže z direktivo o čistih avtomobilih in njeno posodobitvijo v prihodnosti. Sisteme javnega prevoza, ki imajo ključno vlogo pri prehodu na podnebno nevtralno mobilnost na mestnih območjih, bi lahko dopolnjevale tudi pametne in trajnostne alternativne mobilnostne rešitve (avtomobili v souporabi, naročanje prevoza prek aplikacij, električna kolesa in skiroji ter druge oblike mikromobilnosti), saj bi zagotavljale širše možnosti za potrošnike v zvezi z njihovimi potrebami po mobilnosti. Pomanjkljiva ureditev v zvezi z različnimi oblikami mikromobilnosti predstavlja veliko tveganje za zdravje potrošnikov in drugih udeležencev v prometu. Rešitve se lahko zagotovijo s pregledom zakonodaje o označevanju z oznako CE in njene uporabe in/ali morebitno vključitvijo teh vozil v uredbo o homologaciji.

Namen koncepta „mobilnost kot storitev“ je integracija vseh mobilnostnih storitev (javnega prevoza, deljene mobilnosti in mikromobilnosti) ter s tem zagotavljanje informacij o najboljših storitvah, ki so na voljo, pri čemer je treba upoštevati strošek in trajanje potovanja. Posebna pravila o dostopu in uveljavljanje dostopa v zvezi s pristojbinami za zastoje in območji nizkih emisij na mestnih območjih povzročajo nadaljnjo razdrobljenost enotnega evropskega prometnega prostora in so v nasprotju z načeli enotnega trga. Direktivo o evropskem elektronskem cestninjenju je mogoče uporabiti za usklajevanje in omogočanje potovanj med temi območji, vendar z zakonodajnimi omejitvami, saj so za ta območja pristojni lokalni organi.

Razvoj in uporaba pametnega upravljanja parkirišč v mestih prinašata velike možnosti za zmanjševanje emisij, preprečevanje zastojev in prihranek časa. Z usklajenimi regulativnimi načeli in/ali skupnimi standardi ter tehnološkimi rešitvami v zvezi z alternativnimi mobilnostnimi storitvami, logistiko pametnih mest, pristojbinami za zastoje in območja nizkih emisij bi bilo mogoče oblikovati regulativne smernice, na podlagi katerih bi države članice zagotovile enako uvedbo pametnih in trajnostnih mobilnostnih rešitev, vključno z izboljšanjem povezlji-

vosti med podeželjem in mesti po vsej Evropski uniji ter krepitvijo enotnega evropskega prometnega prostora. Potrebna sta celovito omrežje polnilnih mest za električna vozila ter dostop do drugih vrst alternativnih goriv v predmestjih in na mestnih območjih, da bi se pospešilo poseganje državljanov po čistih vozilih. To bi bilo mogoče doseči z uporabo direktive o infrastrukturi za alternativna goriva, ki bo kmalu posodobljena.

Če želimo rešiti ta izziv na mestnih območjih, pri čemer je treba upoštevati politiko EU o invalidnosti ter zlasti o dostopnosti storitev za invalide, osebe z zmanjšano mobilnostjo in starejše, je potreben sistem javnega prevoza, ki je dobro organiziran, celovit in cenovno ugoden. Te zahteve bodo usklajene s Konvencijo OZN o pravicah invalidov (UNCRPD), ki je prva konvencija o človekovih pravicah, ki jo je EU podpisala. To bi se lahko obravnavalo v okviru revizije evropskega akta o dostopnosti.

Vsi prihodnji ukrepi morajo temeljiti na znanosti, biti morajo tehnološko nevtralni in morajo se opirati na celovito oceno učinka, v kateri bodo upoštevane gospodarske, okoljske in socialne posledice. Poleg navedenih relevantnih zakonodajnih ukrepov EU je treba te cilje doseči z naslednjimi zakonodajnimi in nezakonodajnimi dejavnostmi, ki jih načrtuje Evropska komisija.

Potrebna zakonodaja:

1. revizija svežnja o mobilnosti v mestih za obdobje 2013–2021;
2. akcijski načrt za ničelno onesnaževanje vode, zraka in tal; revizija standardov kakovosti zraka in zmanjšanje obremenitve s hrupom – 2021/2022;
3. smernice v podporo varni uporabi naprav na področju mikromobilnosti – 2021;
4. ukrepi za zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev za lokalne platforme, platforme za potniški prevoz po naročilu in platforme za naročanje prevoza prek aplikacij – 2022;
5. vzpostavitev podatkovnega prostora za potovanje in turizem, ki bo omogočal izmenjavo podatkov med deležniki na področju prevoza in mobilnosti;

v pripravi tudi:

6. revizija direktive o inteligentnih prometnih sistemih, vključno s pobudo za večmodalne vozovnice (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 91 PDEU, tretje četrtletje leta 2021);
7. sprememba direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov za uresničitev novega ambicioznega podnebnega cilja za leto 2030 (zakonodaj-

- na pobuda, vključno z oceno učinka, člen 194 PDEU, drugo četrtoletje leta 2021)
8. revizija uredbe o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 192(1) PDEU, drugo četrtoletje leta 2021);
 9. revizija direktive o inteligentnih prometnih sistemih, vključno s pobudo za več-modalne vozovnice (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 91 PDEU, tretje četrtoletje leta 2021);
 10. razvoj emisijskih standardov za avtomobile, kombinirana vozila, tovornjake in avtobuse, ki sledijo standardu Euro 6/VI (zakonodajna pobuda, vključno z oceno učinka, člen 114 PDEU, zadnje četrtoletje leta 2021).

