



Bruxelles, 31.5.2017.
COM(2017) 283 final

**KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU,
EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA**

EUROPA U POKRETU

**Program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za
sve**

{SWD(2017) 177 final}

1. USUSRET ODRŽIVOJ MOBILNOSTI

Promet u Europi ima dugu i ponosnu povijest. Europa je odigrala važnu ulogu u uvođenju novih tehnologija i inovacija u svijetu. Europski zrakoplovi, vlakovi i vozila sinonimi su za vrhunsku kvalitetu.

Naša je ambicija da Europa i u budućnosti ima tu ulogu te da bude predvodnik u čistoj, konkurentnoj i povezanoj mobilnosti. Jednostavno rečeno, želimo osigurati da se u Europi razvijaju, nude i proizvode najbolja rješenja za povezanu i automatiziranu mobilnost, opremu i vozila s niskim razinama emisija te da takva rješenja podupire uspostava najsuvremenije infrastrukture.

Ta je ambicija potrebna jer **sektor mobilnosti ima ključnu ulogu u gospodarstvu i društvu EU-a**. Sam je po sebi važan poslodavac i neizostavan pokretač globalne konkurentnosti širega gospodarstva. Slobodno kretanje ljudi i robe na unutarnjem tržištu EU-a te gospodarske, društvene i kulturne prednosti „Europe bez granica” ovise o jednostavnoj mobilnosti i dostupnoj prometnoj mreži unutar jedinstvenog europskog prometnog prostora. Suvremeni sustav mobilnosti preduvjet je i za uspješan prelazak na niskouglično gospodarstvo u Europi te za preokretanje trenda porasta emisija stakleničkih plinova i onečišćenja zraka uzrokovanog prometom unatoč tome što su potrebe za mobilnošću sve veće.

U tijeku su **korjenite promjene načina na koji iskorištavamo mobilnost**. Uslugama zajedničke mobilnosti i jednostavnijim prelaskom iz jedne vrste prijevoza u drugu mijenjaju se tradicionalni načini mobilnosti. Tehnologija i potrebe društva i dalje potiču promjene. Digitalizacija, automatizacija i alternativni izvori energije dovode u pitanje tradicionalna obilježja, ali i stvaraju nove mogućnosti povezane s učinkovitošću resursa te ekonomijom suradnje i kružnim gospodarstvom. Međutim, te promjene mogu imati i negativne učinke. Iako dovode do stvaranja novih radnih mjesta, zbog njih neki poslovi zastarijevaju. Potrebni su nove vještine i dobri radni uvjeti, kao i sposobnost predviđanja, prilagodba i ulaganja.

EU mora biti predvodnik u oblikovanju te promjene na globalnoj razini. To znači prelazak s današnjih rascjepkanih prometnih mreža na integriranu i održivu mobilnost sutrašnjice. Komisija predstavlja program kojim će se omogućiti sveobuhvatno ostvarenje **čiste, konkurentne i povezane mobilnosti**. Naše je djelovanje usmjereno na jačanje konkurentnosti europskog sektora mobilnosti u cilju poticanja stvaranja radnih mjesta, rasta i ulaganja uz istodobno rješavanje bitnog pitanja socijalne dimenzije mobilnosti te osiguravanje visokih razina sigurnosti i zaštite putnika. Ono će dati ključan doprinos cilju Komisije da izgradi Europu koja štiti, osnažuje i brani te da ostvari energetske i klimatske ciljeve EU-a za 2030. Pomoći će u poboljšanju javnog zdravlja i kvalitete života svih građana EU-a. To zahtijeva **sveobuhvatan i cjelovit pristup** te zajedničke napore svih sudionika na različitim razinama – institucija EU-a, država članica, gradova i drugih lokalnih tijela, industrije, socijalnih partnera te svih dionika. Prijedlog rezolucije Europskog parlamenta o cestovnom prijevozu u Europskoj uniji potvrđuje da prijedloge donosimo pravodobno i da imamo istu viziju¹.

Ne počinjemo od nule. EU je već postavio ključne temelje. Pripremljen je teren za stvaranje jedinstvenog europskog prometnog prostora tako što su utvrđene prepreke sigurnim, učinkovitim i pristupačnim uslugama prekogranične mobilnosti kopnenim, morskim i zračnim

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B8-2017-0290+0+DOC+XML+V0//HR>

putem u cijeloj Uniji. U sektoru zrakoplovstva i željezničkom sektoru već se poduzimaju brojne mjere². Osim toga, EU-ovim strateškim projektima transeuropske prometne infrastrukture te istraživačkim programima EU-a, posebno programom Obzor 2020., podupiru se izgradnja infrastrukture i inovacije u području prometa.

U ovoj se Komunikaciji naglasak stavlja na ključan doprinos **cestovnog prometa**. Priložen joj je niz prijedloga koji su usmjereni na taj sektor i čiji ciljevi uključuju podupiranje uspostave infrastrukture za naplatu cestarina, alternativna goriva i povezivanje, bolje informiranje potrošača, jače unutarnje tržište i bolje radne uvjete za sektor cestovnog prijevoza, kao i korake za stvaranje temelja za kooperativnu, povezanu i automatiziranu mobilnost³. Ti će se prijedlozi tijekom sljedećih 12 mjeseci nadopunjavati drugim prijedlozima, među ostalim i onima o emisijskim normama za automobile i kombije te za teška vozila za razdoblje nakon 2020.

Važnost mobilnosti općenito, a posebno cestovnog prometa, odražava se u nizu drugih okvira politike EU-a koji na njih imaju odlučujući utjecaj. Prometu i mobilnosti pridonosi i uspješno ostvarivanje prioriteta Junckerove Komisije u području **energetske unije, jedinstvenoga digitalnog tržišta te zapošljavanja, rasta i ulaganja**. **Strategijom energetske unije** iz veljače 2015.⁴ utvrđen je prelazak na energetski učinkovit, dekarboniziran prometni sektor kao jedno od ključnih područja djelovanja, a paket „Čista energija za sve Europljane” iz studenoga 2016.⁵ uključuje mjere za ubrzavanje primjene niskougljičnih goriva namijenjenih uporabi u prometu i za potporu električnoj mobilnosti. Mjere koje su već utvrđene u **Strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije** donesenoj u srpnju 2016. sad su u fazi provedbe⁶. Ulaganjem u infrastrukturu u okviru **Plana ulaganja za Europu**⁷ pruža se snažan poticaj europskoj čistoj, konkurentnoj i povezanoj mobilnosti budućnosti. Kao što je utvrđeno u **europskom stupu socijalnih prava**⁸, izgradnja pravednije Europe i jačanje socijalne dimenzije ključni su prioriteti ove Komisije. Ti se ciljevi moraju primijeniti i u sektoru mobilnosti uz podržavanje pravednog radnog tržišta koje dobro funkcionira.

² COM(2015) 598

³ Vidjeti i dokument COM(2017) 228 o preispitivanju Strategije jedinstvenog digitalnog tržišta na sredini provedbenog razdoblja.

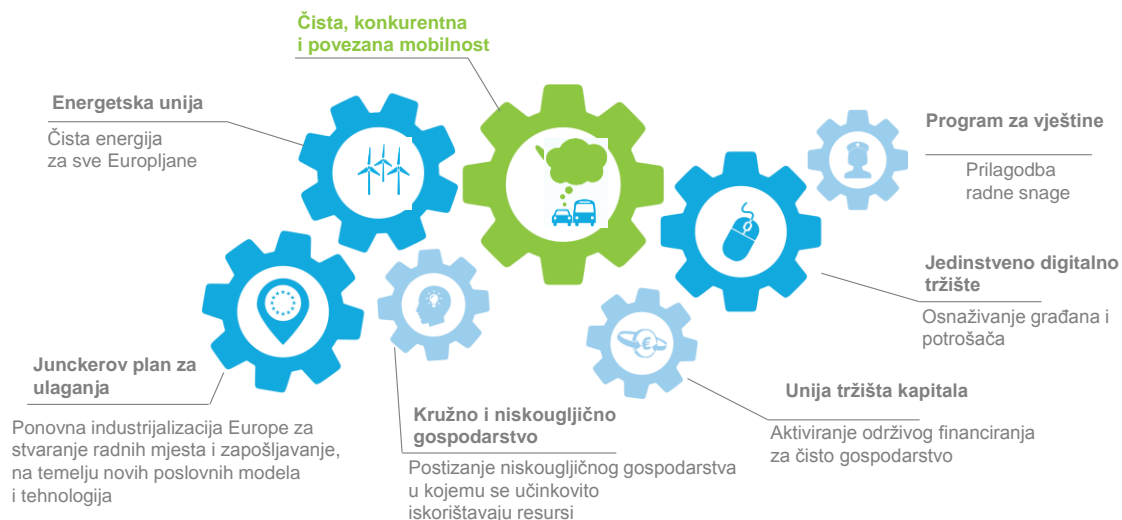
⁴ COM(2015) 80

⁵ Na temelju predloženih revizija Direktive o obnovljivoj energiji (COM/2016/0767) i Direktive o energetskim svojstvima zgrada (COM/2016/0765).

⁶ COM(2016) 501

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_hr

⁸ COM(2017) 250



2. KLJUČNI TRENDVI I IZAZOVI

Postizanje održivosti uz sve veću potražnju

Očekuje se da će prijevozna djelatnost u cijeloj Europi nastaviti s rastom. Procjenjuje se da će od 2010. do 2050. prijevoz putnika porasti za oko 42 %. Očekuje se da će se prijevoz tereta povećati za 60 %.⁹ Stoga je postizanje održivog sustava mobilnosti još veći izazov.

Mobilnost je danas najveći gospodarski sektor u svijetu. U EU-u u sektoru prijevoza i skladištenja zaposleno je više od 11 milijuna ljudi, što je više od 5 % ukupnog broja zaposlenih¹⁰ te iznosi gotovo 5 % bruto domaćeg proizvoda EU-a¹¹. Usto, na taj sektor odlazi oko 20 % izvoza EU-a glavnim trgovinskim partnerima EU-a. Cestovni prijevoz glavna je vrsta prijevoza u EU-u, koja čini gotovo polovinu ukupnog prijevoza tereta (od čega se skoro tri četvrtine odvija na kopnu) i najvažniji je način osobnog prijevoza građana¹². Procjenjuje se da poduzeća u EU-u koja se bave cestovnim prijevozom izravno zapošljavaju oko pet milijuna ljudi u oko 915 000 poduzeća, uglavnom malih i srednjih¹³.

Zagušenje cestovnog prometa uzrokuje veliku neučinkovitost i dovodi do troškova koji se procjenjuju na 1 % bruto domaćeg proizvoda EU-a (100 milijardi EUR) i sve su veći¹⁴. Usto, cestovni promet uvelike pridonosi onečišćenju zraka, koje je ozbiljna prijetnja javnom zdravlju. Posljedice snose korisnici prometne mreže, posebno stanovnici europskih gradova u

⁹ Izvor: Procjena učinka priložena Prijedlogu direktive o izmjeni Direktive 1999/62/EZ o naknadama koje se naplaćuju za korištenje određenih infrastrukture za teška teretna vozila. Sva su upućivanja na podatke navedena u dokumentu SWD (2017) 177 priloženom ovoj Komunikaciji.

¹⁰ Eurostatovo istraživanje o radnoj snazi, podaci za 2016. za NACE H: „Prijevoz i skladištenje”.

¹¹ Eurostat, nacionalni računi, podaci za 2014. za NACE H: „Prijevoz i skladištenje”.

¹² Promet u EU-u u brojkama (*EU Transport in Figures*) u 2016.: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

¹³ Procjene se temelje na Eurostatovim strukturnim poslovnim statistikama, podacima za 2014. za NACE H.

¹⁴ Studija o gradskoj mobilnosti – Procjena i poboljšanje dostupnosti gradskih područja, Europska komisija, 2017.

kojima često nisu ispunjene EU-ove norme za kvalitetu zraka¹⁵. Rezultati su zabrinjavajući: u EU-u gotovo tri puta više osoba prerano umre zbog onečišćenja povezanog s prometom¹⁶, nego što ih pogine u nesrećama u cestovnom prometu¹⁷, a milijuni doživotno pate od bolesti dišnog sustava i krvnih žila.

Nadalje, promet je jedan od glavnih uzročnika emisija stakleničkih plinova u Europi, u čemu zaostaje samo za energetskim sektorom. Gotovo petina emisija u EU-u dolazi iz cestovnog prometa. Stoga je sektor mobilnosti posebno važan u nastojanjima EU-a da održi zamah u postizanju cilja o niskougljičnom gospodarstvu. Iako prijevozna djelatnost raste, emisije stakleničkih plinova moraju se smanjivati; to je od ključne važnosti za ispunjenje energetskih i klimatskih ciljeva EU-a za 2030. Štoviše, Komisija je postavila cilj da EU smanji emisije stakleničkih plinova iz prometa za najmanje 60 % do 2050.¹⁸ Dosadašnji su rezultati slabi i potrebno je ubrzati napore kako bi se taj trend preokrenuo. To je najočitiije u cestovnom prometu, gdje je potreban prelazak na vozila bez emisija.

Održiva mobilnost znači i pronalaženje boljeg odgovora na ograničenost resursa. Kružno će gospodarstvo postati još važnije u smislu ponovne upotrebe rijetkih materijala i ograničavanja troškova sirovina. Primjerice, recikliranje baterija moglo bi biti osnova za nove poslovne modele u europskoj automobilskoj industriji.

Mijenjanje ponašanja potrošača i obrazaca potražnje

Potrebe građana za mobilnošću sve su veće, a mijenja se i njihov stav prema mobilnosti. Mobilnost se sve više smatra uslugom pa potrošači zahtijevaju bolju kvalitetu, udobnost, fleksibilnost i pristupačnost. Žele imati mogućnost nesmetanog mijenjanja vrste prijevoza i lakog pristupa informacijama o putovanjima. Posebno je kod mlađih generacija sve popularnije unajmljivanje i dijeljenje usluga mobilnosti te je sve manja težnja za posjedovanjem vlastitog automobila.

Građani EU-a u prosjeku provedu gotovo 10 sati tjedno koristeći se prijevozom, prijeđu prosječnu udaljenost od 34,7 km dnevno, a 13 % njihove ukupne potrošnje odlazi na prijevoz.¹⁹

Svakodnevne prometne gužve, Pariški sporazum o klimi, kriza u pogledu emisija iz automobila na dizelski pogon, javna rasprava o učincima emisija te mjere politike kao što su utvrđivanje zona ograničavanja upotrebe vozila radi odvratanja od upotrebe automobila u gradskim područjima pridonijeli su još većem jačanju svijesti potrošača o utjecaju osobnog prijevoza na kvalitetu zraka, klimatske promjene i zdravlje. Ljudi danas žele imati mogućnosti mobilnosti, čime se istovremeno povećava mobilnost i pridonosi borbi protiv klimatskih promjena i onečišćenja zraka. Međutim, zbog starenja stanovništva koje sve više živi u gradovima Europa se suočava s izazovima u području mobilnosti ne samo u gradovima, nego i u pogledu socijalne uključenosti i povezanosti ruralnih područja.

¹⁵ Zakonodavstvom EU-a o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu (Direktiva 2008/50/EZ) utvrđene su granične vrijednosti kvalitete zraka koje se ne smiju premašiti nigdje u EU-u te se države članice obvezuju na ograničavanje izloženosti građana štetnim tvarima koje onečišćuju zrak. Danas su te granične vrijednosti premašene u 23 od 28 država članica EU-a te u više od 130 gradova diljem Europe.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501

¹⁹ *Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité*, travanj 2017.: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>

Zapošljavanje i konkurentnost

Europski sektor mobilnosti mora ostati među najboljima u svijetu. S obzirom na njegovu važnost za zapošljavanje i rast te sve veće tržišno natjecanje na globalnoj razini, prometni sektor EU-a trebao bi biti predvodnik u prihvaćanju inovacija i primjeni novih tehnologija. U procesu uvođenja promjena moraju se u potpunosti uzeti u obzir radni uvjeti i društveni izazovi u sektoru.

Dekarbonizacija, primjena tehnologija s niskim emisijama, kao što su električni pogoni za vozila, te primjena rješenja u području kooperativne, povezane i visokoautomatizirane mobilnosti među najvećim su izazovima i važnim mogućnostima za našu buduću mobilnost, a isto vrijedi i za pojavu novih oblika mobilnosti kao što je zajedničko korištenje automobilima i za nova rješenja za optimiziranje logistike.

Europski automobilski sektor doživjet će strukturne promjene, koje bi mogle uvelike izmijeniti njegov vrijednosni lanac, ulagačke prioritete i tehnološke odabire te utjecati na njegov konkurentni položaj na globalnoj razini. To će utjecati na različite aktere u vrijednosnom lancu, od dobavljača sirovina, dobavljača i proizvođača vozila do trgovaca i poslijeprodajnih usluga, kao i na sve pružatelje usluga mobilnosti.

Automobilski sektor EU-a zapošljava osam milijuna ljudi te čini 4 % bruto dodane vrijednosti EU-a i donosi trgovinski višak od 120 milijardi EUR²⁰. EU je među najvećim svjetskim proizvođačima motornih vozila i taj je sektor najveći privatni ulagatelj u istraživanje i razvoj, što naglašava njegovo globalno tehnološko vodstvo. Iako se završno sastavljanje sve više odvija u blizini tržišta izvan EU-a, visokovrijedne faze u vrijednosnom lancu, primjerice istraživanje i razvoj, dizajn i marketing, i dalje se uglavnom odvijaju u Europi.

Promjena u pogledu vještina

Za poticanje tehnoloških inovacija i iskorištavanje povezanih prednosti radnoj snazi u sektoru mobilnosti EU-a potreban je odgovarajući skup vještina; za industriju to je već i danas jako velik izazov. Čista, povezana i automatizirana vozila utječu na intenzitet rada u proizvodnji te zahtijevaju nove vještine, na primjer u sastavljanju električnih motora ili proizvodnji akumulatora te računalne ili senzorske opreme, pa iako se očekuje daljnji porast radnih mjesta za inženjere, procesi sve više zahtijevaju sofisticirane vještine u području informacijske tehnologije. S druge strane, automatizirana vožnja može znatno utjecati na radnu snagu te zahtijevati stjecanje novih vještina u srednjoročnom ili dugoročnom razdoblju, na primjer u profesijama kao što su vozači kamiona. Taj je trend potrebno predvidjeti te popratiti snažnijim socijalnim dijalogom i mehanizmima potpore kako bi se ljudima pomoglo da u najvećoj mogućoj mjeri iskoriste nove mogućnosti.

Sigurnost u cestovnom prometu

Iako je proteklih desetljeća ostvaren velik napredak, a EU postao najsigurnija regija za cestovni promet, velik broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda još uvijek uzrokuje tešku ljudsku patnju i neprihvatljive gospodarske troškove, koji se procjenjuju na 100 milijardi EUR

²⁰ Europska komisija, Glavna uprava za unutarnje tržište, industriju, poduzetništvo te male i srednje poduzetnike, *Automobilska industrija*, dostupno na: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_hr

godišnje. Na cestama EU-a život je 2016. izgubilo 25 500 osoba, a njih 135 000 pretrpjelo je teške ozljede²¹.

Revolucija digitalne mobilnosti

Sektor mobilnosti EU-a treba iskoristiti mogućnosti koje pružaju digitalne tehnologije. Povezivost i društveni mediji mijenjaju tradicionalne koncepte mobilnosti. Javljaju se novi poslovni modeli koji dovode do inovativnih usluga mobilnosti uključujući internetske platforme za prijevoz tereta, zajedničku vožnju automobilom, usluge zajedničkog korištenja automobilom ili biciklom ili aplikacije za pametne telefone koje nude analize i podatke o prometnim uvjetima u stvarnom vremenu²².

Digitalne tehnologije mijenjaju i sama vozila. Zahvaljujući dostupnosti novih povezanih i kooperativnih usluga ugrađenih u vozila te povećanim razinama automatizacije, vozila postaju sve pametnija. Trenutačno se puno ulaže u razvoj vozila bez vozača. Automatizirana vozila morat će se oslanjati na sigurnu razmjenu podataka između vozila te između vozila i cestovne infrastrukture, što će pak zahtijevati postojanje dostatnog i pouzdanog mrežnog kapaciteta koji će omogućivati istodobnu interakciju milijuna vozila.

Potrebe za ulaganjem u infrastrukturu

Od izbijanja svjetske gospodarske krize u EU-u se premalo ulagalo u prometnu, energetska i digitalnu infrastrukturu. To je usporavalo modernizaciju EU-ova sustava mobilnosti. Taj negativni trend treba preokrenuti zajedničkim i usklađenim nastojanjima na europskoj razini, koja su nedavno pojačana donošenjem Plana ulaganja za Europu²³.

Međunarodni monetarni fond procijenio je da povećanje potrošnje na konvencionalnu infrastrukturu u visini od 1 % dovodi do povećanja bruto domaćeg proizvoda od 1,5 postotna boda²⁴.

Potpuno automatizirana vožnja zahtijevat će novu telekomunikacijsku i satelitsku infrastrukturu te usluge za određivanje položaja vozila i komunikaciju među vozilima. Tehnologija mobilnih komunikacija pete generacije (5G)²⁵ i usluge sustava Galileo pružaju važnu mogućnost za zadovoljavanje tih potreba. Autonomna vožnja i čista vozila zahtijevat će integrirano planiranje i ulaganje u infrastrukturu kako bi se ceste opremile potrebnom telekomunikacijskom infrastrukturom i infrastrukturom za punjenje, primjerice za električne automobile, te pružili visokokvalitetni podaci o cestama, primjerice za digitalne karte visoke rezolucije, te u potpunosti interoperabilnu opremu na vozilu.

Procjenjuje se da je potrebno 740 milijardi EUR za završetak koridora osnovne mreže iz transeuropske prometne mreže²⁶ do 2030. – čime će se stvoriti istinski jedinstveni europski prometni prostor, poduprijeti jedinstveno tržište EU-a i dekarbonizacija te u potpunosti iskoristiti digitalizacija. Ukupna ulaganja u prometnu infrastrukturu EU-a (koja obuhvaća sveobuhvatnu mrežu u okviru transeuropske prometne mreže (TEN-T) i gradski promet) procjenjuju se na 130 milijardi EUR godišnje, što je uglavnom u skladu s povijesnim

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

²² COM(2016) 356, COM(2016) 288.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_hr

²⁴ MMF, Svjetski gospodarski izgledi, listopad 2014.

²⁵ COM(2016) 588

²⁶ Planovi rada europskih koordinatora za koridor osnovne mreže TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en

razinama od 1 % bruto nacionalnog dohotka²⁷. Bit će potrebna dodatna velika ulaganja za uklanjanje trenutnih nedostataka u održavanju infrastrukture koji su prisutni u većini država članica EU-a. Za mobilizaciju tih ogromnih ulaganja u promet bit će potreban veliki zajednički napor privatnog i javnog sektora.

3. MOBILNOST U EUROPI 2025.

Ambicija Europe mora biti ostvarenje brzog napretka u uspostavljanju sustava čiste, konkurentne i povezane mobilnosti do 2025. koji će obuhvaćati sva prijevozna sredstva. Tim sustavom mora biti pokrivena cijela Unija te je on mora povezivati sa susjednim zemljama i svijetom. Taj sustav mora svakome omogućiti udobno putovanje unutar i između gradova i ruralnih područja uz zadržavanje povezanosti. Isto tako, sustav se mora temeljiti na industriji koja je na vodećem mjestu u svijetu u proizvodnji i pružanju usluga.

Ta ambicija zahtijeva **integriran pristup** na razini EU-a te na nacionalnim, regionalnim i lokalnim razinama koje obuhvaćaju mnoga različita područja politike. Na razini EU-a zahtijeva ciljani skup zajedničkih **pravila i normi** uz širok raspon **mjera potpore**²⁸. To uključuje infrastrukturna ulaganja, istraživačke i inovacijske projekte, prekogranična ispitivanja u pogledu uvođenja interoperabilnosti i platforme za suradnju među dionicima.

Sve te mjere koje se uzajamno nadopunjuju objedinjene su u jedinstvenom programu za mobilnost usmjerenom na budućnost. Program je usredotočen na područja u kojima EU može postići važne rezultate u osiguravanju **čiste, konkurentne i povezane mobilnosti za sve**. Posebno je usredotočen na ključan doprinos cestovnog prometa toj viziji mobilnosti u Europi 2025.

3.1. Ubrzavanje prelaska na čistu i održivu mobilnost

EU mora ubrzati prelazak Europe na mobilnost bez emisija. Stoga je Uniji potreban sveobuhvatan regulatorni okvir koji će omogućiti djelovanje u području čistih tehnologija s pomoću poboljšanih emisijskih normi te u području uvođenja niskougljičnih goriva²⁹, a istodobno osigurati visoke razine zaštite i sigurnosti. Osim toga, rano uvođenje pametnog sustava naplate cestarina, bolje informiranje potrošača te potpora mjerama nacionalnih i lokalnih tijela donijet će velike koristi u smislu konkurentnosti, zaštite okoliša i javnog zdravlja.

Promicanje održive mobilnosti s pomoću poboljšanih emisijskih normi

Kao odgovor na nedavnu krizu povezanu s problemom emisija iz automobila i veliku zabrinutost javnosti koju je ta kriza prouzročila, Komisija je poduzela brze i sveobuhvatne mjere kako bi potrošačima osigurala učinkovitu kontrolu i transparentnost. Predstavljen je

²⁷ Izvor: OECD – ITF (2016.)

²⁸ Detaljniji prikaz naveden je u dokumentu SWD(2017) 177 priloženom ovoj Komunikaciji.

²⁹ COM(2016) 767

prijedlog novog pouzdanog **okvira EU-a za homologaciju**³⁰, što je jedna od niza mjera EU-a čiji je cilj vraćanje povjerenja potrošača u automobilsku industriju i ponovna izgradnja povjerenja u regulatorni sustav. Europski parlament i Vijeće sad se moraju brzo usuglasiti s donošenjem tog ambicioznog i prijeko potrebnog zakonodavstva. Osim toga, uvedeni su novi postupci ispitivanja emisija iz automobila u stvarnim uvjetima vožnje te u laboratoriju, a primjenjivat će se na nove tipove vozila od rujna 2017.

Na globalnoj razini sve brže dolazi do inovacija, tržišno natjecanje sve je veće, a automobilski sektor suočava se s procesom temeljite transformacije. Europa mora utvrditi put kojim osigurava da će vrijednosni lanac automobilske industrije i u budućnosti imati vodeći položaj u svijetu kakav ima i danas.

Norme za emisije ugljičnog dioksida koje vrijede na razini EU-a snažan su pokretač inovacija i učinkovitosti te će pridonijeti jačanju konkurentnosti i pripremiti teren za vozila s niskom razinom emisije i bez nje na tehnološki neutralan način. Komisija je započela rad na **reviziji normi u pogledu ugljičnog dioksida za razdoblje nakon 2020./2021. za automobile i kombije**. Opcije obuhvaćene revizijom uključuju posebne ciljeve za vozila s niskom razinom emisije i/ili bez emisije. Komisija razmatra i norme EU-a za **teška vozila**. Donošenje tih prijedloga predviđeno je za kraj ove godine odnosno za prvu polovicu 2018. Temeljit će se na suvremenijim ispitnim postupcima koji više odgovaraju emisijama u stvarnim okolnostima.

Prije utvrđivanja novih graničnih vrijednosti za emisije ugljična dioksida za teška vozila Komisija predstavlja pouzdan certifikacijski postupak za određivanje emisija ugljičnog dioksida i potrošnje goriva, zajedno sa sustavom za praćenje tako certificiranih podataka i izvješćivanje o njima. Tim će se mjerama povećati transparentnost za potrošače i olakšati razlike u naplaćivanju korištenja cestama.

Iako emisije iz teških vozila kao što su kamioni, gradski i međugradski autobusi trenutačno čine oko četvrtinu emisija ugljična dioksida u cestovnom prometu te se predviđa da će od 2010. do 2030. porasti i do 10 %, te vrste vozila u EU-u još uvijek nisu obuhvaćene normama u pogledu učinkovitosti potrošnje goriva kao što je to slučaj u drugim regijama u svijetu³¹.

Komisija istražuje i kako najbrže i najbolje iskoristiti postojeće odredbe u **zakonodavstvu o masama i dimenzijama** teških vozila kako bi se poboljšala učinkovitost goriva i radne karakteristike s obzirom na emisije ugljičnog dioksida u odnosu na aerodinamiku³².

Poticanje prelaska na niskougljično gospodarstvo jedan je od prioriteta kohezijske politike EU-a. To uključuje procijenjenih 39 milijardi EUR za potporu prelasku na energetski učinkovit, dekarboniziran sektor prometa, pri čemu je 12 milijardi EUR namijenjeno razvoju niskougljične, multimodalne održive gradske mobilnosti.

Omogućivanje potrošačima da donose utemeljene odluke

Važno je potrošačima pružiti transparentne i točnije informacije o radnim karakteristikama vozila s obzirom na emisije. Novim okvirom za emisijske norme osiguravaju se alati za mjere kao što su poboljšano informiranje potrošača u područjima koja su obuhvaćena **označivanjem automobila**³³ te se državama članicama omogućuje da bolje prilagode svoje fiskalne mjere, a

³⁰ COM(2016) 031

³¹ Izvor: Referentni scenarij EU-a za 2016.: Energetika, promet i emisije stakleničkih plinova, trendovi do 2050.

³² Direktiva (EU) 2015/719

³³ COM(2017) 3525.

lokalnim tijelima da ih iskoriste u programima za promicanje čiste mobilnosti. U tu se svrhu ovogodišnjim pozivom na podnošenje prijedloga³⁴ u okviru programa LIFE podupiru i projekti kojima se potrošačima omogućuje ostvarivanje stvarnih ušteda u potrošnji goriva te donošenje utemeljenih odluka o kupnji automobila s niskim onečišćujućim emisijama.

Mnogi **gradovi** u Europi već su odlučili na usklađen način svladavati izazove nastale zbog **klimatskih promjena, prometnih zagušenja i onečišćenja zraka**. Predani su ulaganju u čist javni prijevoz te promiču aktivne i održive oblike prijevoza, uz **usluge pružanja informacija o multimodalnim putovanjima**, koji korisnicima nude niz mogućnosti mobilnosti, uključujući programe zajedničkog korištenja biciklima i automobilima. U nastojanju da smanje visoke razine onečišćenja zraka uzrokovanog cestovnim prometom neki gradovi uvode ili razmatraju uvođenje ograničenja za pristup vozila. Komisija prati te inicijative u bliskom dijalogu s gradovima i državama članicama³⁵, posebno kako bi osigurala da svi vozači imaju mogućnost pristupa relevantnim **informacijama**. Dodatne bi mjere mogle uključivati **smjernice za gradove o ograničavanju pristupa vozila gradskim područjima**, ali učinkovitom provedbom specifikacija EU-a za inteligentne prometne sustave³⁶ posebno će se osigurati da javna tijela stavljaju korisnicima na raspolaganje točne prometne informacije te vrste u stvarnom vremenu.

Pametna sustav naplate cestarina

Prihod ostvaren naplatom cestarina može znatno pridonijeti financiranju infrastrukture, a prilagodbe zbog korištenja cesta i emisija mogu pomoći u ubrzanju inovacija, primjerice u području čistih tehnologija. Sve veći broj država članica EU-a uvodi različite oblike **naplate cestarina**.

Komisija smatra da naplata cestarina koja se temelji na udaljenosti (a ne na vremenu) bolje odražava stvarno korištenje, emisije i onečišćenje pa za rješavanje tog pitanja **predlaže prilagodbe regulatornog okvira za naplatu cestarina**³⁷. Time će se proširiti područje primjene kako bi se obuhvatili autobusi i laka vozila uključujući automobile, dala potpora prijelazu na primjenu načela „korisnik plaća” i „onečišćivač plaća” za sva vozila te modernizirale metode naplate cestarina. Uključivanjem vanjskih troškova onečišćenja zraka u cestarine, različitim pristojbama ovisno o razinama emisijama te povoljnijim uvjetima za vozila bez emisija poticat će se i nagrađivati one koji ulažu u čistija vozila.

Zagušenja prometa u gradskim područjima mogu se riješiti i pametnom naplatom pristojbi pa Komisija predlaže ažuriranje pravila kako bi se omogućilo uvođenje pristojbi povezanih sa zagušenjem prometa koje će se primjenjivati na sva vozila. U sljedećoj bi fazi trebalo postupno ukinuti sve vinjete i umjesto njih uvesti sustav koji se temelji na upotrebi, počevši s teškim teretnim vozilima do 2023.

Javna nabava kao pokretač tržišta za čisti prijevoz

Radi boljeg promicanja upotrebe **javne nabave** za poticanje stvaranja tržišta za inovativne proizvode s niskim emisijama, Komisija planira revidirati zakonodavstvo EU-a o čistim

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

³⁵ Komisija će u studenome 2017. pokrenuti Europski forum za čist zrak, s posebnim naglaskom na gradovima i konkretnim primjerima uspješnog razvoja i uspostave sustava čiste i učinkovite mobilnosti.

³⁶ Direktive 2010/40/EU

³⁷ COM(2017) 275, COM(2017) 276.

vozilima krajem 2017.³⁸ Budući da znatan dio javne nabave odlazi na općinska i lokalna tijela, postoji poseban potencijal da se vozila javnog prijevoza, kao što su autobusi, koriste alternativnim rješenjima s niskom razinom emisije. Dostupno je sufinanciranje sredstvima EU-a, primjerice iz Europskog fonda za regionalni razvoj³⁹.

Čišća i pametnija mobilnost u gradovima

U cilju pridonosa razvoju održive i učinkovite gradske mobilnosti Komisija je u siječnju 2017. pokrenula partnerstvo u području gradske mobilnosti između EU-a, nacionalnih vlada, lokalnih tijela i drugih dionika u okviru **Plana EU-a za gradove**⁴⁰. Partnerstvo će biti usredotočeno na javni prijevoz, održivu mobilnost i pristupačnost (za potrebe skupina kao što su osobe s invaliditetom, starije osobe i mala djeca), na učinkovit prijevoz s dobrom lokalnom i regionalnom povezanošću te na način poboljšanja gradske mobilnosti radi osiguravanja visokih standarda kvalitete zraka u gradovima diljem Europe⁴¹. Cilj je pripremiti akcijski plan koji će se početi provoditi od 2018. na temelju iskustva stečenog u brojnim projektima CIVITAS i dosad izrađenim planovima za održivu gradsku mobilnost⁴².

3.2. Osiguravanje pravednog i konkurentnog unutarnjeg tržišta za cestovni prijevoz

EU mora osigurati socijalno pravedno i konkurentno unutarnje tržište za usluge cestovnog prijevoza s obzirom na važnost sektora za gospodarstvo i društvo Unije. Industrija EU-a mora se temeljiti na snažnoj konkurentnosti u proizvodnji i uslugama povezanim s prometom. Iznimno je važno uzeti u obzir socijalnu dimenziju.

Stvaranje ravnopravnih uvjeta tržišnog natjecanja u cestovnom prijevozu

Komisija stoga revidira **pravila EU-a o pristupu tržištu cestovnog prijevoza i o unajmljenim vozilima**⁴³ radi osiguravanja odgovarajućih ravnopravnih uvjeta tržišnog natjecanja među prijevoznicima, smanjivanja broja bespotrebnih praznih vožnji, poboljšanja jasnoće pravila za rješavanje rascjepkanosti tržišta i bolje provedbe. Uklanjanjem nepotrebnih i opterećujućih administrativnih zahtjeva (npr. prethodna obavijest o broju aktivnosti kabotaže⁴⁴) i provedbenih praksi dodatno će se smanjiti troškovi te poboljšati tržišni uvjeti.

Procjenjuje se da će Komisijin prijedlog poduzećima u EU-u omogućiti uštede od oko 3 do 5 milijardi EUR za razdoblje 2020. – 2035.⁴⁵

Komisija revidira i pravila EU-a o **gradskim i međugradskim autobusima** u cilju osiguravanja ravnopravnih uvjeta tržišnog natjecanja za sve prijevoznike te bolje mogućnosti putovanja za potrošače⁴⁶.

Jačanje socijalnog okvira i uvjeta zapošljavanja

³⁸ Direktiva 2009/33/EZ

³⁹ Vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ Partnerstvima za gradsku mobilnost i kvalitetu zraka osigurat će se konkretna rješenja utemeljena na najboljim praksama iz cijele Europe.

⁴² <http://civitas.eu/> Vidjeti i SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁴³ COM(2017) 281, COM(2017) 282

⁴⁴ Obično se definira kao prijevoz robe ili putnika između dva mjesta u istoj zemlji koji vrši prijevoznik iz druge zemlje.

⁴⁵ SWD(2017) 194 i SWD(2017) 195.

⁴⁶ Uredba (EZ) 1073/2009

Nadalje, Komisija donosi niz mjera usmjerenih na poboljšanje primjene **socijalnog zakonodavstva u cestovnom prijevozu** kako bi osigurala djelotvorno funkcioniranje unutarnjeg tržišta i poboljšala socijalne uvjete vozača u međunarodnom prometu, a koji su trenutačno nezadovoljavajući⁴⁷. Mjere o pristupu tržištu moraju pratiti i djelovanje za osiguravanje pravne sigurnosti i djelotvornija provedba socijalnih pravila. Tim će se mjerama rješavati problematične prakse „fiktivnih trgovačkih društava”, složenih i netransparentnih poslovnih modela, spriječiti nezakonita kabotaža te suzbiti praksa nezakonitog zapošljavanja. Cilj je osigurati visoku razinu socijalne zaštite za sve radnike u prometnoj industriji diljem Unije te istodobno spriječiti rascjepkanost i ukloniti velika administrativna opterećenja za poduzeća. Osiguravanjem učinkovitih administrativnih postupaka (npr. prihvaćanje upotrebe dokumenata u elektroničkom obliku te provođenje provjera s pomoću tahografskih podataka) te će mjere pružati i bolja jamstva za ravnopravne uvjete tržišnog natjecanja, cjelovitije usluge u cijelom EU-u te smanjenje troškova i vremena vožnje.

Kao što je predviđeno zakonodavstvom, Komisija predlaže veću jasnoću u primjeni pravila EU-a o **upućivanju radnika**⁴⁸ na sektor cestovnog prijevoza. Komisija predlaže da se potvrdi da sve operacije kabotaže moraju podlijegati lokalnim pravilima o naknadama. Time će se ujedno riješiti razmjerna i djelotvorna primjena zakona o minimalnoj plaći na međunarodne usluge i uvesti poboljšan sustav provedbe. Komisija predlaže i mjere kojima se osigurava da se vozači redovito mogu vraćati kući te da uvijek imaju odgovarajući smještaj za tjedni odmor. Komisija će se savjetovati sa socijalnim partnerima o prijedlozima koji se odnose na veću jasnoću i fleksibilnost u izračunu prosječnog radnog vremena⁴⁹. Rezultat toga bit će veća socijalna pravednost i bolja dugoročna konkurentnost za europsku industriju cestovnog prijevoza.

Bolja usklađenost i provedba zahvaljujući pametnim digitalnim tehnologijama

Digitalni uređaji na vozilima kao što su **digitalni tahografi** koje upotrebljavaju cestovni prijevoznici mogu zaštititi radne uvjete zaposlenika, omogućiti manje opterećujuće načine kontrole usklađenosti s propisima EU-a te pojednostavniti administrativne formalnosti, ali i imati ulogu u primjeni različitih programa naplate cestarina te time omogućiti razvoj novih usluga mobilnosti. Komisija predlaže mjere za promicanje takvih digitalnih rješenja za interoperabilnu naplatu cestarina (**Europski elektronički sustav naplate cestarina**⁵⁰) te za kontrolu primjene socijalnih pravila i pojednostavnjenje administrativnih formalnosti za prijevoznike (ubrzano uvođenje **digitalnih tahografa**⁵¹, sustavnija upotreba e-dokumenata, razmjena informacija među nacionalnim provedbenim tijelima putem poboljšanih povezanih ili zajedničkih baza podataka, što će dovesti do rješenja s jedinstvenim šalterom). Mjerama će se osigurati i pravilna prilagodba tih tehnologija kako bi se u potpunosti iskoristile prednosti novih inteligentnih prometnih sustava.

Potporna promjenama u pogledu vještina

Komisija podupire sektorska partnerstva, posebno u automobilskom sektoru, kroz svoj **Plan za sektorsku suradnju u području vještina** u okviru **Novog programa vještina za**

⁴⁷ COM(2017) 278

⁴⁸ Direktiva 96/71/EZ (o predloženoj reviziji trenutačno se raspravlja u Europskom parlamentu i Vijeću).

⁴⁹ C(2017) 3815

⁵⁰ COM(2017) 280

⁵¹ COM(2016) 381

Europu⁵². Time se promiče suradnja među poslodavcima, sindikatima, obrazovnim ustanovama i ustanovama za osposobljavanje u utvrđivanju i rješavanju neusklađenosti između ponude i potražnje vještina, razvoju strategija za vještine te ažuriranju obrazovnih programa i modula osposobljavanja. Kako bi pružila potporu radu tih sektorskih partnerstava, Komisija je u siječnju 2017. objavila poziv na podnošenje prijedloga u okviru programa Erasmus+.

Sigurnost u cestovnom prometu

Potrebno je da svi akteri poduzmu mjere za smanjenje patnje i gospodarskih troškova uslijed smrtnih slučajeva i ozljeda na cestama, čiji je broj još uvijek neprihvatljivo velik. U tome ulogu imaju regulatorno okruženje, tehnologija i infrastruktura, a novom se interakcijom između infrastrukture i vozila može i poboljšati sigurnost u cestovnom prometu te pridonijeti ostvarenju „nulte vizije do 2050“.

Povezanom i automatiziranom vožnjom⁵³ te naprednim sustavima za pomoć vozačima može se povećati sigurnost jer se tako izbjegava ljudska pogreška i nedovoljna pozornost vozača, a upravo su to uzročnici mnogih nesreća na cesti. Komisija će do kraja 2017. završiti **reviziju općih sigurnosnih zahtjeva za automobile, kamione i autobuse** utvrđenih na temelju okvira za homologaciju u cilju njihova poboljšanja kako bi odražavali najnovija tehnološka dostignuća⁵⁴.

Komisija revidira i zakonodavstvo EU-a o **sigurnosti cestovne infrastrukture i tunela** koje se primjenjuje na transeuropsku prometnu mrežu kako bi se ocijenilo treba li povećati razinu sigurnosti⁵⁵.

3.3. Iskorištavanje prednosti digitalizacije, automatizacije i usluga inteligentne mobilnosti

EU mora iskoristiti mogućnosti koje pružaju digitalizacija i automatizacija te izgraditi učinkovit i povezan sustav mobilnosti koji korisnicima pruža sigurna, privlačna, inteligentna, neometana i sve automatiziranija rješenja za mobilnost. Digitalizacija dovodi do učinkovitijeg prijevoza i logistike zbog boljeg protoka prometa i optimiziranja upotrebe infrastrukture, smanjivanja administrativnih opterećenja za gospodarske subjekte te omogućivanja boljeg kombiniranja javnog i privatnog prijevoza. Njome se pridonosi i dekarbonizaciji prometa tako što se omogućuje prelazak na čišće vrste prijevoza i potiče prijevoz većeg broja osoba u vozilu.

Kooperativna, povezana i automatizirana mobilnost

Komisija podupire **koordinirano uvođenje djelomično automatiziranih i povezanih vozila za masovno tržište do 2020.** razvijanjem čitavog niza mjera politike, regulatornih mjera i mjera javne potpore te platforme za dionike u suradnji s državama članicama i industrijom.

⁵² COM(2016) 381

⁵³ Vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁵⁴ Uredba (EZ) 661/2009. Na međunarodnoj razini, globalnim tehničkim pravilnicima UN-a o sigurnosti električnih vozila, čije je donošenje predviđeno za studeni 2017., promicat će se ujednačen regulatorni okvir u državama kao što su Kina, Japan, Koreja i SAD.

⁵⁵ Direktiva 2004/54/EZ

Koordinirani pristup upravljanju spektrom i uvođenje tehnologija 5G ključni su čimbenici koji omogućuju te nove usluge⁵⁶.

Izazovi za automatizaciju višeg stupnja i nove generacije komunikacijskih tehnologija još su uvijek veliki. Provođenje opsežnog ispitivanja na otvorenoj cesti ključno je za ostvarivanje napretka u tehnologiji, jačanje suradnje među različitim akterima i bolju prihvaćenost u javnosti. Takva su ispitivanja već moguća u nekoliko država članica i podupiru se namjenskim pozivima na podnošenje prijedloga u okviru programa Obzor 2020. U pismu namjere o povezanoj i automatiziranoj vožnji potpisanom 23. ožujka 2017. Norveška, Švicarska i 27 država članica EU-a obvezale su se pojačati suradnju u pogledu prekograničnih dionica, ruta ili koridora na kojima će se provoditi istraživanja, ispitivanja i opsežni demonstracijski projekti o sigurnosti u cestovnom prometu, pristupu podacima te kvaliteti i odgovornosti.

Kao što je **skupina na visokoj razini GEAR 2030**⁵⁷ zaključila u svojim prvim preporukama za automatizirana vozila koja se očekuju do 2020.⁵⁸, ta se vozila već sad mogu staviti na tržište EU-a u skladu s trenutnim okvirom EU-a za homologaciju na temelju *ad hoc* ocjene sigurnosti vozila. Završno izvješće skupine GEAR 2030. (koje će biti objavljeno u studenome 2017.) sadržavat će dugoročne preporuke u pogledu automatizacije višeg stupnja za vozila koja se očekuju do 2030. Istodobno, Gospodarska komisija Ujedinjenih naroda za Europu obavlja važan posao na međunarodnoj razini, uz sudjelovanje država članica EU-a i Komisije.

L3PILOT⁵⁹ važan je demonstracijski pilot-projekt u okviru programa Obzor 2020., koji će započeti u ljeto 2017. Naglasak projekta bit će na sveobuhvatnom pokusnom izvođenju niza automatiziranih funkcija za osobne automobile.

Kao dio aktivnosti podatkovnog gospodarstva u okviru **Strategije jedinstvenog digitalnog tržišta** Komisija rješava ključna pitanja koja uključuju odgovornost te pravila o dijeljenju podataka i vlasništvu nad podacima, a koja su vrlo bitna za razvoj automatizirane vožnje⁶⁰.

Porast uvođenja vozila koja su u sve većoj mjeri kooperativna, povezana i automatizirana znači da su potrebni kooperativni inteligentni prometni sustavi kako bi vozila mogla komunicirati izravno među sobom, s prometnom signalizacijom i cestovnom infrastrukturom, kao i s drugim korisnicima prometne mreže. Komisija je već predstavila strategiju čiji je cilj koordinirano i usklađeno uvođenje **kooperativnih inteligentnih prometnih sustava** u Europi do 2019.⁶¹ Svrha je predloženih mjera spriječiti rascjepkanost unutarnjeg tržišta te riješiti najkritičnija pitanja, kao što su kibersigurnost i zaštita podataka, koja su ključna za operativnu učinkovitost i prihvaćanje u javnosti. Osim toga, Komisija će 2017. donijeti nekoliko provedbenih mjera kako bi osigurala interoperabilnost i kontinuitet usluga.

U okviru **platforme C-ROADS**⁶² države članice surađuju u zajedničkom uvođenju kooperativnih inteligentnih prometnih sustava. Platforma će osigurati interoperabilnost utvrđivanjem zajedničkih tehničkih specifikacija i prekograničnim ispitivanjima.

⁵⁶ COM(2016) 588

⁵⁷ GEAR 2030. Komisijina je skupina na visokoj razini čija je zadaća izraditi preporuke za budući regulatorni okvir automobilskog sektora. [Odluka Komisije C\(2015\) 6943](#) od 19. listopada 2015.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

⁵⁹ Vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁶⁰ COM(2017) 228. Vidjeti i SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁶¹ COM(2016) 766

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html> Vidjeti i SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

Transeuropski kooperativni inteligentni prometni sustavi i prekogranična ispitivanja povezane i automatizirane vožnje: Komisija će ojačati svoju potporu sveobuhvatnim prekograničnim projektima i ispitivanja za povezanu i automatiziranu vožnju te uvođenje kooperativnih inteligentnih prometnih sustava do 2019. To će se temeljiti na platformi C-ROADS i pomoći će u provedbi mjera dogovorenih u prethodno navedenom pismu namjere. Navedene će se mjere financirati zajednički iz instrumenta za povezivanje Europe i Obzora 2020.⁶³

Povećanje učinkovitosti prometnih mreža

Povezivost i dostupnost digitalnih informacija u stvarnom vremenu dovodi do revolucionarnih promjena u logističkim postupcima i načinu planiranja putovanja. Oni omogućuju kombiniranje vrsta prijevoza tereta ili putnika tako da se prijevoz može odvijati najučinkovitijom, najisplativijom i ekološki najprihvatljivijom rutom.

Komisija poduzima mjere kojima će pridonijeti povećanju održivosti i učinkovitosti mreže mobilnosti stvaranjem poticaja i platformi, koji omogućuju bolje iskorištavanje prednosti i kapaciteta svake pojedine vrste prijevoza. U jesen 2017. **revidirat će zakonodavstvo o kombiniranom prijevozu**⁶⁴ u svrhu promicanja čistijih oblika prijevoza tereta. Smanjivanjem ograničenja kao što su postupci odobravanja te davanjem financijske potpore kroz fiskalne poticaje može se potaknuti prelazak na što je moguće manju upotrebu cestovne komponente kroz primjenu kombiniranog prijevoza.

Komisija je uspostavila **Forum za digitalni promet i logistiku**⁶⁵ s naglaskom na digitalizaciju i prihvaćanje prijevoznih isprava te na uspostavu sustava upravljanja. Rad Foruma obuhvaća sve aktere u logističkom lancu te potrebu za dogovorom o tehničkim rješenjima i pravilima o dostupnosti, razmjeni, kvaliteti i zaštiti podataka i vlasništvu nad podacima, kao i o financiranju i upravljanju.

Upotrebom povezanih i automatiziranih tehnologija za praćenje i planiranje robe te primjenom učinkovitijih čvorišta (uz postizanje većih faktora opterećenja za teška vozila) moglo bi se uvelike pridonijeti smanjenju upotrebe goriva i emisija.⁶⁶

Komisija donosi i zakonodavstvo o **informacijama o multimodalnim putovanjima**, kojim će se utvrditi specifikacije koje su potrebne da usluge pružanja informacija o multimodalnim putovanjima u cijelom EU-u budu točne i dostupne korisnicima preko granica u cijeloj prometnoj mreži.⁶⁷

3.4. Ulaganje u suvremenu mobilnu infrastrukturu

Sve predstavljene mjere pridonijet će stvaranju sustava čiste, konkurentne i povezane mobilnosti za poduzeća i građane EU-a u 2025., ali će ostvarenje te vizije znatno ovisiti o znatnim privatnim i javnim ulaganjima te uvođenju suvremene i učinkovite infrastrukture.

⁶³ COM(2017) 177

⁶⁴ Direktiva Vijeća 92/106

⁶⁵ C(2015) 2259

⁶⁶ [STRIA Roadmap 7 - CAT.docx - European Commission - Europa.eu](#)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_hr

Poticanje ulaganja u infrastrukturu u budućnosti

Uz fizičku prometnu mrežu te infrastrukturu za alternativna goriva, za sustav mobilnosti sutrašnjice bit će potrebne i digitalne infrastrukture koje su dobro međusobno povezane i interoperabilne preko granica. Bit će potrebna znatna ulaganja za uvođenje tih međusobno povezanih prekograničnih infrastruktura te usklađenih i interoperabilnih digitalnih usluga (pokrivenost mreže 5G, podatkovne mreže, kooperativni inteligentni prometni sustavi).

U okviru **Plana ulaganja za Europu** u manje od dvije godine aktivirano je 194 milijarde EUR novih ulaganja u 28 država članica; 9 % ulaganja odnosi se konkretno na prometni sektor, ali se time potiče i ulaganja u povezane sektore kao što su energetika, digitalni sektor te istraživanje i razvoj, uključujući vozila s niskim emisijama⁶⁸.

Instrumentom za povezivanje Europe u području prometa⁶⁹, s oko 24 milijarde EUR sredstava raspoloživih u razdoblju 2014. – 2020., financiraju se veliki i složeni projekti duž glavnih koridora osnovne mreže transeuropske prometne mreže. Programom su dosad sufinancirana 452 projekta u ukupnom iznosu od 19,4 milijarde EUR, što predstavlja ukupno ulaganje (u kombinaciji s drugim javnim i privatnim sredstvima) od 37,7 milijardi EUR. U okviru Instrumenta za povezivanje Europe u veljači 2017. raspisan je poziv za kombiniranje 1 milijarde EUR bespovratnih sredstava iz različitih financijskih instrumenata sa sredstvima javnih financijskih institucija, privatnog sektora i, prvi put, Europskog fonda za strateška ulaganja⁷⁰.

Bit će važno dodatno **povećati sinergije između prometne, energetske i telekomunikacijske infrastrukture** istraživanjem potencijala za kombiniranje sredstava iz odgovarajućih programa transeuropske mreže u okviru **Instrumenta za povezivanje Europe**. Time bi se moglo pridonijeti ostvarivanju međusektorskih ciljeva kao što su dekarbonizacija prometa i opskrbe energijom, diversifikacija i pametne mreže. Prvi poziv na podnošenje prijedloga „za sinergiju” u kojemu su kombinirani različiti sektori objavljen je krajem 2016. uz raspoloživa sredstva u iznosu od ukupno 40 milijuna EUR za prometne i energetske komponente Instrumenta za povezivanje Europe.

Za razdoblje 2014. – 2020. programirano je 70 milijardi EUR iz **Kohezijskog fonda i Europskog fonda za regionalni razvoj** za potporu sufinanciranju ulaganja u području mobilnosti i prometa⁷¹. Kohezijskom se politikom podupiru ulaganja u prometnu infrastrukturu (uglavnom željezničku i cestovnu), posebno u slabije razvijenim državama članicama i regijama, a cilj im je izgradnja veza koje nedostaju te uklanjanje uskih grla u sustavu. U svim se državama članicama kohezijskom politikom pomaže stvoriti pametniji, čistiji i sigurniji promet poticanjem ulaganja u područja kao što su održiva gradska mobilnost, sigurnost u cestovnom prometu, multimodalni prijevoz, inteligentni prometni sustavi, čista goriva i vozila te vožnja biciklom i hodanje.

Gradovi su područja u kojima postoje posebne potrebe za ulaganja u mobilnost. Na temelju iskustava stečenih u okviru Plana ulaganja za Europu Komisija zajedno s Europskom investicijskom bankom razmatra načine uspostave okvira za regulatornu i financijsku potporu

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_hr. Za konkretne primjere vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁶⁹ Vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁷⁰ Vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf

gradovima. Cilj je pojačati suradnju među gradovima, što bi omogućilo udruživanje projekata i povećanje njihove vrijednosti tako da budu profitabilni i privlačni privatnim ulagačima⁷².

Uvođenje inovativnih rješenja za mobilnost ovisit će i o daljnjim **ulaganjima u istraživanje i inovacije**. U Europi se provodi najveći multinacionalni istraživački program, Obzor 2020. U budućim pozivima u okviru programa Obzor 2020.⁷³ i njegovih javno-privatnih partnerstava, Europske inicijative za zelena vozila⁷⁴ i Zajedničkog poduzeća za gorive ćelije i vodik⁷⁵ poseban će naglasak biti na potpori budućoj mobilnosti. Potrebna je veća koordinacija ulaganja i istraživanja u području prometa između država članica i dionika na nacionalnoj i europskoj razini⁷⁶. Ona bi trebala pomoći i u usmjeravanju provedbe i praćenju napretka u kombinaciji s postojećim mehanizmima⁷⁷.

Ubrzavanje uspostave infrastrukture za alternativna goriva

Tržišni razvoj vozila na alternativna goriva znatno ovisi o širokoj dostupnosti **infrastrukture za alternativna goriva**⁷⁸, kao što su objekti za punjenje i održavanje električnih vozila. Putovanje Europom u električnim vozilima trebalo bi biti jednostavno, što znači da i električno punjenje mora biti jednostavno baš poput punjenja spremnika goriva⁷⁹.

Do 2020. više od 1 200 lokacija za alternativno punjenje, osobito lokacija za punjenje električnih vozila, primit će potporu u obliku bespovratnih sredstava iz **Instrumenta za povezivanje Europe**⁸⁰. Procjenjuje se da bi se u nestambenim i stambenim zgradama moglo uvesti 6 milijuna lokacija za punjenje (2,8 milijuna provedenih vodova i 3 milijuna stvarnih lokacija za punjenje) ako Europski parlament i Vijeće brzo usvoje prijedlog Komisije o reviziji Direktive o energetske učinkovitosti zgrada, o kojemu se trenutačno pregovara⁸¹.

Uspostava mreže lokacija za punjenje kojom bi ravnomjerno bila obuhvaćena cijela cestovna mreža EU-a te, primjerice, razvoj tehnologija i uređaja za pohranu energije, kao što su baterije, stoga predstavlja ključan uvjet za mobilnost bez emisija.

Kako je propisano **Direktivom o infrastrukturi za alternativna goriva**, države članice razvijaju nacionalne okvire politika kojima se utvrđuju planovi za tržišni razvoj vozila i plovila na alternativna goriva te za uspostavu odgovarajuće infrastrukture. Države članice koje još nisu dostavile svoje planove Komisiji trebaju to učiniti što je prije moguće. Komisija će objaviti **ocjenu tih nacionalnih okvira politika u studenome 2017**. Na temelju te analize, posebno ključnog aspekta izgradnje infrastrukture na prometnim koridorima transeuropske mreže i u gradskim područjima, Komisija će utvrditi ključne probleme i predložiti plan djelovanja kako bi se uklonili tržišni nedostaci koji opravdavaju djelovanje na razini EU-a, uz uključivanje svih relevantnih dionika.

⁷² Jedinstvena točka za gradove: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

⁷³ Vidjeti SWD(2017) 223 i SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

⁷⁶ Vidjeti SWD(2017) 223.

⁷⁷ Primjerice Inicijativa za ubrzanje inovacija u području čiste energije (COM(2016) 763 final) i Integrirani strateški plan za energetske tehnologije (Plan SET) (C(2015) 6317)

⁷⁸ Vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁷⁹ Govor predsjednika Junckera Europskom parlamentu, 26. studenoga 2014.

⁸⁰ COM(2017) 177

⁸¹ COM(2016) 765

Okosnica EU-a za infrastrukturu za punjenje do 2025.: Komisija će riješiti pitanje financiranja ulaganja u okviru **akcijskog plana za infrastrukturu za alternativna goriva** kako bi poduprla uspostavu okosnice EU-a za infrastrukturu za punjenje, u cilju da do 2025. koridori osnovne mreže transeuropske transportne mreže budu u potpunosti pokriveni lokacijama za punjenje⁸².

Baterije kao ključna razvojna tehnologija

Komisija od samih početaka podupire razvoj baterija⁸³ kao ključne razvojne tehnologije za električnu mobilnost i postizanje ciljeva energetske unije. Inicijative su bile usredotočene na to da se istraživanjima i razvojem doprinese poboljšanju radnih karakteristika baterija (mase, veličine, raspona, trajanja, mogućnosti recikliranja) te smanjenju troškova baterija. Sredstva za istraživanje bila su usmjerena na različite faze vrijednosnog lanca baterija, od materijala za baterije (nova ili poboljšana kemijska svojstva) do proizvodnje baterijskih ćelija (nove proizvodne tehnologije i strojevi), baterijskih sklopova i sustava upravljanja baterijama (npr. elektronika napajanja, povezivost s električnim vozilima i energetskom mrežom). Komisija je financirala i upotrebu prije stavljanja na tržište i pilot-proizvodne linije. Međutim, iako je konkurentna u više segmenata vrijednosnog lanca, industrija EU-a još nije uspjela razviti cjelokupan baterijski vrijednosni lanac. Baterijske ćelije se, na primjer, još uvijek uglavnom uvoze iz trećih zemalja jer u EU-u trenutačno nema masovne proizvodnje tih ćelija. S obzirom na sve veći strateški interes za baterije Komisija planira poduprijeti inicijative koje predvodi industrija u svrhu realizacije cjelokupnog baterijskog vrijednosnog lanca u EU-u koji bi se mogao upotrebljavati u svrhe mobilnosti i ostale svrhe (pohrana energije). Pohrana, uključujući baterije, jedan je od četiri prioriteta utvrđena u Komunikaciji o ubrzavanju inovacija u području čiste energije⁸⁴. Za poticanje inovacija i konkurentnosti sad je nužno ubrzati sadašnji rad, uz uključivanje država članica, industrije i istraživačkih centara. Taj bi se rad trebao temeljiti na potrebama i pažljivom razmatranju tržišnih uvjeta u cilju utvrđivanja i optimiziranja moguće intervencije na razini EU-a i globalnoj razini.

Poboljšanje proizvodnje baterijskih ćelija i baterijskih sklopova: Komisija će intenzivirati suradnju s dionicima (uključujući rad u okviru Plana za stratešku energetska tehnologiju⁸⁵) kako bi poduprla inicijative koje predvodi industrija te razvila mjere potpore istraživanju, razvoju i proizvodnji baterijskih ćelija i baterijskih sklopova sljedeće generacije u EU-u. Komisija će promicati integrirani europski ekosustav za baterije kao potporu električnoj mobilnosti i pohrani energije, čime će se početi rješavati problem ograničenih resursa i recikliranja baterija, što će pak olakšati pojavu novih poslovnih modela kružnog gospodarstva za automobilsku industriju.

4. ZAKLJUČCI

Mobilnost se ubrzano mijenja. Na početku ere povezanih i automatiziranih vozila, zajedničke mobilnosti, nulte emisije te lakog mijenjanja vrsta prijevoza, krajnje je vrijeme da izvršimo pripreme za budućnost mobilnosti u Europi. Europa mora prijeći s današnjih rascjepkanih prometnih mreža na integriran, suvremen i održiv sustav mobilnosti povezan s energetskim i

⁸² Vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁸³ Vidjeti SWD(2017) 177 za dodatne pojedinosti.

⁸⁴ COM(2016) 763

⁸⁵ C(2015) 6317

digitalnim mrežama. Građanima i poduzećima moraju se nuditi sigurna, pametna i praktična rješenja za mobilnost diljem Europe, a europska infrastruktura mora biti jedna od najnaprednijih među glavnim svjetskim gospodarstvima.

Ovom Komunikacijom Komisija predstavlja program za budućnost mobilnosti u EU-u, za stvaranje radnih mjesta, rast i socijalno pravednu tranziciju. Sveobuhvatnim paketom regulatornih mjera i mjera potpore može se svima osigurati čista, konkurentna i povezana mobilnost te omogućiti Europi da bude svjetski predvodnik u oblikovanju budućnosti mobilnosti.