



Bruxelles, 20.7.2016.  
COM(2016) 501 final

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

**Europska strategija za mobilnost s niskom razinom emisije**

{SWD(2016) 244 final}

## 1. UVOD

Mobilnost s niskom razinom emisije ključna je sastavnica općenitijeg prelaska na kružno gospodarstvo s niskim razinama emisije potrebno kako bi Europa zadržala konkurentnost i mogla zadovoljiti potrebe za mobilnošću ljudi i robe.

Prijevoz je zaslužan za gotovo četvrtinu emisija stakleničkih plinova u Europi i glavni je uzrok onečišćenosti zraka u gradovima. Odgovor Europe na te izazove nepovratan je prelazak na mobilnost s niskom razinom emisije u pogledu ugljena i onečišćivača zraka. *Cilj je jasan: emisije stakleničkih plinova u prometu morat će do sredine stoljeća biti barem 60 % niže nego u 1990.<sup>1</sup> i u stalnom padu prema njihovom potpunom ukidanju. Potrebno je hitno i drastično smanjiti emisije onečišćivača zraka u prometu koje štete našem zdravlju.*

Prijevoz sada ima mnogo veći potencijal za doprinos smanjenju emisija EU-a nego što je imao prije, što je u skladu obvezom preuzetom u okviru Pariškog sporazuma o klimatskim promjenama<sup>2</sup> i Programom održivog razvoja do 2030.

Na globalnoj razini prelazak na mobilnost s niskom razinom emisije već je započeo i sve je brži, a time se otvaraju brojne mogućnosti. Europskim proizvođačima automobila otvara se mogućnost da se osuvremene, odlučnije prihvate nove tehnologije i vrate povjerenje potrošača, a ostalim sektorima i proizvođačima da postanu predvodnici u svjetskim standardima i izvoze svoje proizvode. Osim toga, inovativnim poduzećima i pružateljima usluga u području energije i ulagačima pruža se mogućnost da pridonesu održivom rastu i otvaranju novih radnih mjesta.

Prelazak je već započeo na temelju postojećih politika EU-a<sup>3</sup>, a sada bi ga trebalo ubrzati s pomoću ove Strategije za gospodarstvo s niskom razinom emisije, vodeći pri tome računa o zadovoljenju potreba za mobilnošću u kontekstu učinkovitog unutarnjeg tržišta i globalne povezivosti. Kako bi se to ostvarilo, bit će potrebne brojne mjere. U akcijskom planu nabrojane su mjere koje ova Komisija namjerava poduzeti primjenjujući na njih načela i postupke bolje regulative kako bi osigurala da su sve predložene mjere utemeljene na dokazima, učinkovite, djelotvorne, proporcionalne i u skladu s načelom supsidijarnosti. Cilj tih mjera djelovati je na ključne poluge i tako okrenuti sektor prijevoza u pravom smjeru u pogledu tehnološke neutralnosti i doprinosa radnim mjestima, rastu i ulaganjima: 1. učinkovitiji prometni sustav, 2. alternativna energija za prijevoz s niskom razinom emisije i 3. vozila s niskom razinom emisije i bez nje. Osim toga, toj će promjeni pridonijeti horizontalni čimbenici kao što je strategija energetske unije, istraživanje i inovacije, industrijska politika i politika ulaganja, strategije digitalnog jedinstvenog tržišta i program vještina. Budući da je cestovni promet zaslužan za više od 70 % emisija stakleničkih plinova u prometu i za velik dio onečišćenja zraka<sup>4</sup>, djelovanje će biti usmjereno na to područje, a svi sektori prijevoza moći će i morati dati svoj doprinos.

EU će svojim inicijativama stvoriti povoljne uvjete i osigurati snažan poticaj za mobilnost s niskom razinom emisije. Mjere najavljene u ovoj komunikaciji dio su cjelovitog pristupa za koji je potrebna dugoročna suradnja svih dionika, uključujući države članice, koji će morati

---

<sup>1</sup> COM (2011) 144 *Bijela knjiga: Plan za jedinstveni europski prometni prostor – put prema konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima.*

<sup>2</sup> Sektor prometa pridonosi nacionalnim ciljevima smanjenja emisija stakleničkih plinova na temelju Odluke o raspodjeli tereta, COM(2016)482.

<sup>3</sup> Vidi pregled postojećih politika u radnom dokumentu službi priloženom ovoj komunikaciji.

<sup>4</sup> Cestovni promet najveći je izvor dušikova oksida (39 %) i važan izvor lebdećih čestica (13 %).

dati svoj doprinos u skladu sa svojim nadležnostima. Europski istraživači, proizvodni i uslužni sektor trebali bi nastaviti s inovacijama i donositi poslovne odluke vodeći računa o cilju koji je potrebno postići do sredine stoljeća. Kako bi svoje inovacije predstavili na europskom i globalnom tržištu, bit će im potrebni pravi poticaji i ulaganja u pravom trenutku. Regije i gradovi bit će također važni čimbenici u pronalaženju rješenja za mobilnost s niskom razinom emisije ondje gdje su problemi najizraženiji, a u konačnici će uspješnost odrediti ponašanje koje će korisnici mobilnosti odabrati.

Europa svoj prometni sustav može uspješno preobraziti samo uz pomoć održivih mjera koje provode svi dionici, a ta je preobrazba ključna za njezino blagostanje i dobrobit njezinih građana.

## **2. REGULATORNI OKVIR ZA MOBILNOST S NISKOM RAZINOM EMISIJE**

Kako bi se olakšao prelazak na mobilnost s niskom razinom emisije i ulagačima pružila sigurnost, potrebno je promijeniti regulatorni okvir EU-a. U prošlosti je napredak često bio neutraliziran rastućim zahtjevima prijevoza tako da bi polazna točka trebao biti učinkovitiji prometni sustav. Alternativnom energijom s niskom razinom emisije u području prijevoza otvara se mogućnost za inovacije i stvaranje novih radnih mjesta te omogućuje smanjenje ovisnosti Europe o uvezenoj nafti.

### **2.1 OPTIMIZACIJA PROMETNOG SUSTAVA I POVEĆANJE NJEGOVE UČINKOVITOSTI**

Način na koji je mobilnosti organizirana mijenja se zahvaljujući novim tehnologijama, poslovnim modelima i obrascima kretanja, a to se, primjerice, može vidjeti iz brzog širenja ekonomije suradnje u sektoru mobilnosti. Mobilnost sve više potiče potražnja, a to vodi k optimalnijoj upotrebi prijevoznih sredstava. Ta se promjena oslanja na podatke, jasnije cjenovne signale i multimodalne prometne sustave koji stoga imaju ključnu ulogu u pristupu EU-a mobilnosti s niskom razinom emisije.

#### *Rješenja u području digitalne mobilnosti*

Uz pomoć digitalnih tehnologija prijevoz može postati sigurniji, učinkovitiji i inkluzivniji, a one omogućuju i neometanu mobilnost od vrata do vrata, integiranu logistiku i usluge s dodanom vrijednošću. Kako bi se najbolje iskoristio njihov potencijal, te tehnologije trebaju biti dobro integrirane u održive koncepte mobilnosti. Stoga je uvođenje inteligentnih prometnih sustava za sve načine prijevoza postao neodvojiv dio razvoja multimodalne transeuropske prometne mreže<sup>5</sup>.

U području cestovnog prometa ulažu se znatni naponi za poticanje razvoja i uvođenje usklađenih inteligentnih prometnih sustava. U tu svrhu Komisija radi na okviru za brzo i usklađeno uvođenje takvih sustava širom EU-a.

#### *Pravedne i učinkovite cijene prijevoza*

S ekonomskog gledišta slanje odgovarajućih cjenovnih signala i uzimanje u obzir vanjskih učinaka jedan je od najracionalnijih načina poticanja energetski učinkovitijeg prijevoza, energije s niskom razinom emisije i brže obnove voznog parka. Iako se na razini EU-a za

---

<sup>5</sup> To obuhvaća Europski sustav za upravljanje željezničkim prometom za željeznicu, istraživanje o upravljanju zračnim prijevozom jedinstvenog europskog neba za zračni prijevoz i riječne informacijske usluge u sektoru unutarnjih plovnih putova.

kamionski i željeznički promet već naplaćuju pristojbe, na razini država članica i općina ima prostora za djelovanje u području prijevoza putnika. Tim bi se pristojbama trebalo upotpuniti postojeće oporezivanje motornih goriva.

U području naplaćivanja pristojbi na razini EU-a trebalo bi se prijeći na sustave naplaćivanja cestarina koji se temelje na stvarnom broju prijeđenih kilometara radi boljeg odražavanja načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”. U tu svrhu Komisija razvija norme za interoperabilne sustave za elektroničku naplatu cestarine u EU-u kako bi novim pružateljima usluga naplate cestarine olakšala pristup tržištu i smanjila općenite troškove sustava<sup>6</sup>. Nadalje, Komisija će revidirati Direktivu o naplati pristojbi za kamione kako bi omogućila naplatu pristojbi i na temelju diferencijacije ugljičnog dioksida te proširila neka od svojih načela na gradske i međugradске autobuse i osobne automobile i kombije<sup>7</sup>.

### *Promicanje multimodalnosti*

Mjere za potporu multimodalnoj integraciji igraju važnu ulogu u postizanju mobilnosti s niskom razinom emisije potičući prelazak na načine prijevoza s nižom razinom emisija kao što su unutarnji plovni putovi, pomorski prijevoz na kratkim udaljenostima i željeznički promet.

Revidirani regulatorni okvir za željeznički sektor<sup>8</sup>, primjerice, osmišljen je kako bi se željeznički promet učinio konkurentnijim i privlačnijim za putnike i teret. Kako bi dodatno promicala multimodalnost, Komisija će osuvremeniti poticaje za kombinirani prijevoz<sup>9</sup>, a priprema i mjere za poticanje kapaciteta i učinkovitosti upotrebe teretnih koridora<sup>10</sup>. Komisija podupire uvođenje multimodalnih koridora središnje mreže pripremom druge generacije planova rada i poticajnih mjera za ostvarenje transeuropske prometne mreže<sup>11</sup>.

Kako bi dodatno ojačala javni prijevoz i pridonijela smanjenju emisija ugljičnog dioksida u cestovnom prometu, Komisija priprema mjere za daljnji razvoj domaćeg prijevoza gradskim i međugradskim autobusima.

## **2.2 POVEĆANJE UPOTREBE ALTERNATIVNE ENERGIJE S NISKOM RAZINOM EMISIJE U PODRUČJU PRIJEVOZA**

U EU-u približno 94 % energetske potrebe u prometnom sektoru i dalje pokriva nafta, što je mnogo više od svih ostalih sektora i zbog čega prijevoz uvelike ovisi o uvozu. Iako je prelazak na alternativnu energiju s niskom razinom emisije u prometnom sektoru već započeo, u sljedećem desetljeću morat će se ubrzati. Europa će tako imati mogućnost zauzeti vodeći položaj u području novih proizvoda, kao što su napredna biogoriva. Potrebno je uspostaviti odgovarajuću infrastrukturu.

---

<sup>6</sup> Revizija Direktive 2004/52/EZ o europskoj elektroničkoj naplati cestarine i Odluke Komisije 2009/750/EZ.

<sup>7</sup> Revizija Direktive o eurovinjeti (1999/62/EZ).

<sup>8</sup> Dio su propisa suzakonodavci već donijeli, a ostatak će biti konačno donesen uskoro (COM(2013)26, COM(2013)28 i COM (2013)29).

<sup>9</sup> Nedavna ocjena Direktive o kombiniranom prijevozu pokazala je da ju je potrebno pojednostavniti, a da je gospodarske poticaje za multimodalni prijevoz potrebno revidirati.

<sup>10</sup> Revizija Uredbe 913/2010 o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe.

<sup>11</sup> Prijedlog uredbe o mjerama pojednostavnjenja radi brže provedbe projekata od zajedničkog interesa u području transeuropske prometne mreže.

## *Učinkoviti okvir za alternativnu energiju s niskom razinom emisije*

Kao dio revizije postojećeg zakonodavstva koje se odnosi na goriva i energiju iz obnovljivih izvora<sup>12</sup>, Komisija istražuje kako osigurati snažan poticaj za inovaciju u području energija potrebnih za dugoročnu dekarbonizaciju. To bi se, primjerice, moglo postići uvođenjem obveze za dobavljače goriva da osiguraju određeni udio obnovljive alternativne energije (među ostalim napredna i sintetička biogoriva), na primjer s pomoću obveznog miješanja ili obveze da smanje učinak stakleničkih plinova koje proizvodi energija koju dostavljaju.

Komisija je već navela da biogoriva proizvedena iz prehrambenih sirovina imaju ograničenu ulogu u dekarbonizaciji prometnog sektora i da ne bi trebala primati javnu potporu nakon 2020.<sup>13</sup> U kontekstu trenutačne analize za potporu reviziji postojećeg zakonodavstva o gorivima i energiji iz obnovljivih izvora Komisija stavlja naglasak na njihovo postupno ukidanje i zamjenu naprednijim biogorivima. Učinci će se pažljivo procijeniti, uključujući potrebe za ulaganje u području naprednih biogoriva i činjenicu da se u ovoj fazi ta goriva neće bez potpore moći natjecati s fosilnim gorivima ili biogorivima proizvedenima iz prehrambenih sirovina<sup>14</sup>.

Različiti načini prijevoza imaju različite izgleda za alternativnu energiju s niskom razinom emisije. Najveći broj mogućnosti trenutačno je raspoloživ za osobne automobile i autobuse, a za željeznički promet rješenja su prilično jednostavna uz pomoć elektrifikacije. U srednjoročnom razdoblju napredna biogoriva bit će osobito važna za zračni promet za kamione i međugradske autobuse. Očekuje se da će se prirodni plin sve više upotrebljavati kao alternativa za brodska goriva u pomorskom prometu i dizel za kamione i međugradske autobuse. Njegov se potencijal može znatno povećati upotrebom biometana i sintetičkog metana (pretvaranje električne energije u plin).

### *Uspostava infrastrukture za alternativna goriva*

Za velik dio alternativnih goriva (uključujući električnu energiju) potrebna je posebna infrastruktura koja ne postoji u okviru trenutačnog sustava opskrbe gorivom. Direktivom o infrastrukturi za alternativna goriva<sup>15</sup> predviđaju se zajedničke norme na unutarnjem tržištu, odgovarajuća raspoloživost infrastrukture i informacije za potrošače o kompatibilnosti goriva i vozila. Metodologija za usporedbu cijene goriva trenutačno je u izradi.

Na temelju te Direktive države članice će do studenoga 2016. razviti političke okvire za uspostavu javno dostupnih punionica vozila električnom energijom i postaje za punjenje prirodnim plinom te eventualno postaje za punjenje vodikom<sup>16</sup>. Kako bi se postigla masovna prihvaćenost i uvođenje električnih vozila, infrastruktura za punjenje i održavanje mora postati lako dostupna širom Europe. Krajnji cilj omogućiti je putovanje automobilom po cijeloj Europi tako što će punjenje električnih vozila postati jednostavno kao punjenje spremnika goriva.

---

<sup>12</sup> Direktiva 2009/28/EZ o promicanju uporabe energije iz obnovljivih izvora i Direktiva 98/70/EZ o kakvoći benzinskih i dizelskih goriva.

<sup>13</sup> COM (2014) 15 *Okvir za klimatsku i energetska politiku u razdoblju 2020. – 2030.*

<sup>14</sup> Potpora za napredna biogoriva može se dodijeliti samo u skladu s uvjetima utvrđenima u Smjernicama o državnim potporama za energiju i okoliš.

<sup>15</sup> Direktiva 2014/94/EU.

<sup>16</sup> Ako njihove politike obuhvaćaju dodjelu državne pomoći, države članice moraju se pridržavati primjenjivih pravila o državnim potporama.

EU toj uspostavi infrastrukture pruža potporu financijski i putem svojih platformi za dionike<sup>17</sup>. Projektima u tijeku razvija se poslovni model i testira održivost s pomoću ispitivanja u stvarnom životu, a za približno 100 projekata predviđena su javna i privatna ulaganja u iznosu većem od 1 milijarde EUR te financijska potpora EU-a od gotovo 600 milijuna<sup>18</sup>. U tom bi kontekstu trebalo dodatno istražiti i mogućnosti financiranja iz Europskog fonda za strateška ulaganja. Komisija će procijeniti je li potrebna prilagodba postojećih financijskih instrumenata s namjerom lakše provedbe prekograničnih projekata ulaganja u području infrastrukture za punjenje i alternativna goriva. Komisija u kontekstu svojeg rada na energetske učinkovitosti razmatra mogućnosti za promicanje ugradnje punionica za električna vozila u svoje zgrade.

### *Interoperabilnost i normizacija u području elektromobilnosti*

Normizacija i interoperabilnost ključni su kako bi se što bolje iskoristio opseg unutarnjeg tržišta, osobito u pogledu elektromobilnosti, a potrebno je ukloniti i prepreke za punjenje električnih vozila širom EU-a. Dodatne napore trebalo bi uložiti u poticanje stvaranja tržišta usluga u području elektromobilnosti na razini EU-a, kao što je prekogranična interoperabilnost plaćanja i pružanje informacija o punionicama u stvarnom vremenu.

U suradnji s državama članicama, industrijom i europskim organizacijama za normizaciju utvrđuju se norme na razini EU-a. Za automobile već postoji zajednička norma u pogledu utikača, a norme za indukcijsko punjenje, baterije i utikači za punjenje električnih autobusa i motocikala sljedeći su na redu. Osim toga Komisija je otvorila namjenski laboratorij kako bi osigurala potpunu interoperabilnost sljedeće generacije električnih automobila i pametnih mreža na temelju usklađenih normi, metoda provjere tehnologije i testiranja. EU je u tom području aktivan i na međunarodnoj razini, uključujući suradnju sa Sjedinjenim Američkim Državama i Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu.

## **2.3 PRELAZAK NA VOZILA BEZ EMISIJE**

Poboljšanu učinkovitost prometnih sustava i prelazak na alternativnu energiju s niskom razinom emisije potrebno je upotpuniti politikama kojima se pruža potpora učinkovitosti i inovacijama u području vozila i potražnji za takvim proizvodima.

U cestovnom prometu bit će potrebna dodatna poboljšanja motora s unutarnjim sagorijevanjem. Međutim, za prelazak na vozila s niskom razinom emisije i bez nje bit će potrebne brojne mjere na svim razinama donošenja politika kako bi se uključili proizvođači i korisnici. U usporedbi s prošlošću, u okviru politika bit će potrebno posvećivati više pozornosti i kamionima, gradskim i međugradskim autobusima.

### *Poboljšanja u ispitivanju vozila radi ponovne izgradnje povjerenja potrošača*

Tijekom protekle godine Komisija je uvela temeljne promjene u načinu mjerenja i provjere emisije vozila. Novo ispitivanje stvarnih emisija tijekom vožnje<sup>19</sup> uvest će se brzo kako bi

<sup>17</sup> Primjerice Forum za održivi promet.

<sup>18</sup> Sufinanciranje iz privatnih i javnih fondova, uključujući Instrument za povezivanje Europe i europske strukturne i investicijske fondove.

<sup>19</sup> Uredba Komisije (EU) 2016/427 od 10. ožujka 2016. (prvi paket propisa o stvarnim emisijama tijekom vožnje) i Uredba Komisije (EU) 2016/646 od 20. travnja 2016. (drugi paket propisa o stvarnim emisijama tijekom vožnje)

granične vrijednosti emisija onečišćivača zraka imale veći učinak na terenu i kako bi opet zadobile povjerenje potrošača. Novim okvirom za homologaciju osnažit će se neovisno ispitivanje, nadzor tržišta i aktivnosti provedbe zakona u Europi<sup>20</sup>. U tom kontekstu transparentnost<sup>21</sup> i okolišna učinkovitost vozila osigurat će povratak povjerenja potrošača i dodatne alate za rješavanje ozbiljnih problema kvalitete zraka širom EU-a.

Na globalno razini uvest se novi ispitni postupak pod nazivom Međunarodno usklađeni ispitni postupak za laka osobna vozila kako bi se došlo do realističnijih i točnijih vrijednosti ugljičnog dioksida i potrošnje goriva<sup>22</sup>. Donošenje normi za automobile i kombije za razdoblje nakon 2020. temeljit će se na tom novom ispitnom postupku, a prilikom utvrđivanja novih normi bit će potrebno uzeti u obzir veću strogost novog načina ispitivanja.

Komisija istražuje i održivost mjerenja potrošnje goriva i emisije ugljičnog dioksida u stvarnim uvjetima te moguću upotrebu tih podataka u informiranju potrošača i kontroli točnosti ispitnih postupaka<sup>23</sup>.

### *Strategija za automobile i kombije za razdoblje nakon 2020.*

Dokazalo se da su standardi EU-a u pogledu učinkovitosti potrošnje goriva za nove automobile i kombije snažan pokretač inovacija i učinkovitosti u području automobilske tehnologije<sup>24</sup>. Zahvaljujući sekundarnom tržištu vozila njihove se koristi postupno šire na cijeli vozni park. Emisije iz konvencionalnih motora s unutarnjim izgaranjem morat će se dodatno smanjiti nakon 2020. Vozila s niskom razinom emisije i bez nje moraju se staviti na tržište i do 2030. na njemu steći znatni udio. Za prelazak će biti potrebni poticaji na strani ponude i na strani potražnje u obliku mjera na razini EU-a i država članica te na lokalnoj i regionalnoj razini.

Komisija u okviru rada na uspostavi standarda u pogledu ugljičnog dioksida za automobile i kombije za razdoblje nakon 2020. procjenjuje njihove troškove i koristi, učinke na konkurentnost te razvoj industrijske politike u EU-u i svijetu. Isto tako, analizirat će učinak raznih načina poticanja vozila s niskom razinom emisije i bez nje na tehnološki neutralan način, kao što je utvrđivanje posebnih ciljeva za njih. Takva će se vozila morati pravilno definirati<sup>25</sup>, uključujući moguću razliku između vozila s niskom razinom emisije i vozila bez nje. Procijenit će se i uspostava općeg rasporeda za okvir nakon 2020., posebno određivanje prijelaznog cilja do 2030. Obnovu voznog parka trebalo bi što prije provesti. Komisija uz strategiju pokreće i javno savjetovanje o tim mogućnostima.

---

<sup>20</sup> Prijedlog nove uredbe koji je Komisija donijela 27. siječnja 2016., COM(2016)31.

<sup>21</sup> Komisija će predložiti i da certifikat o sukladnosti svakog vozila sadržava njegov faktor sukladnosti te će na taj način vrijednost emisije vozila postati transparentna potrošačima. To je predviđeno kao dio trećeg paketa propisa o emisijama u stvarnim uvjetima vožnje koji je trenutno u pripremi.

<sup>22</sup> Tehnički regulatorni odbor koji okuplja predstavnike država članica (Tehnički odbor za motorna vozila) 14. lipnja 2016. podržao je Nacrt Uredbe Komisije o uvođenju Međunarodno usklađenog ispitnog postupka za laka osobna vozila.

<sup>23</sup> U okviru neovisnog mehanizma za znanstveno savjetovanje radi se na znanstvenoj procjeni mogućnosti koje stoje na raspolaganju Komisiji.

<sup>24</sup> Ocjena uredaba 443/2009 i 510/2011 o utvrđivanju standarda smanjenja emisija za nove automobile i kombije.

<sup>25</sup> Postojećim uredbama 443/2009 i 510/2011 utvrđen je režim olakšica za vozila s emisijama iz ispušne cijevi ispod 50 g/km, što to bi uključivalo hibride punjive na utičnici, isključivo električne automobile i vozila na gorive ćelije (tj. s pogonom na vodik).

Te mjere treba podržati razvojem domaće proizvodnje nove generacije električnih baterijskih ćelija.

Kada je riječ o interesu potrošača, potrebno je uložiti veće napore u stvaranje tržišta vozila s niskom razinom emisije i bez nje. Stoga Komisija radi na poboljšanju informiranja potrošača označivanjem automobila<sup>26</sup> i na davanju potpore određivanjem pravila javne nabave. Države članice, lokalna i općinska tijela te sami proizvođači mogu osigurati toliko potreban poticaj.

Poseban je problem svijest potrošača u pogledu električnih vozila i vozila na gorive ćelije. Zahvaljujući poboljšanju tehnologije baterije, raste raspon, smanjuju se troškovi kupnje, a troškovi opskrbe gorivom i održavanja znatno su manji u odnosu na konvencionalna goriva. Svijest potencijalnih korisnika u pogledu tih prednosti mora se poboljšati. Cjelovitiji pristup u okviru kojeg bi se naznačile i emisije koje dolaze iz upotrijebljenog goriva ili energije mogao bi dodatno potaknuti izbor potrošača i povećati ulogu alternativnih goriva te lakše pridonijeti većem smanjenju emisija ugljičnog dioksida.

Porezni instrumenti vrlo su učinkovit način poticanja ponašanja potrošača. Države članice i dalje primjenjuju niz proturječnih poreznih poticaja koje obeshrabruju mobilnost s niskom razinom emisije, kao što su subvencije za fosilna goriva primjerice putem niskih stopa na određena goriva i porezni programi za službene automobile. Ti se programi u državama članicama moraju revidirati kako bi osigurali pozitivne poticaje za vozila s niskom razinom emisije i energiju za prijevoz. Kada je riječ o službenim automobilima, čiji je vozni park velik i brzo se obnavlja, znatno bi mogao pomoći dobro osmišljen okvir za uvođenje vozila s niskom razinom emisije i bez nje.

*Strategija za kamione, gradske i međugradске autobuse za razdoblje nakon 2020.*

Emisije iz kamiona, gradskih i međugradskih autobusa čine oko četvrtine emisija ugljičnog dioksida u cestovnom prometu te se očekuje da će od 2010. do 2030. porasti i do 10 %<sup>27</sup>. Iako za kamione, gradske i međugradске autobuse vrijede slični standardi u pogledu onečišćenja zraka kao za automobile i kombije te su ih se sada obvezni pridržavati u stvarnim uvjetima vožnje, EU za njih nije odredio standarde u pogledu učinkovitosti potrošnje goriva niti program praćenja ugljičnog dioksida u slučaju automobila i kombija.

Prvo, Komisija radi na dva prijedloga: u jednom je riječ o certificiranju emisija ugljičnog dioksida i potrošnji goriva tih vozila, a u drugom o praćenju tako certificiranih podataka i izvješćivanju o njima. Tim će se mjerama povećati transparentnost i olakšati razlike u naplaćivanju korištenja cestama.

EU će morati uvesti i mjere za aktivno smanjenje emisija ugljičnog dioksida iz kamiona, gradskih i međugradskih autobusa. U ostalim dijelovima svijeta, poput SAD-a, Kine, Japana i Kanade, već su uvedeni standardi, a neki europski proizvođači sudjeluju u tim programima. Europa ne smije zaostajati. Od nižih tekućih troškova prijevoza robe i učinkovitije upotrebe goriva u vozilima profitirat će cijelo gospodarstvo te, naposljetku, potrošači i putnici. Sa sekundarnog tržišta prednosti će se proširiti i na male i srednje prijevoznike.

---

<sup>26</sup> Prvi je korak objava ocjene Direktive o označivanju vozila (Direktiva 1999/94/EZ) zajedno s ovom strategijom. Komisija će možda razmotriti i proširenje označivanja na druge onečišćivače.

<sup>27</sup> Referentni scenarij EU-a za 2016.: Trendovi energetike, transporta i emisija stakleničkih plinova do 2050.



Ova će Komisija stoga ubrzati analitički rad na mogućnostima izrade standarda u pogledu emisija ugljičnog dioksida za takva vozila te će pokrenuti javno savjetovanje u okviru priprema za prijedlog tijekom ovog mandata. Budući da je prosječni vijek trajanja kamiona oko 10 godina, vozila prodana 2020. bit će prisutna na europskim cestama još i 2030. Kako bi se što prije napredovalo, razmotrit će se različite mogućnosti standarda, uključujući standarde samo za motore ili za cijela vozila, s ciljem smanjenja emisija znatno prije 2030. Komisija će u svojoj analizi upotrijebiti sve dostupne podatke, uključujući alat za simulaciju<sup>28</sup> razvijen u bliskoj suradnji s dionicima.

Potencijal uvođenja tehnologija s niskom razinom emisije ili bez nje razlikuje se ovisno o kategoriji tih vozila. Za neke kategorije – poput gradskih autobusa – rano uvođenje tehnologija bez emisije čini se realnim, a u tom bi smislu trebalo razmotriti i određivanje cilja u pogledu tehnologija bez emisije. Javna nabava moćan je instrument za stvaranje tržišta za inovativne proizvode i treba je iskoristiti za potporu prihvaćanja takvih vozila. Budući da znatan dio javne nabave provode općinska i lokalna tijela, postoji poseban potencijal za vozila javnog prijevoza, kao što su autobusi koji se koriste alternativnim energijama s niskom razinom emisije. Kako bi takva javna nabava bila još učinkovitija, Komisija trenutačno revidira Direktivu o čistim vozilima<sup>29</sup>, kojom su u javnu nabavu u EU-u uvedene obveze održivosti. Trenutačno se razmatra širenje njezina područja primjene, stroži zahtjevi za usklađenost i ciljevi nabave.

### **3. STVARANJE POVOLJNIH UVJETA ZA MOBILNOST S NISKOM RAZINOM EMISIJE**

Nizom horizontalnih inicijativa i aktivnosti na svim razinama poduprijet će se prelazak na mobilnost s niskom razinom emisije.

#### *Energetska unija: povezivanje prometnih i energetske sustava*

Mobilnost s niskom razinom emisije mogla bi utjecati na opskrbu energijom povećanjem potražnje za neke izvore energije i smanjenjem za druge. Dobavljači fosilnih goriva morat će potražiti nove mogućnosti u pogledu alternativne energije s niskom razinom emisije za prijevoz. Mobilnost s niskom razinom emisije mogla bi stvoriti veću potražnju za električnom energijom i dodatni pritisak na energetske sektor da se dekarbonizira u okviru sustava trgovanja emisijama EU-a.

Iako postojeća elektroenergetska infrastruktura općenito ima kapacitet zadovoljiti potrebe za širokom uporabom električne energije u prometu<sup>30</sup>, poteškoće se mogu pojaviti na razini raspodjele u razdobljima s vršnim opterećenjem. Komisija stoga u okviru strategije energetske unije<sup>31</sup> radi na prijedlogu tržišta električne energije s ciljem lakše integracije elektromobilnosti, potičući punjenje u razdoblju jeftine električne energije kada je potražnja niska, a ponuda visoka. Prijedlogom bi se mogle smanjiti prepreke vlastitoj proizvodnji, pohranjivanju i potrošnji obnovljive električne energije. Time bi se, primjerice, olakšala mogućnost potrošača da za punjenje vozila upotrebljavaju električnu energiju koju su sami proizveli s pomoću solarnih ploča.

<sup>28</sup> Alat za izračun potrošnje energije vozila.

<sup>29</sup> Direktiva 2009/33/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o promicanju čistih i energetske učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu.

<sup>30</sup> Povećana potražnja za električnom energijom u području prijevoza nadoknadila bi se manjom potražnjom u drugim sektorima zbog poboljšanja energetske učinkovitosti.

<sup>31</sup> COM(2015) 80, *Okvirna strategija za otpornu energetske uniju s naprednom klimatskom politikom*.

Baterije za električna vozila dugoročno bi mogle postati sastavni dio sustava električne energije i prema potrebi energijom napajati mrežu. Isto tako, vodik biometan i sintetička goriva mogli bi se proizvoditi iz električne energije u razdoblju niskih cijena, čime bi se stvorio oblik pohranjivanja energije.

### *Istraživanje, inovacije i konkurentnost*

Istraživanja i inovacije radi potpore dugoročnom prelasku na mobilnost s niskom razinom emisije potrebno je pojačati. Komisija još ove godine namjerava predstaviti integriranu strategiju za istraživanja, inovacije i konkurentnost u pogledu energetske unije kojom će se objediniti tri međusobno povezane komponente: energetske tehnologije, prijevoz i industrija. Cilj je osigurati usklađenost s tekućim horizontalnim raspravama o široj politici istraživanja, inovacija i konkurentnosti.

Izvori bi se odsada trebali usredotočiti na inovativne mogućnosti s niskom razinom emisije ili bez nje te na njihovu primjenu. Važno je utvrditi jasne prioritete i maksimalno povećati sinergije, npr. između prometnih i energetskih sustava, među ostalim razvojem rješenja za pohranjivanje energije, uključujući nove generacije baterija, koja zadovoljavaju zahtjeve prijevoza i omogućuju da Europa razvije proizvodnu bazu za masovnu proizvodnju takvih rješenja. Kada je riječ o energiji za prijevoz, smanjit će se tradicionalna tržišta fosilnih izvora energije i stvorit će se nove mogućnosti opskrbe alternativnim izvorima s niskom razinom emisije. Istraživačke aktivnosti trebale bi se stoga također usredotočiti na napredna biogoriva i sintetička goriva, koja su relevantna za dekarbonizaciju postojećeg cestovnog voznog parka i za sektore koji bi barem djelomično mogli ostati ovisni o tekućim gorivima, poput zračnog prometa.

Industrija ulaže u aktivnosti istraživanja i inovacije, a Europa tradicionalno ima jak položaj u pogledu proizvodnje povezane s prometom. Taj položaj treba zadržati. Iako Europa u području cestovnog prometa ima vodeću ulogu u patentima za poboljšanje motora s unutarnjim izgaranjem, u ostatku svijeta prisutan je veći broj patenata za alternativnu energiju, a i tržišta vozila s niskom razinom emisije rastu brže izvan EU-a. EU jednostavno ne može dopustiti da inovacije i razvoj novih tehnologija (da ne govorimo o stvaranju novih radnih mjesta) prevladavaju izvan Unije. Europa mora i dalje biti vodeća u postavljanju standarda.

Mobilnost s niskom razinom emisije i inovacije morat će biti sastavni dio industrijskih politika svih država članica. Pitanje konkurentnosti ne odnosi se samo na velike proizvođače vozila, bilo automobila, teških vozila, zrakoplova, vlakova ili plovila. Proizvođači sastavnih dijelova, često mala i srednja poduzeća, ključan su dio europske proizvodnje.

### *Digitalne tehnologije*

Digitalne tehnologije nude golem potencijal za poboljšanje prometnog sustava i stvaraju nove mogućnosti za proizvodnju i usluge. Digitalne tehnologije podupiru i integraciju prijevoza s ostalim sustavima, poput energetske sustava, a sektor mobilnosti čine učinkovitijim.

No kako bi se u potpunosti iskoristile prednosti digitalizacije u području prometa, potrebno je stvoriti regulatorne okvire za poticanje razvoja i tržišnog prihvaćanja takvih tehnologija te postaviti standarde za osiguranje interoperabilnosti, uključujući preko granica, te omogućiti

razmjenu podataka istovremeno uzimajući u obzir zaštitu podataka i pitanja kibernetičke sigurnosti. U okviru strategije jedinstvenog digitalnog tržišta<sup>32</sup> Komisija priprema inicijativu o slobodnom protoku podataka kako bi se spriječila neopravdana ograničenja lokacije podataka i riješila pitanja pristupa podacima i njihove uporabe, među ostalim i podataka o prijevozu i prometu. U svojoj Komunikaciji o digitalizaciji europske industrije<sup>33</sup> Komisija je već predstavila mjere za potporu novih poslovnih modela, primjerice za ekonomiju suradnje.

### *Vještine*

Procjenjuje se da je u prometnoj industriji u cjelini zaposleno više od 15 milijuna ljudi, što čini 7 % ukupno zaposlenih u EU-u<sup>34</sup>. Kako bi se omogućio tehnološki prelazak na mobilnost s niskom razinom emisije, potrebne su nove vještine. Cilj Komisijina programa novih vještina za Europu<sup>35</sup> riješiti je taj problem. Automobilski sektor i sektor pomorske tehnologije bit će među prvim sektorima u okviru inicijative „Plan za sektorsku suradnju u području vještina”.

### *Ulaganja*

Cilj je strategije za mobilnost s niskom razinom emisije i osigurati potrebnu sigurnost za ulagače. Investicijski instrumenti EU-a bit će usmjereni prema podupiranju veće učinkovitosti prometnog sustava na tehnološki neutralan način, alternativne energije s niskom razinom emisije u prometu te vozila s niskom razinom emisije i bez nje.

Plan ulaganja za Europu ključan je za potporu tih ciljeva politike. Znatan napredak postignut je u provedbi komponente za prijevoz u okviru Europskog fonda za strateška ulaganja. Naglasak je stavljen na mobiliziranje potrebnih privatnih i javnih ulaganja, povećanje sposobnosti apsorpcije rizika i sigurnost pri pružanju potpore projektima koji imaju poteškoća u pristupu dugoročnom financiranju<sup>36</sup>. Ta potpora može uključivati i osnivanje platformi i druge povezane aktivnosti kako bi se gradovima pomoglo u udruživanju i iskorištavanju financijskih sredstava te pružanje tehničke pomoći u okviru Europskog savjetodavnog centra za ulaganja.

Osim toga, dostupni su i brojni posebni fondovi EU-a. Omotnica povezana s prometom u okviru europskih strukturnih i investicijskih fondova iznosi ukupno 70 milijardi EUR, uključujući 39 milijardi EUR za potporu prelasku na mobilnost s niskom razinom emisije. To uključuje i 12 milijardi EUR za razvoj niskouglične, multimodalne održive gradske mobilnosti. U okviru Instrumenta za povezivanje Europe predviđeno je 24 milijarde EUR. Znatan dio programa za istraživanja i inovacije u prometu u okviru Obzora 2020. u iznosu od 6,4 milijarde EUR usmjeren je na niskougličnu mobilnost.

### *Djelovanje gradova*

Gradski promet odgovoran je za 23 % emisija stakleničkih plinova u EU-u. To je jedan od razloga zašto mnoga gradska područja premašuju ograničenja u pogledu onečišćenja zraka.

---

<sup>32</sup> COM(2015) 192.

<sup>33</sup> COM(2016) 180.

<sup>34</sup> Podaci za 2014. temeljeni na Eurostatovoj Anketi o radnoj snazi (15 – 64 godine). U uslugama prijevoza zaposleno je oko 11 milijuna osoba (uključujući poštanske i kurirske djelatnosti), a u području proizvodnje prometne opreme više od 4 milijuna.

<sup>35</sup> COM (2016) 381.

<sup>36</sup> Primjeri uključuju tekući rad na oblikovanju financijskih proizvoda za poticanje ulaganja u vozni park autobusa s niskom razinom emisije ili za poboljšanje ekološke učinkovitosti plovila.

Provedba strategije uvelike će ovisiti o gradovima i lokalnim tijelima, a gradovi već imaju vodeću ulogu u prelasku na mobilnost s niskom razinom emisije, provodeći poticaje za energije i vozila s niskom razinom emisije. Kao dio sveobuhvatnog pristupa planiranjem održive gradske mobilnosti, integriranjem prostornog planiranja i razmatranjem potražnje za mobilnošću, gradovi potiču prelazak na aktivan način putovanja (vožnja biciklom i hodanje), javni prijevoz i/ili zajedničke programe mobilnosti, tj. zajedničko korištenje biciklima i automobilima (*bike- and car-sharing*) te zajednička vožnja automobilom (*car-pooling*), kako bi se u gradovima smanjila zagušenja i onečišćenja.

Mnogi su se europski gradovi ambiciozno postavili prema ispunjavanju klimatskih ciljeva iz Pariškog sporazuma, a Komisija će ih u tome i dalje podržavati, među ostalim i u okviru Plana EU-a za gradove i njegove partnere. Razmjene najboljih praksi i uvođenje novih tehnologija na lokalnoj razini trebalo bi dodatno olakšati inicijativama kao što su Sporazum gradonačelnika, Pametni gradovi i zajednice, Europsko partnerstvo za inovacije ili inicijativa CIVITAS za čišći i bolji prijevoz u gradovima.

### *Globalno djelovanje u pogledu međunarodnog prijevoza*

U sektoru zrakoplovstva poduzete su razne mjere smanjenja emisija, uključujući velik napredak tehnologije i zrakoplove s učinkovitijom potrošnjom goriva te poboljšanja upravljanja zračnim prometom. Međutim, potreban je daljnji napredak, posebno na međunarodnoj razini, jer rast zračnog prometa premašuje smanjenja emisija. Na ovogodišnjoj skupštini Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) EU će biti odlučan u postizanju sporazuma o globalnom tržišno utemeljenom mehanizmu za rješavanje pitanja emisija u međunarodnom zračnom prometu i ostvarenju ugljično neutralnog rasta od 2020. Cilj te globalne tržišno utemeljene mjere i drugih mjera, poput nedavno dogovorene međunarodne norme u pogledu ugljičnog dioksida za nove zrakoplove, osigurati je ugljično neutralni rast međunarodnog zračnog prometa od 2020. EU će preispitati svoju domaću mjeru (sustav trgovanja emisijama EU-a za zrakoplovstvo) u svjetlu ishoda skupštine.

Nadovezujući se na uvođenje „indeksa energetske učinkovitosti” za nove brodove u međunarodnom pomorskom prometu, EU se također obvezao još ove godine u okviru Međunarodne pomorske organizacije osigurati čvrst i obvezatan globalni sporazum za prikupljanje emisija stakleničkih plinova i izvješćivanje o njima u međunarodnom pomorskom prometu. Njemu se ubrzo treba dodati međunarodni sporazum u pogledu cilja smanjenja emisija u sektoru pomorskog prometa, nakon čega bi trebale uslijediti mjere ublažavanja emisija u međunarodnom pomorskom sektoru. EU je već utvrdio propise na temelju kojih će brodovi koji se koriste lukama EU-a od 2018. morati pratiti i provjeravati emisije te o njima izvještavati. EU te propise može prilagoditi u slučaju postizanja međunarodnog sporazuma o globalnom sustavu. U pogledu onečišćivača zraka Komisija podržava daljnje mjere Međunarodne pomorske organizacije u cilju smanjenja tih emisija, kao što je određivanje dodatnih područja kontrole emisija i provedba globalne gornje granice udjela sumpora u gorivu u 2020.

EU je i dalje odlučan ne samo pridonijeti smanjenju emisija, nego i dati financijski i tehnički doprinos izgradnji kapaciteta u cijelom svijetu. EU je već uključen u projekte izgradnje kapaciteta s mnogim zemljama u razvoju te surađuje s Međunarodnom organizacijom za civilno zrakoplovstvo i Međunarodnom pomorskom organizacijom u osiguravanju razvijanja istinski globalnih kapaciteta kako bi se suočilo s budućim izazovima, među ostalim diljem Afrike te s nekim najmanje razvijenim zemljama i malim otočnim državama.

#### **4. ZAKLJUČCI**

Strategijom za mobilnost s niskom razinom emisije trebalo bi se znatno utjecati na modernizaciju gospodarstva EU-a, čime bi se smanjile emisije u sektoru prometa i ispunile obveze koje je EU preuzeo u okviru Pariškog sporazuma.

Komisija poziva Europski parlament, Vijeće, Europski gospodarski i socijalni odbor i Odbor Regija da podrže strategiju te potiče sve sudionike da se aktivno uključe i uspješno je provedu suradnjom na svim razinama i u svim sektorima.

Usporedno s ovom strategijom Komisija pokreće javno savjetovanje o pristupu smanjenju emisija u cestovnom prometu: iz automobila i kombija te kamiona, gradskih i međugradskih autobusa.