

Bruxelles, 11. prosinca 2020.
(OR. en)

14012/20

TRANS 599
AVIATION 247
MAR 163
CLIMA 352
ENV 804
MI 566
RECH 520
COMPET 631
ENER 496
IND 268

POP RATNA BILJEŠKA

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	11. prosinca 2020.
Za:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2020) 789 final
Predmet:	KOMUNIKACIJA KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU, VIJEĆU, EUROPSKOM GOSPODARSKOM I SOCIJALNOM ODBORU I ODBORU REGIJA Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2020) 789 final.

Priloženo: COM(2020) 789 final



Bruxelles, 9.12.2020.
COM(2020) 789 final

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

**Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema
budućnosti**

{SWD(2020) 331 final}

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

Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti

1. NAŠA VIZIJA

1. **Mobilnost i promet važni su svima.** Od svakodnevnog putovanja na posao, posjećivanja obitelji i prijatelja, turizma do pravilnog funkcioniranja globalnih lanaca opskrbe robom u našim trgovinama i industrijskoj proizvodnji, mobilnost omogućuje naš gospodarski i društveni život. Slobodno kretanje osoba i robe unutar njezinih granica temeljna je sloboda Europske unije (EU) i njezina jedinstvenog tržišta. Putovanje unutar EU-a povećalo je koheziju i ojačalo europski identitet. Druga najveća stavka u rashodima europskih kućanstava upravo je promet, čiji udio u europskom BDP-u iznosi 5 % i u kojem je izravno zaposleno oko 10 milijuna radnika.
2. Usprkos **brojnim koristima za korisnike mobilnost uzrokuje i probleme za naše društvo.** One uključuju emisije stakleničkih plinova, onečišćenje zraka i vode, zagađenje bukom, ali i nesreće i sudare, zagušenje i gubitak biološke raznolikosti, što utječe na naše zdravlje i dobrobit. Dosadašnja nastojanja i mjere politike nisu u dovoljnoj mjeri riješila te probleme. Emisije stakleničkih plinova u prometnom sektoru s vremenom su se povećale i sada njihov udio u ukupnim emisijama EU-a iznosi čak 25 %.
3. Daleko **najveći izazov za prometni sektor jest kako znatno smanjiti emisije i povećati održivost.** Preobrazba u tom području istodobno je prilika za poboljšavanje kvalitete života, a europskoj industriji u svim fazama prilika za modernizaciju, stvaranje visokokvalitetnih radnih mjesta, razvoj novih proizvoda i usluga, jačanje konkurentnosti te postizanje globalnog predvodništva s obzirom na to da druga tržišta brzo napreduju prema cilju mobilnosti s nultim emisijama. Budući da prometni sektor u ukupnim emisijama stakleničkih plinova u EU-u sudjeluje s visokim udjelom, EU-ov cilj smanjenja stakleničkih plinova za najmanje –55 % do 2030. te postizanja klimatske neutralnosti do 2050. ostvarit će se samo ako se ambicioznije politike smanjenja ovisnosti prijevoza o fosilnim gorivima uvedu bez odgode i u sinergiji s nastojanjima da se postigne nulta stopa onečišćenja. **Uspješna provedba europskog zelenog plana¹ ovisi o našoj sposobnosti da osiguramo održivost cijelog prometnog sektora.**
4. Pandemija bolesti COVID-19 jasno je pokazala da je zaštita dobrog funkcioniranja jedinstvenog tržišta bitna za EU. Kriza je pokazala ključnu ulogu prijevoza te socijalne, zdravstvene i gospodarske štete do kojih dolazi kada je slobodno kretanje osoba, robe i usluga iznimno ograničeno ili čak potpuno onemogućeno. Očuvanje lanaca opskrbe te **koordinirani europski pristup povezanosti i prijevozu nužni su za svladavanje bilo koje krize** i jačanje strateške autonomije i otpornosti EU-a.
5. Stoga **osiguravanje stvarne otpornosti našeg prometnog sustava na buduće krize mora biti i ključni cilj buduće prometne politike EU-a.** Uspostava jedinstvenog europskog prometnog prostora kako je predviđeno Bijelom knjigom iz 2011.² i dalje je temelj europske prometne politike. Poticanje kohezije, smanjivanje regionalnih razlika te poboljšavanje povezanosti i pristupa svih regija unutarnjem tržištu i dalje su strateški važni

¹ COM(2019) 640 final, Europski zeleni plan.

² COM(2011) 144 final, Bijela knjiga – Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima. Komisija je tu bijelu knjigu ocijenila i u dokumentima SWD(2020) 410 i SWD(2020) 411.

za EU. Pandemija bolesti COVID-19 znatno je utjecala na mobilnost. U kontekstu oporavka od te teške krize mobilnost bi uz pomoć javne potpore trebala omogućiti „obnovu uz poboljšanje” i napredak prema održivoj i udobnijoj budućnosti.

6. **Ekologizacija mobilnosti mora postati nova osnova za rast prometnog sektora.** Mobilnost u Europi trebala bi se temeljiti na učinkovitom i međusobno povezanom multimodalnom putničkom i teretnom prometnom sustavu koji je unaprijeđen povoljnom željezničkom mrežom velikih brzina, široko dostupnom infrastrukturom za punjenje vozila s nultim emisijama³ i opskrbu obnovljivim i niskougljičnim gorivima te čišćom i aktivnijom mobilnosti u zelenijim gradovima koji pridonose dobrom zdravlju i dobrobiti svojih građana.
7. **Digitalizacija će postati neizostavan pokretač modernizacije cijelog sustava** i učiniti ga pouzdanim i učinkovitijim. Europa mora isto tako iskoristiti digitalizaciju i automatizaciju kako bi se dodatno povećale sigurnost, zaštita, pouzdanost i udobnost i tako zadržao vodeći položaj EU-a u proizvodnji prijevozne opreme i pružanju povezanih usluga te kako bi se zahvaljujući učinkovitim i otpornim logističkim lancima poboljšala naša globalna konkurentnost.
8. Iz tog se razvoja ne smije nikoga izostaviti: **ključno je da mobilnost bude dostupna i priuštiva svima, da ruralne i udaljene regije budu bolje povezane⁴, pristupačne osobama sa smanjenom pokretljivošću i osobama s invaliditetom te da se u prometnom sektoru osiguraju dobri socijalni uvjeti, mogućnosti za prekvalifikaciju i privlačna radna mjesta.** Europski stup socijalnih prava europski je kompas kojim se osigurava da zelena i digitalna tranzicija budu socijalno poštene i pravedne.
9. **Naposljetku, postojeću paradigmu postupnih promjena moramo zamijeniti paradigmom korjenite preobrazbe.** Zato se u ovoj strategiji iznosi plan kojim se europski promet odlučno usmjerava prema održivoj i pametnoj budućnosti. Da bi naša vizija postala stvarnost, u njemu se utvrđuje 10 vodećih područja te iznosi akcijski plan koji će usmjeravati naš rad u sljedećih nekoliko godina. Scenariji na kojima se temelji strategija, a koji su istovjetni onima za Plan za postizanje klimatskog cilja do 2030.⁵, pokazuju da se mjerama politike navedenima u ovoj strategiji, uz odgovarajuću ambiciju, može ostvariti **smanjenje emisija prometnog sektora od 90 % do 2050.** Uzimajući u obzir i analizu iz popratnog radnog dokumenta službi⁶ utvrđene su **ključne etape** koje pokazuju put kojim europski prometni sustav mora ići kako bi se ostvarili naši ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti te odražavaju potrebnu razinu ambicije naših budućih politika, i to:

Do 2030.:

- na europskim cestama bit će u upotrebi najmanje 30 milijuna vozila s nultim emisijama,
- 100 europskih gradova bit će klimatski neutralno,
- udvostručit će se željeznički promet velikih brzina,
- skupni prijevoz putnika koji podliježe voznom redu trebao bi biti ugljično neutralan na relacijama kraćima od 500 km,
- automatizirana mobilnost bit će u širokoj upotrebi,
- plovila s nultim emisijama bit će spremna za tržište.

Do 2035.:

³ U ovoj Komunikaciji pojam „vozilo” odnosi se, ovisno o kontekstu, na sve vrste vozila, među ostalim automobile, kamione, autobuse, laka vozila, vlakove, zrakoplove, brodove, trajekte itd.

⁴ Taj će se aspekt dodatno ispitati 2021. u okviru Komunikacije Komisije o dugoročnoj viziji za ruralna područja.

⁵ COM(2020) 562 final, Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030. Ulaganje u klimatski neutralnu budućnost za dobrobit naših građana

⁶ SWD(2020) 331

- veliki zrakoplovi s nultim emisijama bit će spremni za tržište.

Do 2050.:

- gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila bit će bez emisija,
- udvostručit će se željeznički teretni promet,
- utrostručit će se željeznički promet velikih brzina,
- multimodalna transeuropska prometna mreža (TEN-T) opremljena za održiv i pametan prijevoz s vezama velike brzine bit će u funkciji na području sveobuhvatne mreže.

2. ODRŽIVA MOBILNOST – NEPOVRATAN PRELAZAK NA MOBILNOST S NULTIM EMISIJAMA

10. U europskom zelenom planu postavlja se cilj smanjenja emisija stakleničkih plinova iz prometa od 90 % kako bi EU do 2050. postao klimatski neutralno gospodarstvo dok istodobno radi na ostvarenju cilja nulte stope onečišćenja. Da bi se sustav na taj način promijenio, **moramo 1. sve vrste prijevoza učiniti održivijima, 2. održiva alternativna rješenja učiniti široko dostupnima u multimodalnom prometnom sustavu i 3. uvesti odgovarajuće poticaje za tranziciju. To su tri stupa našeg budućeg djelovanja.**
11. To znači da se **moraju iskoristiti sve poluge politike:** 1. **mjere za znatno smanjenje postojeće ovisnosti o fosilnim gorivima** (zamjenom postojećih voznih parkova vozilima s niskim i nultim emisijama te poticanjem upotrebe obnovljivih i niskougljičnih goriva), 2. **odlučan rad na tome da se veći broj aktivnosti preusmjeri na održivije vrste prijevoza** (točnije da se poveća broj putnika koji putuje željeznicom i koji s posla i na posao putuje javnim prijevozom i aktivnim vrstama prijevoza te da se velik dio prijevoza tereta preusmjeri na željeznicu, unutarnje plovne putove i kratku plovidbu) te 3. **internalizacija vanjskih troškova** (provedbom načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”, osobito u okviru mehanizama za određivanje cijene ugljika i naplate pristojbe za korištenje infrastrukture).

2.1. Moramo sve vrste prijevoza učiniti održivijima

12. **Sve vrste prijevoza neophodne su za naš prometni sustav i zato moraju postati održivije.** Prvi je stup našeg pristupa neodgodivo poticanje uvođenja vozila s niskim i nultim emisijama te obnovljivih i niskougljičnih goriva u cestovnom, brodskom, zračnom i željezničkom prijevozu. Moramo poduprijeti istraživanje i inovacije u području konkurentnih, održivih i kružnih proizvoda⁷ i usluga, osigurati da industrija nudi odgovarajuća vozila i goriva, izgraditi potrebnu infrastrukturu i poticati potražnju krajnjih korisnika. To je bitno za ostvarivanje naših klimatskih ciljeva do 2030. odnosno 2050. i cilja nulte stope onečišćenja te omogućivanje europskim poduzećima da zadrže vodeći položaj u industriji na svjetskoj razini. Tehnološku neutralnost važno je održati u svim vrstama prijevoza, no to ne bi trebalo zaustaviti nastojanja za ukidanje ovisnosti o fosilnim gorivima.

VODEĆA INICIJATIVA 1 – POTICANJE ŠIRE UPOTREBE VOZILA S NULTIM EMISIJAMA, OBNOVLJIVIH I NISKOUGLJIČNIH GORIVA I POVEZANE INFRASTRUKTURE

13. Iako se brzo povećava, udio **vozila s niskim ili nultim emisijama u voznim parkovima i dalje je prenizak.** Standardi za CO₂, emisije onečišćujućih tvari u zraku i pravila javne

⁷ Kružni proizvodi i usluge pridonijet će općoj održivosti prometa. U Akcijskom planu za kružno gospodarstvo (COM(2020) 98 final) utvrđeno je sedam lanaca vrijednosti ključnih proizvoda, među ostalim baterije i vozila te građevinski sektor.

nabave, kao što su ona iz Direktive o čistim vozilima⁸, i dalje će utjecati na politike u našoj tranziciji prema mobilnosti s nultim emisijama u cestovnom prijevozu, dok će zahvaljujući većoj ponudi vozila s nultim emisijama održiva mobilnost postati svima cjenovno pristupačnija. Stoga, kako bi se postigli ciljevi iz Plana za postizanje klimatskog cilja do 2030. i osigurao neometan prelazak na mobilnost s nultim emisijama od 2025., Komisija će do lipnja 2021. predložiti reviziju **standarda za CO₂** za automobile i kombije. Komisija će na isti način preispitati i standarde za CO₂ za teška vozila.

14. Tijekom proteklih pet godina velik se trud ulaže u smanjenje emisija onečišćujućih tvari iz motornih vozila u zrak. Automobili koji se danas prodaju ispuštaju znatno manje onečišćujućih tvari od onih iz 2015. No može se učiniti više: predstojeći prijedlog **strožih standarda za emisije onečišćujućih tvari u zrak** za vozila s motorom s unutarnjim izgaranjem (Euro 7) osigurat će da se na tržište stavljaju samo moderna vozila s niskim emisijama.
15. Partnerstva u okviru programa Obzor Europa, kao što su „Baterije”, „2Zero” i „Čisti vodik”, mogla bi pridonijeti ponudi inovativnih tehnologija za vozila. Istodobno je potrebna opsežna politika kojom bi se **potaknula potražnja za vozilima s nultim emisijama** i uklonile prepreke na našem jedinstvenom tržištu, uz istodobno poštovanje međunarodnih obveza Unije. Spomenute standarde zaštite okoliša trebalo bi popratiti mjerama kojima će se povećati potražnja za takvim vozilima, kao što su određivanje cijene ugljika, oporezivanje, naplata pristojbe za korištenje cesta i revizija pravila o težini i dimenzijama teških vozila. Komisija će predložiti mjere za poticanje uvođenja vozila s nultim emisijama u korporativne i gradske vozne parkove. Usto će se novom uredbom o baterijama osigurati da se na tržište stavljaju baterije koje su održive i sigurne kroz cijeli životni ciklus. Zahtjevi za održivost i kraj životnog ciklusa, među ostalim u pogledu ugljičnog otiska te etička i održiva nabava sirovina, ključni su za smanjenje ekološkog otiska električnih vozila.
16. Naš zakonodavni okvir za **tehničku ispravnost** trebalo bi prilagoditi kako bi se osigurala cjeloživotna usklađenost vozila s emisijskim i sigurnosnim standardima. Jedno neispravno vozilo može onečistiti naš zrak više od nekoliko tisuća čistih vozila⁹.
17. Samim razvojem motora cestovnih vozila prema nultoj stopi emisija ne rješava se problem upotrebe guma uslijed koje se stvara buka i mikroplastika. Gume onečišćuju naše vode i mora te naposljetku njihovi ostaci mogu ući i u prehrambeni lanac. Trebalo bi dodatno promicati **gume visoke kvalitete** jer se njima smanjuju potrošnja energije i emisije (uključujući buku kotrljanja) i održava sigurnost vozila. Smanjenjem ukupnog ekološkog otiska proizvodnje i rastavljanja automobila baviti će se i predstojeća revizija Direktive o otpadnim vozilima.
18. To bi dobavljačima goriva i operaterima trebao biti jasan znak da pogonska goriva moraju postati ugljično neutralna te da se **bez odgode mora uvesti široka upotreba održivih obnovljivih i niskougljičnih goriva**. Komisija će razmotriti i dodatne mjere kojima će poduprijeti upotrebu tih goriva, možda uvođenjem minimalnog udjela ili kvota u okviru revizije preinačene Direktive o obnovljivoj energiji.
19. Rješenja s nultim emisijama već se uvode u **cestovnom prometu**. Proizvođači sada intenzivno ulažu u baterijska električna vozila. Sve su prihvaćenija na tržištu, posebno automobili, kombiji i gradski autobusi, a pojavljuju se i kamioni i autobusi za duge pruge. Proizvođači ulažu i u vozila s pogonom na vodikove gorivne ćelije, posebno za

⁸ Direktiva (EU) 2019/1161 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o izmjeni Direktive 2009/33/EZ o promicanju čistih i energetski učinkovitih vozila u cestovnom prijevozu (Tekst značajan za EGP.) SL L 188, 12.7.2019., str. 116.–130.

⁹ Vidjeti na primjer: SWD(2012) 206 final i novije ispitivanje provedeno u Belgiji. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

komercijalne vozne parkove, autobuse i prijevoz teških tereta. Te obećavajuće mogućnosti podupiru se u okviru strategija EU-a za integraciju energetskeg sustava¹⁰ i strategija za vodik¹¹ te strateškog akcijskog plana za baterije¹². Energetska učinkovitost kriterij je za određivanje prioriteta pri budućem odabiru prikladnih tehnologija, pri čemu se uzima u obzir cijeli životni ciklus. Prijelazna tehnološka rješenja trebala bi u cijelosti biti u skladu sa standardima za emisije CO₂ i onečišćenje. U **željezničkom prijevozu** trebalo bi povećati upotrebu električne energije, a kada to nije moguće, upotrebu vodika.

20. Dekarbonizacija **zračnog i brodskog prijevoza** u idućim desetljećima bit će puno teža jer još ne postoje tehnologije s nultim emisijama spremne za tržište, naime razvoj i životni ciklus zrakoplova i plovila je dug, a u tim sektorima potrebna su velika ulaganja u opremu i infrastrukturu za opskrbu gorivom i prisutna je velika međunarodna konkurencija. Međunarodne emisije EU-a iz brodskog prijevoza i zrakoplovstva povećale su se za više od 50 % od 1990. Potrebno je hitno djelovati u tim sektorima, među ostalim dok se oporavljaju od aktualne krize. Te vrste prijevoza moraju imati prioritet u pristupu dodatnim obnovljivim i niskougljičnim tekućim i plinovitim gorivima¹³ jer kratkoročno neće biti dostupni prikladni alternativni pogonski sustavi. Inicijativama „ReFuelEU Aviation” i „FuelEU Maritime” potaknut će se proizvodnja i uvođenje održivih goriva u zračnom i pomorskom prijevozu te će se pristupiti rješavanju tog pitanja. Nadalje, Komisija će razmotriti uspostavu Saveza lanaca vrijednosti za obnovljiva i niskougljična goriva u okviru kojeg će javna tijela, industrija i civilno društvo surađivati kako bi se povećala opskrba gorivima s najvećim potencijalom i njihova upotreba te tako dopunilo djelovanje Europskog saveza za čisti vodik i nastavilo uspješno djelovanje Europskog saveza za baterije¹⁴.
21. Kako bi se **poboljšala energetska učinkovitost i smanjile emisije iz zrakoplova i plovila**, moraju se promicati ambiciozni standardi za njihovo projektiranje i rad. EU mora i dalje blisko surađivati sa svim međunarodnim organizacijama, kao što su Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO) i Međunarodna pomorska organizacija (IMO), na konkretnim mjerama za ostvarivanje znanstveno utemeljenih globalnih ciljeva smanjenja emisija u skladu s Pariškim sporazumom¹⁵. Treba se posebno usmjeriti i na razvoj radikalno novih tehnologija kako bi na tržište mogli doći plovila i zrakoplovi s nultim emisijama. Kako bi se to postiglo, Unija bi trebala stvoriti poticajno okruženje, među ostalim odgovarajućim politikama za određivanje cijene ugljika te istraživanjem i inovacijama osobito u sklopu partnerstava koja bi se mogla uspostaviti u okviru programa Obzor Europa (kao što su „Brodski promet s nultim emisijama”, „Čisti zračni promet” i „Čisti vodik”). Učinkovitije upravljanje prometom, na primjer u okviru inicijative Jedinstveno europsko nebo, može također rezultirati znatnim koristima za okoliš¹⁶. Navedene su aktivnosti neophodni elementi **„paketa mjera” koji je potreban za dekarbonizaciju zrakoplovstva i pomorskog prijevoza**, pri čemu su globalne mjere i dalje ključne.
22. Intenzivnije uvođenje i upotreba obnovljivih i niskougljičnih goriva mora se odvijati usporedno sa stvaranjem opsežne mreže **infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom** kako bi se u potpunosti omogućila široka primjena vozila s niskim i nultim emisijama u

¹⁰ COM(2020) 299 final, Energija za klimatski neutralno gospodarstvo: strategija EU-a za integraciju energetskeg sustava.

¹¹ COM(2020) 301 final, Strategija za vodik za klimatski neutralnu Europu.

¹² COM(2018) 293 final, PRILOG 2. – Strateški akcijski plan za baterije.

¹³ To bi na primjer mogli biti vodik, sintetička vodikova goriva i napredna biogoriva. Sigurnosne standarde za brodski prijevoz koji se odnose na vodik treba na primjer izraditi unaprijed kako bi se potaknulo rano uvođenje, dok bi postupci certificiranja trebali biti što jednostavniji, a da pritom ne ugrožavaju ukupnu razinu sigurnosti.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_hr

¹⁵ EU i njegove države članice trebali bi se zalagati za ostvarenje tog cilja na sljedećoj Općoj skupštini ICAO-a 2022.

¹⁶ Na taj se način emisije iz zračnog prometa mogu smanjiti do 10 %, a upravljanje zračnim prometom moglo bi pomoći u smanjenju učinaka zrakoplovstva na klimu koji nisu povezani s emisijama CO₂.

svim vrstama prijevoza. „Punjenje” je europska vodeća inicijativa u okviru mehanizma za oporavak i otpornost¹⁷: cilj je do 2025. izgraditi polovinu od 1 000 postaja za opskrbu vodikom i trećinu od tri milijuna javnih postaja za punjenje električnih automobila¹⁸ potrebnih do 2030. Krajnji je cilj osigurati gustu i vrlo raširenu mrežu postaja kako bi se svim kupcima, uključujući operatore teških vozila, omogućio jednostavan pristup. Komisija će objaviti strateški plan provedbe inicijative s nizom dodatnih mjera za potporu brzoj uspostavi infrastrukture za alternativna goriva, među ostalim na područjima na kojima takva infrastruktura još uvijek nedostaje. Te mjere mogle bi uključivati preporuke za postupke prostornog planiranja i izdavanje dozvola te financiranje, a izrađivale bi se u suradnji s Komisijinim Forumom za održivi promet koji okuplja važne javne i privatne predstavnike iz cijelog lanca vrijednosti¹⁹.

23. Europa treba isto tako stati na kraj stalnoj fragmentaciji i sveprisutnom nedostatku interoperabilnih usluga punjenja/opskrbe gorivom za sve vrste prijevoza u cijeloj Europi. U kontekstu **predstojeće revizije Direktive o infrastrukturi za alternativna goriva (AFID)** Komisija će razmotriti mogućnosti za utvrđivanje većeg broja obvezujućih ciljeva u pogledu uspostave infrastrukture te daljnje mjere kojima bi se osigurala potpuna interoperabilnost infrastrukture i usluga za korištenje infrastrukture za sva vozila s pogonom na alternativna goriva. Među ključnim problemima koje treba riješiti jesu primjereno informiranje potrošača kako bi se riješio trenutni problem netransparentnosti u određivanju cijena te olakšavanje neometanog prekograničnog plaćanja. Nadalje, da bi došlo do očekivane šire upotrebe baterijskih električnih vozila i drugih oblika e-mobilnosti, integracija u elektroenergetsku mrežu mora biti neometana. Uspostava infrastrukture za pametno punjenje pomoći će u osiguravanju kapaciteta za skladištenje energije i fleksibilnosti elektroenergetskog sustava. Osim Direktive AFID, u istom će smislu trebati revidirati i Uredbu o transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) i druge instrumente politike kao što su preinačena Direktiva o obnovljivoj energiji i njezin mehanizam za obračun električne energije te Direktiva o energetske svojstvima zgrada s perspektivom povećanja ciljeva za postaje za punjenje u našim zgradama. Komisija će osigurati usklađenost s potrebnim ulaganjima u mrežu u okviru svojih inicijativa iz strategija EU-a za integraciju energetskog sustava i za vodik.

VODEĆA INICIJATIVA 2 – ZRAČNE LUKE I LUKE S NULTIM EMISIJAMA

24. **Luke i zračne luke** važne su za našu međunarodnu povezanost, europsko gospodarstvo i regije u kojima se nalaze. U njihovoj tranziciji u čvorišta s nultim emisijama novi standard mora postati najbolja praksa koju slijede luke i zračne luke s najodrživijim poslovanjem,²⁰ a moraju biti omogućeni i održiviji oblici povezanosti. Luke i zračne luke trebale bi postati čvorišta multimodalne mobilnosti i odnosno prometna čvorišta u kojima se povezuju sve relevantne vrste prijevoza. Time će se na lokalnoj razini poboljšati kvaliteta zraka te pridonijeti boljem zdravlju stanovnika u njihovoj blizini. Luke unutar njih voda i morske luke imaju veliki potencijal da postanu novi centri čiste energije za integrirane elektroenergetske sustave te vodik i ostala niskougljična goriva, ali i ogledne lokacije za ponovnu upotrebu otpada i kružno gospodarstvo.

¹⁷ COM(2020) 575 final, Godišnja strategija održivog rasta 2021.

¹⁸ Broj potrebnih javnih postaja za punjenje električnih vozila bit će detaljno procijenjen u procjeni učinka koja će se provesti u okviru revizije Direktive o infrastrukturi za alternativna goriva.

¹⁹ Drugi dionici na tržištu i predstavnici financijskog sektora bit će prema potrebi pozvani da sudjeluju u postupku. Poticanje izgradnje infrastrukture za punjenje u fondu javnih i privatnih zgrada od posebne je važnosti u tom kontekstu: punjenje se u velikoj većini slučajeva obavlja kod kuće ili na poslu. Inicijativa će biti u potpunosti usklađena s aktualnom inicijativom „val obnove” i one će se međusobno nadopunjavati. Komisija će uspostaviti skupinu na visokoj razini za inicijativu „punjenje” kako bi potvrdila rezultate tog postupka.

²⁰ Kao što su inicijative „EcoPorts” (Ekološke luke), koju je osmislilo Udruženje europskih morskih luka (ESPO), i „Airport Carbon Accreditation” (Akreditiranje emisija CO₂ iz zračnih luka u okoliš), koju je pripremio Međunarodno zrakoplovno vijeće – Europska regija (ACI EUROPE).

25. Komisija će predložiti **mjere kako bi naše luke i zračne luke bile čišće**, poticanjem upotrebe obnovljivih i niskougljičnih goriva te napajanja usidrenih plovila i prizemljenih zrakoplova energijom iz obnovljivih izvora umjesto fosilnim gorivima, poticanjem razvoja i upotrebe novih, čistih i tiših zrakoplova i plovila, revidiranjem pristojbi na zračnim lukama, ekologizacijom kretanja po tlu u zračnim lukama te lučkih usluga i operacija, optimizacijom pristajanja u lukama i širom primjenom pametnog upravljanja prometom. Komisija će poduzeti daljnje aktivnosti u pogledu mjera koje je Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) predložila u svom izvješću s ažuriranom analizom učinaka zrakoplovstva na klimu koji nisu povezani s emisijama CO₂.²¹
26. Moraju se povećati **javna i privatna ulaganja** u lokalnu proizvodnju obnovljive energije, održiviji multimodalni pristup te obnovu voznog parka²² u zračnom i brodskom prijevozu. Za neka od tih ulaganja bilo bi korisno utvrditi relevantne kriterije u taksonomiji održivosti kojima bi se obuhvatile posebnosti svake vrste prijevoza, među ostalim tijekom tranzicije na nulte emisije. Isto se tako može očekivati da će od koristi biti i revidirana kreditna politika koju mora donijeti Europska investicijska banka (EIB).
27. Kako bi se znatno smanjio širi ekološki otisak sektora brodskog prijevoza, u sinergiji s uvođenjem alternativnih brodskih goriva trebalo bi poduzeti mjere predviđene za perspektivu nulte stope onečišćenja. Prioritet bi trebala biti uspostava opsežnih „**područja kontrole emisija**” u svim vodama EU-a, s krajnjim ciljem ostvarenja nulte stope onečišćenja zraka i vode u pomorskom prometu, od čega bi korist imali morski bazeni, obalna područja i luke. Komisija predvodi nastojanja da se time posebno obuhvati Sredozemno more te namjerava započeti sa sličnim nastojanjima za Crno more. Nadalje, preispitat će se propis EU-a o recikliranju brodova²³ kako bi se utvrdile mjere kojima bi se mogao ojačati taj propis, tj. kako bi se dodatno promicale sigurne i održive prakse recikliranja brodova.

Ključne etape²⁴ u smanjenju postojeće ovisnosti o fosilnim gorivima:

- 1) Do 2030. na cestama će biti najmanje 30 milijuna automobila s nultim emisijama i 80 000 kamiona s nultim emisijama.
- 2) Do 2050. gotovo svi automobili, kombiji, autobusi i nova teška vozila bit će s nultim emisijama.
- 3) Prekooceanska plovila s nultim emisijama bit će spremna za tržište 2030., a veliki zrakoplovi s nultim emisijama 2035.

2.2. Moramo osigurati široku dostupnost održivih alternativnih rješenja radi boljeg izbora vrsta prijevoza

28. Drugi stup našeg pristupa **osiguravanje je široke dostupnosti održivih alternativnih rješenja sada** u okviru potpuno integriranog i pouzdanog sustava multimodalne mobilnosti. EU se ne može osloniti isključivo na tehnološka rješenja: da bi se riješilo pitanje klimatskih promjena i smanjilo onečišćenje, treba odmah poduzeti aktivnosti za

²¹ Vidjeti COM(2020) 747 final, Ažurirana analiza učinaka zrakoplovstva na klimu koji nisu povezani s emisijama CO₂ i mogućih mjera politike u skladu s člankom 30. stavkom 4. Direktive EU-a o sustavu trgovanja emisijama.

²² Na primjer, emisije CO₂ iz najnovije generacije zrakoplova, koja je već dostupna, manje su za 20–25 %, a manja je i razina buke koju proizvode.

²³ Uredba (EU) br. 1257/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenoga 2013. o recikliranju brodova i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 1013/2006 i Direktive 2009/16/EZ, SL L 330, 10.12.2013, str. 1.

²⁴ Uzimajući u obzir i analizu iz popratnog radnog dokumenta službi te su ključne etape utvrđene kako bi se zacrtao razvojni put europskog prometnog sustava i ostvarili naši ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti; one odražavaju potrebnu razinu ambicije naših budućih politika.

prilagodbu našeg sustava mobilnosti. Multimodalnost spaja sve prednosti različitih vrsta prijevoza s obzirom na praktičnost, brzinu, trošak, pouzdanost, i predvidljivost te zahvaljujući tom spoju može ponuditi učinkovitija rješenja za prijevoz osoba i robe. Pandemija bolesti COVID-19 pokazala je da je veća multimodalnost važna za povećanje otpornosti našeg prometnog sustava te da je javnost spremna prihvatiti održive alternativne načine putovanja.

29. **Ljudi su spremni prijeći na održivije vrste prijevoza**, osobito u okviru svoje svakodnevne mobilnosti, pri čemu su trošak, dostupnost i brzina glavni uvjeti za prelazak²⁵. EU mora pomoći u stvaranju odgovarajućih uvjeta za širu upotrebu održivih alternativnih rješenja koja su sigurna, konkurentna i priuštiva. Ako postoje odgovarajuća alternativna rješenja po konkurentnim cijenama, ljudi odabiru održiviju vrstu prijevoza²⁶.
30. Istodobno se **mijenjaju obrasci mobilnosti i ponašanje potrošača**. Te promjene dodatno potiče pandemija bolesti COVID-19, a uvelike ih olakšavaju digitalna rješenja. Rad na daljinu, videokonferencije, elektronička trgovina te uvođenje usluga dijeljene i kolaborativne mobilnosti pridonose aktualnoj preobrazbi mobilnosti.

VODEĆA INICIJATIVA 3 – ODRŽIVIJA I ZDRAVIJA MEĐUGRADSKA I GRADSKA MOBILNOST

31. Potrebno je odlučno djelovati kako bi se prometni sektor preobrazio u istinski multimodalni sustav usluga održive i pametne mobilnosti. Kako bi se to postiglo, Europa bi trebala izgraditi visokokvalitetnu prometnu mrežu s brzim vlakovima na kratkim udaljenostima i čistim zrakoplovima kojima će se poboljšati mogućnosti putovanja na velike udaljenosti. Komisija će raditi na stvaranju povoljnih uvjeta za prijevoznike kako bi do 2030. putnicima mogli ponuditi ugljično neutralne opcije za planirana zajednička putovanja kraća od 500 km unutar EU-a. Komisija će tijekom 2021.–2022., u okviru revizije mjerodavnog zakonodavstva EU-a, taj cilj u njega ugraditi. Uz poštovanje prava tržišnog natjecanja zračni prijevoznici trebali bi prodavati veći broj multimodalnih karata. Ulaganja bi trebala biti usmjerena na nadogradnju potrebne infrastrukture mreže TEN-T kako bi se omogućio prelazak na održivije veze. Poduzet će se mjere za uspostavljanje cjelovitog prometnog sustava u kojem su ulaganja EU-a, državne potpore, pravila za dodjelu kapaciteta i obveze pružanja javnih usluga usmjereni na ispunjavanje potreba mobilnosti i poticanje raznih multimodalnih mogućnosti.
32. **Europska godina željeznice 2021. izvrsna je prilika da države članice, Komisija i željeznički sektor ojačaju transeuropske veze**. Zahvaljujući provedbi četvrtog željezničkog paketa i otvaranju željezničkih tržišta tržišnom natjecanju, željeznički prijevoznici brže će reagirati na potrebe potrošača te će poboljšati kvalitetu svojih usluga i njihovu isplativost. Smanjenju troškova prekograničnih vlakova pridonijet će i usklađena homologacija vozila na razini EU-a. Po dovršetku mreže TEN-T, uključujući pruge velikih brzina, povezanost duž glavnih koridora bit će bolja. Potrošačima će željeznicu dodatno učiniti privlačnijom bolja informiranost putnika o njihovim pravima te osiguravanje nediskriminirajućeg pružanja putnih informacija, uključujući jedinstvene karte.
33. Komisija će 2021. predložiti **akcijski plan za unaprjeđenje usluga željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnih usluga željezničkog prijevoza putnika**. Njime će se podržati nastojanja država članica da ključne veze među gradovima ubrzaju boljim upravljanjem kapacitetima, koordiniranim sastavljanjem voznih redova,

²⁵ Posebno izvješće Eurobarometra 495 pokazalo je da je većina korisnika automobila spremna preći na ekološki prihvatljivije oblike prijevoza za svoje svakodnevne potrebe. Alternativno rješenje koje je jednako brzo ili ima sličnu cijenu potaknulo bi ispitanike da odaberu ekološki prihvatljivije rješenje za putovanja na velike udaljenosti.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Na primjer, od otvaranja brze željezničke linije između Barcelone i Madrida upotreba zračnog prijevoza smanjila se s 85 % u 2008. na 38 % u 2016., dok se upotreba željezničkog prijevoza povećala s 15 % na 62 % u istom razdoblju.

povećanjem voznih parkova željezničkih vozila i ciljanim poboljšanjima infrastrukture radi poticanja novih, među ostalim noćnih, željezničkih usluga. Platforme ili druge organizacijske strukture predviđene za tu svrhu trebale bi biti otvorene svim državama članicama. U cilju poticanja provedbe 15 pilot-projekata do 2030. na određenim trasama trebalo bi poduprijeti pilot-usluge koje uključuju sve zainteresirane dionike, a kombinacijom ugovora o javnim uslugama i usluga otvorenog pristupa mogli bi se ispitati razni modeli za nove veze i usluge.

34. U jedinstvenom europskom željezničkom prostoru potrebna su poboljšanja, pa će Komisija razmotriti **mjere za proširenje željezničkog tržišta**²⁷ kako bi se željezničkim prijevoznicima omogućio pristup visokokvalitetnim kapacitetima i na najbolji način iskoristila željeznička infrastruktura. **Trebalo bi olakšati upotrebu i kupnju karata za prekogranična putovanja.** Komisija će 2021. početi predlagati regulatorne mjere kako bi omogućila inovativne i fleksibilne karte kojima se spajaju razne vrste prijevoza te se putnicima nudi putovanje doslovno od vrata do vrata.
35. Kao što je predviđeno u Planu za postizanje klimatskog cilja do 2030., povećanje modalnog udjela kolektivnog prijevoza, hodanja i vožnje bicikla te automatizirana, povezana i multimodalna mobilnost znatno će smanjiti onečišćenje i zagušenje koja uzrokuje promet, osobito u gradovima, te poboljšati zdravlje i dobrobit ljudi. **Gradovi predvode i trebali bi stoga i dalje predvoditi tranziciju na veću održivost.** Komisija će dodatno surađivati s gradovima i državama članicama kako bi osigurala da svi veliki i srednji gradovi koji su gradski čvorovi u mreži TEN-T do 2030. izrade vlastite planove održive gradske mobilnosti. Planovi bi trebali uključivati nove ciljeve, na primjer cilj nulte stope emisija i nulte stope smrtnih slučajeva na cestama. Raste upotreba aktivnih vrsta prijevoza, kao što je vožnja biciklom, a gradovi su najavili izgradnju više od 2 300 km dodatne biciklističke infrastrukture. To bi se u sljedećem desetljeću trebalo udvostručiti na 5000 km sigurnih biciklističkih staza. Komisija usto razmatra i da pripremu misije u području klimatski neutralnih i pametnih gradova²⁸ postavi kao strateški prioritet za zajedničko djelovanje kako bi se do 2030. dekarbonizirao velik broj europskih gradova.
36. Neometana multimodalnost koju omogućuju digitalna rješenja važna je u gradskim i prigradskim područjima. Sve veće opterećenje sustava prijevoza putnika pojačalo je **potražnju za novim i inovativnim rješenjima**, pa su razne usluge prijevoza integrirane u uslugu dostupnu na zahtjev u skladu s konceptom mobilnosti kao usluge (MaaS). Istodobno se u mnogim gradovima prelazi na usluge dijeljene i kolaborativne mobilnosti (dijeljeni automobili, bicikli, naručivanje vožnje i ostali oblici mikromobilnosti) olakšane pojavom posredničkih platformi, što omogućuje smanjenje broja vozila u svakodnevnom prometu.
37. EU i države članice moraju ispuniti očekivanja građana u pogledu čistijeg zraka, smanjenja buke i zagušenja te sprečavanja smrtnih slučajeva na našim gradskim ulicama. Revidiranjem Paketa za gradsku mobilnost u cilju promicanja i podupiranja tih održivih i zdravih vrsta prijevoza Komisija će pridonijeti **poboljšanju postojećeg europskog okvira za gradsku mobilnost.** Potrebne su jasnije smjernice o upravljanju mobilnošću na lokalnoj i regionalnoj razini, među ostalim za bolje urbanističko planiranje te povezanost s ruralnim i prigradskim područjima kako bi se osobama koje svaki dan putuju na posao i s posla osigurale mogućnosti održive mobilnosti. Europske politike i financijska potpora trebale bi biti u skladu sa značajem gradske mobilnosti za cjelokupno funkcioniranje mreže TEN-T te

²⁷ Komisija će prije svega ocijeniti međudjelovanje Uredbe (EU) br. 913/2010 i Direktive 2012/34/EU, Uredbe (EU) br. 1315/2013 i Direktive 92/106/EEZ.

²⁸ Europskim misijama u području istraživanja i inovacija nastojat će se pronaći rješenja za neke od najvećih problema s kojima se suočava naš svijet. Sastavni su dio okvira programa Obzor Europa čija provedba počinje 2021.

https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_hr

uključivati odredbe o rješenjima za prvi/zadnji kilometar koja uključuju čvorišta multimodalne mobilnosti, mogućnosti za parkiranje i nastavljavanje putovanja javnim prijevozom (engl. *park and ride*) te sigurnu infrastrukturu za hodanje i vožnju biciklom.

38. Komisija će razmotriti na koje se načine može osigurati održiviji prijevoz putnika na zahtjev (taksiji i vozila za privatni najam) te građanima ponuditi učinkovite usluge uz istodobno održavanje neometanog funkcioniranja jedinstvenog tržišta i rješavanje socijalnih i sigurnosnih pitanja. Komisija će usto **pomoći gradovima da moderniziraju svoj paket instrumenata politike**, među ostalim u područjima kao što su mikromobilnost, potpora nabavi²⁹ vozila s nultim emisijama, uključujući autobuse i trajekte, te povezana infrastruktura. Bolje informiranje o zonama s niskim i nultim emisijama i zajedničke oznake te digitalna rješenja za vozila mogu pomoći u održavanju dobrog funkcioniranja jedinstvenog tržišta i olakšati ostvarivanje temeljnih sloboda.

VODEĆA INICIJATIVA 4 – EKOLOGIZACIJA PRIJEVOZA TERETA

39. Prema europskom zelenom planu znatan bi se dio od 75 % kopnenog tereta koji se danas prevozi cestom **trebao početi prevoziti željeznicom i unutarnjim plovnom putovima**. Ekologizaciji prijevoza tereta u Europi mogu pridonijeti i **kratka plovidba** i učinkovita vozila s nultim emisijama. Stoga treba hitno djelovati jer je do sada ostvaren relativno slab napredak: na primjer, modalni udio željeznice u kopnenom prijevozu tereta pao je s 18,3 % u 2011. na 17,9 %³⁰ u 2018.
40. Kako bi se poduprla ekologizacija aktivnosti prijevoza tereta u Europi, **postojeći okvir za intermodalni prijevoz mora se uvelike modernizirati** te preobraziti u djelotvoran alat. Trebalo bi razmotriti mogućnost revidiranja regulatornog okvira kao što je Direktiva o kombiniranom prijevozu te uvođenje gospodarskih poticaja za aktivnosti prijevoza i infrastrukturu. Mehanizmi poticaja trebali bi se temeljiti na nepristranom praćenju učinkovitosti u skladu s europskim okvirom za mjerenje emisija iz prometa i logistike.
41. **Multimodalna logistika mora biti dio te preobrazbe** unutar i izvan gradskih područja. Rast e-trgovine znatno je promijenio obrasce potrošnje, no mora se posvetiti pažnja vanjskim troškovima milijuna isporuka, uključujući smanjenje broja vožnji bez tereta i nepotrebnih vožnji. Stoga bi pri planiranju održive gradske mobilnosti trebalo uzeti u obzir teretnu dimenziju u okviru namjenskih planova za održivu gradsku logistiku. Tim će se planovima ubrzati uvođenje već dostupnih rješenja s nultim emisijama, uključujući teretne bicikle, automatizirane isporuke i dronove (bespilotne letjelice) te bolje iskorištavanje unutarnjih plovni putova do gradova.
42. U nekim dijelovima Europe postoji izrazit **manjak infrastrukture za prekrcaj**, osobito kopnenih multimodalnih terminala, pa bi tom problemu trebalo dati najviši prioritet. Trebalo bi uspostaviti veze koje nedostaju u multimodalnoj infrastrukturi. Nadalje, prometni sustav trebao bi općenito učinkovitije funkcionirati zahvaljujući poboljšanim tehnologijama prekrcaja. EU-u je potrebna multimodalna razmjena podataka te pametni sustavi upravljanja prometom u svim vrstama prijevoza. U konačnici sve vrste prijevoza tereta moraju biti povezane putem multimodalnih terminala, a Komisija će se pobrinuti da su politike financiranja i ostale politike EU-a, uključujući potpora istraživanju i

²⁹ Na primjer, glavni je cilj Komisijine inicijative „Veliki naručitelji za klimu i okoliš” šira primjena strateške javne nabave u Europi u okviru partnerstva velikih javnih naručitelja, kao što su gradovi, regije, bolnice, središnja tijela za nabavu, komunalna poduzeća itd., koji rade na konkretnim projektima i suočavaju se sa sličnim izazovima. Taj se cilj može postići promicanjem suradnje velikih naručitelja u strateškoj javnoj nabavi s perspektivom poticanja tržišta inovativne robe, usluga i radova.

³⁰ Približno je polovina ukupnoga željezničkog prijevoza tereta prekogranična. Stoga željeznički prijevoz tereta ima važnu europsku dimenziju i osjetljiv je na nedostatak interoperabilnosti i suradnje među nacionalnim željezničkim mrežama, što može utjecati na njegovu konkurentnost. Teret koji se tradicionalno prevozio željeznicom, kao što su sirovine, promijenio se uslijed goleme industrijske preobrazbe, a sve šira ponuda „pravodobne” (engl. *just in time*) robe veće vrijednosti zahtijeva drukčiju vrstu usluge.

inovacijama, bolje usmjerene na rješavanje tih pitanja uz istodobno potpuno poštovanje međunarodnih obveza Unije. Revizijom pravila o državnim potporama za željeznice, kojima se već predviđa fleksibilan okvir za javno financiranje multimodalnosti, dodatno će se poduprijeti ostvarivanje tog cilja.

43. Proteklih su godina inovativna poduzeća pokazala da željeznički prijevoz tereta može pouzdano funkcionirati i biti privlačan korisnicima. Međutim, brojna domaća pravila i tehničke prepreke i dalje ometaju njegovu učinkovitost. **Željeznički prijevoz tereta treba znatno unaprijediti** povećanjem kapaciteta, jačanjem prekogranične koordinacije i suradnje među upraviteljima željezničke infrastrukture, boljim općim upravljanjem željezničkom mrežom te uvođenjem novih tehnologija kao što su digitalno priključivanje i automatizacija. Komisija će predložiti reviziju uredbi kojima se uređuju željeznički teretni koridori i koridori osnovne mreže TEN-T. Integriranjem tih koridora u „europske prometne koridore”, s naglaskom na „mjere s brzim učinkom” kao što su duljina vlaka, tovarni profil i poboljšana operativna pravila, uz dovršavanje ključnih veza koje nedostaju i prilagodbu osnovne mreže kako bi bila u potpunosti sposobna za prijevoz tereta, ojačat će se infrastrukturna dimenzija naših djelovanja za promicanje intermodalnog prijevoza. Komisija će predložiti poboljšavanje pravila o dodjeli željezničkih kapaciteta u skladu s tekućim projektom preoblikovanja voznog reda kako bi se osigurale dodatne, fleksibilne trase za vlakove. Provedbom europskih pravila o buci željezničkog prometa olakšat će se rješavanje povezanih problema.
44. Slično tome, iako su uzastopni programi djelovanja³¹ pomogli da modalni udio **prijevoza unutaršnjim plovnim putovima** u velikoj mjeri ostane na istoj razini³², potrebne su mjere da se održi na toj razini i da se održivo iskoristi potencijal duž koridora mreže TEN-T i u širim gradskim središtima u kojima se unutaršnjim plovnim putovima može ekologizirati zadnji kilometar gradske logistike. Komisija će predložiti program NAIADES III kako bi se taj potencijal iskoristio rješavanjem važnih pitanja kao što su potreba za obnovom voznih parkova teglenica i poboljšanjem pristupa financiranju, uz istodobno osiguravanje potpune usklađenosti s politikama zaštite okoliša, posebno s Okvirnom direktivom o vodama i Direktivom o staništima.
45. Usto su slijedom potpore stupu mreže TEN-T „Morske autoceste” povećane količine tereta koji je prevezen na održiviji način **kratkom plovidbom**. EU sada mora biti i uzor te učiniti europska pomorska područja održivima, pametnima i otpornima.

Ključne etape³³ u prelasku većeg broja aktivnosti na održivije vrste prijevoza:

- 4) Planirana zajednička putovanja kraća od 500 km unutar EU-a trebala bi biti ugljično neutralna do 2030.*
- 5) Promet željeznicom velikih brzina udvostručit će se do 2030. i utrostručiti do 2050.³⁴*
- 6) Do 2030. u Europi će biti najmanje 100 klimatski neutralnih gradova.*
- 7) Željeznički teretni promet povećat će se za 50 % do 2030. i udvostručiti do 2050.³⁵*
- 8) Prijevoz unutaršnjim plovnim putovima i kratka plovidba povećat će se za 25 % do 2030. i za 50 % do 2050.³⁶*

³¹ NAIADES I i II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_hr

³² Prijevoz unutaršnjim plovnim putovima povećao se za 6 % od 2005. do 2017.

³³ Uzimajući u obzir i analizu iz popratnog radnog dokumenta službi te su ključne etape utvrđene kako bi se zacrtao razvojni put europskog prometnog sustava i ostvarili naši ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti; one odražavaju potrebnu razinu ambicije naših budućih politika.

³⁴ U usporedbi s 2015.

³⁵ U usporedbi s 2015.

³⁶ U usporedbi s 2015.

2.3. Moramo uvesti odgovarajuće poticaje kako bi potaknuli tranziciju na mobilnost s nultim emisijama

46. Treći stup našeg pristupa odnosi se na **povećanje poticaja kako bi korisnici prijevoza birali održivije vrste prijevoza**. Ti poticaji uglavnom su ekonomske prirode, odnosno odnose se na određivanje cijene ugljika, oporezivanje i naplatu pristojbi za korištenje infrastrukture, no trebalo bi ih dopuniti boljim informiranjem korisnika.

VODEĆA INICIJATIVA 5 – ODREĐIVANJE CIJENE UGLJIKA I BOLJI POTICAJI ZA KORISNIKE

47. Iako u politikama već duže vrijeme postoje obveze pravednog i učinkovitog određivanja cijena prijevoza, ostvaren je relativno slab napredak. **Načela „onečišćivač plaća” i „korisnik plaća”** moraju se bez odgode provesti u svim vrstama prijevoza jer samo vanjski troškovi povezani s okolišem³⁷ iznose 388 milijardi EUR godišnje. Internalizacijom tih vanjskih troškova sve će te troškove pokrivati oni koji se koriste prijevozom umjesto da se njihovo podmirivanje prepusti drugima u našem društvu, što će potaknuti proces prelaska na održivije vrste prijevoza s nižim vanjskim troškovima. **Komisija će stoga provesti sveobuhvatan skup mjera za pravedno i učinkovito određivanje cijena za sve vrste prijevoza**. Trgovanje emisijama, pristojbe za korištenje infrastrukture, porezi na energiju i vozila moraju se uklopiti u uzajamno kompatibilnu, komplementarnu i usklađenu politiku.
48. Konkretno, **sustav EU-a za trgovanje emisijama najvažniji je instrument za određivanje cijena ugljika** za internalizaciju troškova emisija CO₂. Komisija će predložiti proširenje sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS EU-a) na sektor pomorskog prijevoza. Kad je riječ o zrakoplovstvu, predložit će se revizija Direktive o ETS-u EU-a, posebno kako bi se smanjio broj emisijskih jedinica koje se besplatno dodjeljuju zračnim prijevoznicima u okviru ETS-a. Kao što je već najavljeno u europskom zelenom planu, daljnje proširenje sustava moglo bi uključivati emisije iz cestovnog prometa, a radi se i na procjeni učinka. Prihodi iz ETS-a EU-a mogu se ulagati u istraživanje i inovacije EU-a kako bi se emisije dodatno smanjile. Pri reviziji Direktive o ETS-u 2021. Komisija će predložiti i provedbu ICAO-ova Programa za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno civilno zrakoplovstvo³⁸ (CORSIA). EU će u IMO-u poticati rasprave o tržišnim instrumentima kao srednjoročnoj mjeri za provedbu strategije smanjenja stakleničkih plinova.
49. **Subvencije za fosilna goriva trebale bi se ukinuti**. U kontekstu revizije Direktive o oporezivanju energije Komisija će nastojati uskladiti oporezivanje energenata i električne energije s energetske i klimatske politikama EU-a. U okviru tekuće procjene učinka pomno se razmatraju postojeća porezna izuzeća, među ostalim za goriva u zračnom i pomorskom prijevozu, te će se 2021. iznijeti prijedlog kako na najbolji način ukloniti sve nedostatke u zakonodavnom okviru. Oporezivanje energetskog sadržaja za razna goriva trebalo bi biti usklađeno, a uvođenje održivih goriva u prijevozu trebalo bi više poticati.

³⁷ Studijom *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities* (Naplata pristojbi za korištenje infrastrukture za održivi prijevoz i internalizacija vanjskih troškova prijevoza) (lipanj 2019.) obuhvaćene su izravne emisije CO₂ i onečišćujućih tvari u zraku, neizravne emisije CO₂ i onečišćujućih tvari u zraku iz proizvodnje energije, onečišćenje zraka te pretjerana buka i oštećenje staništa. Procjenjuje se da ukupan iznos poreza i pristojbi prikupljenih od sektora iznosi najmanje 340 milijardi EUR. Prema studiji troškovi kašnjenja zbog zagušenja iznose dodatnih 228 milijardi EUR. Procjenjuje se da vanjski troškovi prometnih sudara iznose 250 milijardi EUR. U studiji je procijenjeno i da ukupni infrastrukturni troškovi iznose 256 milijardi EUR. Za luke i zračne luke uzeti su u obzir samo najvažniji porezi i infrastrukturni troškovi. Svi su podaci za EU27.

Izvor: Studija *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities* (Naplata pristojbi za korištenje infrastrukture za održivi prijevoz i internalizacija vanjskih troškova prijevoza) (lipanj 2019.)

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

50. **Potreban je znatan napredak u pogledu učinkovite naplate korištenja infrastrukture**, posebno u cestovnom prijevozu. To je ključno za internalizaciju troškova štete na infrastrukturi, ali i za rješavanje troškova onečišćenja i zagušenja za društvo. Komisija snažno potiče Europski parlament i Vijeće da počnu djelovati na temelju prijedloga Komisije o izmjeni Direktive o eurovinjeti u skladu s ciljevima iz europskog zelenog plana. Pametna naplata cestarina na temelju prijedene udaljenosti, s razlikama u cijeni ovisno o vrsti vozila i vremenu korištenja, djelotvoran je alat kojim se može poticati odabir održivih i ekonomski učinkovitih rješenja, upravljati prometom i smanjiti zagušenje.
51. Trenutačno ni pojedinci koji planiraju putovanje ni prijevoznici/pružatelji usluga logistike koji organiziraju isporuku ne uzimaju dovoljno u obzir ekološki otisak. To je djelomično zato što im nisu pružene **prave informacije**, uključujući informacije o dostupnim alternativnim rješenjima. **Trebalo bi jasno isticati najodrživija rješenja**. Kada bi imali odgovarajuće informacije o ekološkom otisku i sustavniju priliku da dobrovoljno kompenziraju svoje putovanje, potrošači i poduzeća mogli bi birati održivije oblike isporuke i prijevoza.
52. Zbog toga Komisija namjerava, na temelju globalnih standarda, **uspostaviti europski okvir za usklađeno mjerenje emisija stakleničkih plinova iz prometa i logistike** koji bi zatim mogao poslužiti za informiranje poduzeća i krajnjih korisnika o okvirnom ugljičnom otisku prijevoznog rješenja koje su odabrali, i time pridonijeti povećanju potražnje za održivijim rješenjima u području prijevoza i mobilnosti, uz izbjegavanje manipulativnog zelenog marketinga (engl. *greenwashing*). Informacije o ugljičnom otisku određenog putovanja mogle bi postati novo pravo putnika i u tom bi se slučaju trebale navoditi za sve vrste prijevoza.
53. Naša sposobnost smanjenja utjecaja na okoliš uvelike ovisi o našim odlukama. U **Europskom sporazumu o klimi** iznijet će se i poduprijeti mnoge mogućnosti koje su građanima na raspolaganju za učinkovitije i zdravije kretanje koje manje onečišćuje. Sporazum ima važnu ulogu u informiranju o mobilnosti s nultim emisijama, poticanju djelovanja u korist mobilnosti s nultim emisijama i poticanju djelovanja u okviru strategija ekologizacije mobilnosti poduzeća i gradova.

Ključne etape³⁹ u internalizaciji vanjskih troškova prijevoza, među ostalim putem sustava EU-a za trgovanje emisijama:

- 9) *Do 2030. željeznički i brodski intermodalni prijevoz moći će konkurirati cestovnom prijevozu u EU-u⁴⁰.*
- 10) *Najkasnije do 2050. sve vanjske troškove prijevoza unutar EU-a pokrivat će korisnici usluga prijevoza.*

3. PAMETNA MOBILNOST – NEOMETANA, SIGURNA I UČINKOVITA POVEZANOST

54. Ljudi bi trebali iskusiti neometanu multimodalnost tijekom cijelog svojeg putovanja zahvaljujući skupu opcija za održivu mobilnost na koje sve više utječe digitalizacija i automatizacija. S obzirom na to da će buduću mobilnost putnika i tereta oblikovati inovacije, trebalo bi uspostaviti odgovarajući okvir i poticaje za tranziciju koja prometni sustav može učiniti bitno učinkovitijim i održivijim.

³⁹ Uzimajući u obzir i analizu iz popratnog radnog dokumenta služi te su ključne etape utvrđene kako bi se zacrtao razvojni put europskog prometnog sustava i ostvarili naši ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti; one odražavaju potrebnu razinu ambicije naših budućih politika.

⁴⁰ U pogledu udjela internaliziranih vanjskih troškova.

55. Prihvatanje u javnosti i društvu važno je za uspješnu tranziciju i zato će se europske vrijednosti, etički standardi, jednakost, pravila o zaštiti podataka i privatnosti, među ostalim, u cijelosti poštovati i biti neizostavan dio tih nastojanja, dok će kibersigurnost imati visoki prioritet.

VODEĆA INICIJATIVA 6 – OSTVARIVANJE POVEZANE I AUTOMATIZIRANE MULTIMODALNE MOBILNOSTI

56. **EU mora iskoristiti sve prednosti pametnih digitalnih rješenja i inteligentnih prometnih sustava (ITS).** Povezani i automatizirani sustavi imaju golem potencijal da iz temelja poboljšaju funkcioniranje cijelog prometnog sustava i pridonesu našim ciljevima održivosti i sigurnosti. Mjere će biti usmjerene na pružanje potpore integraciji pojedinih vrsta prijevoza u funkcionalni multimodalni sustav.
57. Europa mora iskoristiti mogućnosti koje nudi **povezana, kooperativna i automatizirana mobilnost (CCAM).** Povezana, kooperativna i automatizirana mobilnost može omogućiti mobilnost za sve, uštedjeti dragocjeno vrijeme i poboljšati sigurnost na cestama. Komisija će poticati istraživanje i inovacije, po mogućnosti u okviru novog europskog partnerstva u području povezone, kooperativne i automatizirane mobilnosti koje je predviđeno u programu Obzor Europa i drugih partnerstava usmjerenih na digitalne tehnologije. Takva su partnerstva važna za razvoj i provedbu zajedničkog, usklađenog i dugoročnog europskog programa za istraživanje i inovacije jer okupljaju dionike iz cijelog lanca vrijednosti. EU mora osigurati da nastojanja budu dobro koordinirana i da rezultati dođu do tržišta. Na primjer, treba uskladiti i koordinirati relevantna prometna pravila i pitanje odgovornosti za automatizirana vozila. Vizija je da Europa postane svjetski predvodnik u razvoju i uvođenju usluga i sustava povezone, kooperativne i automatizirane mobilnosti čime bi se znatno pridonijelo europskom predvodništvu u području sigurnog i održivog cestovnog prometa⁴¹.
58. Komisija će istražiti mogućnosti **za daljnju potporu sigurnom, pametnom i održivom cestovnom prijevozu** u okviru neke od postojećih agencija ili drugog tijela. To bi tijelo moglo podupirati uvođenje inteligentnog prometnog sustava i upravljanje njime te održivu povezanu i automatiziranu mobilnost u cijeloj Europi. Moglo bi olakšati izradu relevantnih tehničkih pravila, među ostalim o prekograničnoj upotrebi automatiziranih vozila i uspostavi infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom, koja su predviđena zakonodavstvom Unije i koja treba donijeti Komisija; to bi doprinijelo stvaranju sinergije među državama članicama. Na primjer, moglo bi izraditi prijedlog metoda za pregled tehničke ispravnosti i obavljati druge posebne zadaće u području sigurnosti na cestama te prikupljati relevantne podatke. Moglo bi obavljati i posebne zadaće u području cestovnog prometa u slučaju velikih poremećaja kao što je pandemija bolesti COVID-19, koja je zahtijevala hitne mjere i rješenja kao što su zelene trake⁴².
59. **Planirati multimodalna putovanja i kupiti odgovarajuće karte** složeno je jer nedostaje poticajan okvir za integrirane usluge informiranja, izdavanja karata i plaćanja za multimodalna putovanja u EU-u. Da bi se taj nedostatak uklonio trebat će riješiti problem nedovoljne dostupnosti i pristupačnosti podataka, neoptimalne suradnje između dobavljača i prodavača, nedostatka digitalnih karata u nekim slučajevima, neodgovarajuće interoperabilnosti platnih sustava te postojanja različitih sporazuma o licenciranju i distribuciji. EU treba preoblikovati svoj pravni okvir kako bi se poduprle usluge informiranja, rezervacije i izdavanja karata za multimodalna putovanja, istodobno

⁴¹ Druga partnerstva usmjerena na ključna pitanja prenosivosti podataka trebala bi zaštititi korisnike i ponuditi im jasan i transparentan pregled načina na koji se podaci mogu upotrebljavati ili prenositi.

⁴² Komunikacija Komisije „o uvođenju zelenih traka u okviru mjera upravljanja granicama radi zaštite zdravlja i dostupnosti robe i osnovnih usluga” (C(2020) 1897 final) i Komunikacija „Poboljšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19” (COM(2020) 685 final).

uzimajući u obzir prava i obveze internetskih posrednika i pružatelja multimodalnih digitalnih usluga koji prodaju usluge izdavanja karata i/ili usluge mobilnosti. Komisija će ispitati jesu li razmjena podataka, među ostalim o cijenama karata, u cestovnom i željezničkom prijevozu putnika te načini prodaje primjereni svrsi. U međuvremenu je potreban daljnji razvoj pametnih i interoperabilnih platnih usluga i karata čija bi se veća upotreba promicala tako da ih se postavi kao standardni zahtjev u svim relevantnim ugovorima o javnoj nabavi.

60. Vizija iskustva neometanog putovanja i digitalizacija razmjene informacija posebno su važne za cestovni promet. **Mobilnost budućnosti trebala bi profesionalnim i ostalim vozačima omogućiti putovanje bez papira u svim vrstama prijevoza.** Bezbriznoj vožnji pridonijele bi i digitalne potvrde o osposobljenosti vozača i vozilima te digitalne informacije o prijevozu tereta, među ostalim u obliku elektroničkih teretnih listova, jednostavan i povoljan prekogranični najam automobila, beskontaktno plaćanje parkiranja i cestarina te bolje informiranje o područjima na kojima gradovi ili lokalne vlasti ograničavaju upotrebu automobila radi rješavanja problema zagušenja prometa ili poboljšanja kvalitete zraka. Dostupnost elektroničkih potvrda i informacija o prijevozu tereta olakšala bi i digitalne aktivnosti provedbe zakona, dok bi praćenje i pronalazak robe u stvarnom vremenu bio važan korak prema konačnoj uspostavi jedinstvenog digitalnog tržišta i gospodarstvu s informacijama i isporukama u stvarnom vremenu te zelenoj tranziciji.
61. Kako bi se stvorio istinski pametan prometni sustav, spriječio manjak kapaciteta i smanjile emisije CO₂, potrebno je raditi i na **učinkovitoj raspodjeli kapaciteta i upravljanju prometom.** Uspostava europskog sustava upravljanja željezničkim prometom (ERTMS) i jedinstvenog europskog neba i dalje je prioritet Komisije i instrumenta Next Generation EU: ulaganja u njihovo uvođenje u potpunosti se računaju u ciljeve potrošnje na digitalna pitanja i znatno u ciljeve potrošnje na klimatska pitanja. Potrebno je i dalje raditi na razvoju sustava automatizacije vlakova i upravljanja zračnim prometom (ATM), na primjer u okviru zajedničkih poduzeća. Komisija razmatra mogućnost da se takva zajednička poduzeća osnuju za program Obzor Europa (kao npr. Shift2Rail (S2R) i SESAR) i druga buduća partnerstva u okviru tog programa. Daljnjim razvojem sustava nadzora plovidbe i informacijskog sustava (VTMIS) olakšat će se sigurno uvođenje automatiziranih i autonomnih pomorskih operacija.
62. Kako bi automatizacija željeznica i upravljanje prometom postali stvarnost na glavnim prekograničnim trasama, Komisija će predložiti **ažuriranje tehničkih specifikacija za interoperabilnost (TSI-ji)** kako bi se obuhvatile nove tehnologije kao što su 5G i satelitski podaci te osigurala lako nadograđiva i zajednička arhitektura sustava. To je potrebno kako bi ERTMS mogao biti u središtu digitalnog željezničkog sustava⁴³.
63. Kad je riječ o zrakoplovstvu, povećanje učinkovitosti upravljanja zračnim prometom (ATM) moglo bi uvelike pridonijeti modernizaciji i održivosti i tako pomoći u smanjenju prekomjernog trošenja goriva i emisija CO₂ uzrokovanih neučinkovitošću leta i fragmentacijom zračnog prostora⁴⁴. **Uspostava i djelotvorna provedba jedinstvenog europskog neba (SES)** olakšat će putovanja: moderniziran regulatorni okvir i digitalna infrastruktura za upravljanje zračnim prometom pridonijet će smanjenju uskih grla, čime će se smanjiti kašnjenja u odlasku i dolasku letova. Stoga bi zakonodavni postupak o jedinstvenom europskom nebu trebalo što prije dovršiti.

⁴³ Time će se ubrzati digitalizacija željezničkog prometa s pomoću budućeg željezničkog mobilnog komunikacijskog sustava (FRMCS) i provedbe koncepta „Gigabitnog vlaka”.

⁴⁴ Na taj se način emisije iz zračnog prometa mogu smanjiti do 10 %, a upravljanje zračnim prometom moglo bi pomoći da učinci zrakoplovstva na klimu koji nisu povezani s emisijama CO₂ budu manji.

64. **Proaktivno oblikovanje naše buduće mobilnosti razvojem i potvrđivanjem novih tehnologija i usluga važno je kako bismo zadržali predvodništvo.** EU će stoga stvoriti povoljne uvjete za razvoj novih tehnologija i usluga te sve potrebne zakonodavne alate za njihovo potvrđivanje. U bliskoj budućnosti možemo očekivati pojavu i širu upotrebu dronova (bespilotnih letjelica) za komercijalne primjene, autonomnih vozila, hiperpetlje (engl. *hyperloop*), zrakoplova na vodik, električnih osobnih letjelica, električnog broskog prijevoza i čistu urbanu logistiku. **Važno je osigurati poticajno okruženje za te revolucionarne tehnologije mobilnosti** kako bi inovatori EU mogli prepoznati kao glavno odredište za njihovo uvođenje. Novoosnovanim poduzećima i subjektima koji razvijaju tehnologije potreban je fleksibilan regulatorni okvir za pokusnu primjenu i uvođenje njihovih proizvoda. Komisija će nastojati olakšati testiranja i ispitivanja te raditi na stvaranju regulatornog okruženja pogodnog za inovacije kako bi se podržalo uvođenje rješenja na tržište.
65. Komisija će **poticati istraživanje i uvođenje inovativnih i održivih tehnologija u prijevozu.** Ulaganja u disruptivna rješenja utrt će put važnim postignućima i koristima za okoliš u narednim godinama i desetljećima. Za uvođenje rješenja u budućnosti presudni su aktualni istraživački programi EU-a u okviru instrumenata kao što su Instrument za povezivanje Europe (CEF), Kohezijski fond, Europski fond za regionalni razvoj ili InvestEU.
66. **Komisija u potpunosti podržava uvođenje dronova i bespilotnih letjelica** te će dodatno razraditi relevantna pravila, među ostalim o sustavu upravljanja zračnim prometom bespilotnim zrakoplovima (U-space), kako bi se njima mogla unaprijediti sigurna i održiva mobilnost. Komisija će donijeti i „Strategiju za dronove 2.0” u kojoj će utvrditi moguće načine za usmjeravanje daljnjeg razvoja te tehnologije i njezina regulatornog i komercijalnog okruženja.
67. Nadalje, kako bi digitalna transformacija prometnog sektora postala stvarnost, **EU treba osigurati preduvjete za digitalnu transformaciju**, uključujući elektroničke komponente za mobilnost, mrežnu infrastrukturu, resurse za prelazak s računalstva u oblaku na računalstvo na rubu mreže, podatkovne tehnologije i upravljanje podacima te umjetnu inteligenciju. EU bi trebao dodatno ojačati svoje industrijske kapacitete povezane s digitalnim lancem opskrbe. To uključuje projektiranje i proizvodnju komponenata, softverskih platformi i tehnologije interneta stvari radi daljnje elektrifikacije i automatizacije u prometu i mobilnosti⁴⁵.
68. EU treba osigurati i **najvišu razinu i učinkovitost digitalne infrastrukture**, posebno s pomoću tehnologije **5G** koja nudi širok raspon usluga i pomaže u postizanju viših razina automatizacije u različitim aplikacijama za mobilnost. Usto treba dodatno raditi na ostvarenju cilja neprekinute pokrivenosti velikih prometnih koridora u cijeloj Europi infrastrukturom za 5G povezivost, kako je utvrđeno u Akcijskom planu za 5G iz 2016.⁴⁶. Bitno je imati jedinstveno digitalno tržište koje dobro funkcionira.
69. **Umjetna inteligencija** postaje ključna za automatizaciju prometa u svim vrstama prijevoza koje se temelje na digitalnim tehnologijama i komponentama. Komisija planira izgraditi ekosustav izvrsnosti i povjerenja u području umjetne inteligencije čije će se funkcioniranje oslanjati na financiranje istraživanja, inovacije i uvođenje u okviru programa Obzor Europa

⁴⁵ EU će pojačati svoju potporu tom području u okviru zajedničkog poduzeća za ključne digitalne tehnologije te podupiranjem niske potrošnje energije i tehnologija sigurnih (zaštićenih) procesora.
COM(2016) 588 final, 5G za Europu – Akcijski plan.

i Digitalna Europa. U tom će kontekstu Komisija pružati potporu centrima za testiranje i eksperimentiranje u području umjetne inteligencije za pametnu mobilnost u okviru programa Digitalna Europa.

70. Za digitalnu transformaciju sektora prometa i mobilnosti potreban je daljnji rad na **dostupnosti podataka, pristupu podacima i njihovoj razmjeni**. Trenutačno je to često otežano zbog nejasnih regulatornih uvjeta, nepostojanja tržišta EU-a za pružanje podataka, nepostojanja obveze prikupljanja i razmjene podataka, nekompatibilnih alata i sustava za prikupljanje i razmjenu podataka, različitih standarda ili problema povezanih sa suverenitetom nad podacima. Ključna je i dostupnost podataka i statistike, posebno podataka u stvarnom vremenu, jer omogućuju pružanje boljih usluga građanima ili transparentnost lanaca opskrbe u prijevozu tereta.
71. Zbog toga će Komisija predložiti daljnje mjere za **izgradnju zajedničkog europskog podatkovnog prostora za mobilnost**. Uzet će u obzir horizontalno upravljanje utvrđeno u strategiji za podatke⁴⁷ i Aktu o podacima te načelo tehnološke neutralnosti. Cilj je prikupiti, povezati i staviti na raspolaganje podatke radi ispunjavanja ciljeva EU-a, od održivosti do multimodalnosti. Taj podatkovni prostor za mobilnost trebao bi funkcionirati u sinergiji s drugim ključnim sustavima, među ostalima onima za energetiku, satelitsku navigaciju i telekomunikacije, te istodobno biti kibersiguran i kompatibilan sa standardima Unije za zaštitu podataka. Istodobno je potrebno očuvati ravnopravne uvjete u lancu vrijednosti koji se odnosi na podatke kako bi se inovacije mogle razvijati i kako bi se stvorili novi poslovni modeli. Komisija će razmotriti različite regulatorne opcije kojima bi se operaterima osigurao siguran i pouzdan prostor za razmjenu njihovih podataka unutar sektora i među njima, a da se pritom ne narušava tržišno natjecanje i poštuju privatnost i međunarodne obveze Unije.
72. S obzirom na to da će pristup podacima o vozilima biti ključan za razmjenu podataka o prometu i pametnu mobilnost, Komisija će 2021. predložiti novu inicijativu o pristupu podacima o automobilima, u kojoj će se predložiti uravnotežen okvir kojim će se pružateljima usluga mobilnosti zajamčiti pravedan i stvaran pristup podacima o vozilima.

Ključne etape⁴⁸ u ostvarenju pametne mobilnosti:

- 11) Do 2030. integriranim elektroničkim izdavanjem karata olakšat će se neometan multimodalni prijevoz putnika, a u prijevozu tereta više se neće upotrebljavati papirnatih dokumenti.
- 12) Do 2030. automatizirana mobilnost bit će uvedena u velikim razmjerima.

4. OTPORNA MOBILNOST – OTPORNIJI JEDINSTVENI EUROPSKI PROMETNI PROSTOR: ZA UKLJUČIVU POVEZANOST

73. **Promet je među sektorima koji su najteže pogođeni pandemijom bolesti COVID-19⁴⁹**, a šteta je nastala zbog velikog pada potražnje uslijed potrebnih mjera ograničavanja i ublažavanja pandemije. To je dovelo do poremećaja u lancu opskrbe, naglog smanjenja broja stranih i domaćih putovanja i turizma te smanjilo povezanost u cijelom EU-u. To je

⁴⁷ COM(2020) 66 final, Europska strategija za podatke.

⁴⁸ Uzimajući u obzir i analizu iz popratnog radnog dokumenta službi te su ključne etape utvrđene kako bi se zacrtao razvojni put europskog prometnog sustava i ostvarili naši ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti; one odražavaju potrebnu razinu ambicije naših budućih politika.

⁴⁹ Na primjer, u svibnju 2020. zabilježen je pad od 90 % u zračnom prometu u usporedbi s prethodnom godinom (izvor: Eurocontrol), pad od 85 % u željezničkom prijevozu putnika na velike udaljenosti, pad od 80 % u regionalnom željezničkom prijevozu putnika (uključujući prigradski prijevoz), gotovo potpun prekid međunarodnog željezničkog prijevoza putnika (izvor: Zajednica europskih željeznica (CER)). Sredinom travnja promet putničkim brodovima i brodovima za kružna putovanja pao je za 90 % u usporedbi s prethodnom godinom (izvor: Europska agencija za pomorsku sigurnost (EMSA)).

uzrokovalo i goleme operativne i financijske poteškoće mnogim poduzećima koja posluju u prometnom sektoru, od kojih su mnoga mala i srednja poduzeća (MSP-ovi). **Ova strategija mora pomoći sektoru i relevantnim ekosustavima kao što su putovanja i turizam da iz krize izađu bolji i postanu zeleniji, pametniji i otporniji.**

VODEĆA INICIJATIVA 8 – JAČANJE JEDINSTVENOG TRŽIŠTA

74. **EU sada ima priliku izgraditi održiv, pametan i otporan sustav mobilnosti: sustav za buduće generacije.** Prethodna procjena Komisije pokazala je da su potrebna razmjerna i brza ulaganja, uključujući znatna javna i privatna ulaganja na nacionalnoj razini: procjenjuje se da bi u vozila (uključujući željeznička vozila, plovila i zrakoplove) i uspostavu infrastrukture za obnovljiva i niskougljična goriva u razdoblju 2021.–2030. trebalo uložiti dodatnih 130 milijardi EUR godišnje u usporedbi s prethodnim desetljećem⁵⁰. Za svladavanje „investicijskog jaza u zelenoj i digitalnoj transformaciji” u pogledu infrastrukture trebalo bi dodatnih 100 milijardi EUR godišnje⁵¹. Samo za dovršetak osnovne mreže TEN-T i njezino oblikovanje u istinski multimodalni sustav potrebno je 300 milijardi EUR tijekom sljedećih 10 godina. Ta su **ulaganja ključna za jačanje jedinstvenog tržišta.**
75. **Ulaganja se moraju koordinirati i mora im se odrediti prioritet u okviru programa financiranja EU-a,** uključujući instrument za oporavak NextGenerationEU, u skladu sa sljedećim načelima. Prvo, nepovratna potpora, posebno iz novog mehanizma za oporavak i otpornost, EFRR-a, Kohezijskog fonda i Inovacijskog fonda, trebala bi se prvenstveno dodjeljivati za projekte koji imaju najveću dodanu vrijednost za društvo, okoliš, gospodarstvo i EU i izravan učinak na radna mjesta, rast i otpornost. Instrument za povezivanje Europe je glavni instrument za financiranje razvoja infrastrukture s najvećom dodanom vrijednošću EU-a koji istodobno uključuje zelene i digitalne ciljeve. Drugo, problem tržišnih nedostataka i neoptimalne razine ulaganja u prioritetna područja politike trebalo bi riješiti financijskim instrumentima, osobito u okviru programa InvestEU, tj. njegovih sastavnica za održivu infrastrukturu te istraživanje, inovacije i digitalizaciju, koje bi prema potrebi trebalo dopuniti dodatnom upotrebom instrumenata za mješovito financiranje. Treće, i EIB-ova politika kreditiranja u području prometa trebala bi pomoći u postizanju ciljeva strategije pružanjem sveobuhvatnog okvira kojim će se privući privatna ulaganja kako bi se poboljšala otpornost i ubrzalo uvođenje održivih i pametnih tehnologija u svim vrstama prijevoza.
76. Ulaganja u oporavak prometnog sektora trebala bi biti popraćena **ulaganjima poduzeća u održivju i digitalnu mobilnost.** Kriterije tehničke provjere koji se temelje na Uredbi o taksonomiji⁵² trebalo bi definirati za sve vrste prijevoza uz istodobno uvažavanje posebnih potreba za ulaganjima. Financiranje ulaganja u održivi prijevoz moglo bi se temeljiti i na predstojećem europskom standardu za zelene obveznice koji se temelji na taksonomiji EU-a. Predstojeća revizija pravila o državnim potporama koja su relevantna za promet mora se iskoristiti i za poticanje prelaska tog sektora na održivost, čime će se svim vrstama prijevoza povećati mogućnosti da se za subvencije natječu pod jednakim uvjetima.
77. Kako bi se izgradio vjerodostojan portfelj održivih projekata i ubrzala ulaganja, potrebna je savjetodavna **potpora za javna tijela i nositelje projekata.** To se može osigurati u okviru Instrumenta za tehničku potporu i savjetodavnog centra InvestEU te putem tehničke pomoći dostupne u programima koji se financiraju u okviru kohezijske politike.

⁵⁰ COM(2020) 562 final, Povećanje klimatskih ambicija Europe za 2030. Ulaganje u klimatski neutralnu budućnost za dobrobit naših građana.

⁵¹ SWD(2020) 98 final, na temelju procjena povezanih s mrežom TEN-T i izračuna EIB-a. Ta procjena ne uključuje troškove kapitalnih remonta ili redovne obnove voznog parka, koji bi mogli kasniti zbog utjecaja pandemije bolesti COVID-19 na prijevoznička poduzeća.

⁵² Uredba (EU) 2020/852 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. lipnja 2020. o uspostavi okvira za olakšavanje održivih ulaganja i izmjeni Uredbe (EU) 2019/2088 (SL L 198, 22.6.2020., str. 13.).

78. **MSP-ovima⁵³ je potreban lakši pristup financiranju**, posebno za obnovu voznih parkova i druga inovativna i zelena ulaganja. To se može postići jasnijom komunikacijom i smjernicama, namjenskom administrativnom potporom i pojednostavnjenim programima financijske potpore. Potporom za stvaranje mehanizama udruživanja, fondova i drugih posredničkih mehanizama osigurat će se kritična masa za pristup financiranju. Države članice trebale bi odrediti jedinstvenu kontaktnu točku na kojoj poduzeća mogu zatražiti takvu potporu.
79. Ulaganja u **prometnu infrastrukturu** u cijelom EU-u bitna su za osiguravanje povezanosti, održivog funkcioniranja gospodarstva i kohezije među državama članicama. Zbog toga je sada potrebna revizija europskog okvira gospodarskog upravljanja: EU mora promicati ulaganja u promet koja se temelje na EU-ovoj kategoriji infrastrukturne imovine. Ta kategorija mogla bi obuhvaćati infrastrukturne projekte čija se provedba temelji na europskom strateškom planiranju, kao što su projekti mreže TEN-T. Komisija će isto tako osigurati usklađenost novih smjernica za TEN-T s načelom „ne nanosi bitnu štetu” i s europskim zelenim planom. Infrastrukturu isto tako treba prilagoditi klimatskim promjenama i osigurati njezinu otpornost na katastrofe, a Komisija će to pitanje razmotriti pri preispitivanju mreže TEN-T i strategije za prilagodbu klimatskim promjenama, među ostalim u okviru posebnih smjernica o otpornosti na klimatske promjene.
80. **Potrebno je poduzeti sve potrebne korake kako bi se mreža TEN-T dovršila na vrijeme.** Komisija će predložiti jačanje uloge europskih koordinatora u poticanju napretka u području prometnih koridora na cijelom kontinentu kako bi se oni uspjeli dovršiti do 2030. Uklanjanje razlika u modernoj infrastrukturi između istoka i zapada te sjevera i juga mora biti prioritet EU-a. Uspjeh s mostom Øresund između Danske i Švedske te željezničkom mrežom velikih brzina na trasi Pariz-London-Bruxelles-Amsterdam-Köln pokazuje da je potrebno bez odgode dovršiti projekte kao što su Rail Baltica, Lyon-Torino, Y-basque, Fehmarn, Brenner, Dresden-Prag, Beč-Bratislava-Budimpešta, Seine-Schelde i mnogi drugi. Da bi se sve države članice integrirale u europski željeznički sustav budućnosti bit će potrebni i drugi prekogranični projekti koji će omogućiti uspostavljanje neometanih veza za prekogranična putovanja željeznicom u cijeloj Europi. Pritom se ne smiju zaboraviti veze koje osiguravaju dostupnost ruralnih i udaljenih regija.
81. Istodobno **ulaganja treba usmjeravati u modernizaciju voznih parkova svih prometnih sredstava.** Ona je nužna kako bi se osiguralo uvođenje tehnoloških rješenja s niskim i nultim emisijama, uključujući naknadnu nadogradnju i odgovarajuće programe obnove u svim vrstama prijevoza. Češća praksa zajedničke i prekogranične javne nabave unutar EU-a, na temelju načela ekonomski najpovoljnije ponude, može pridonijeti tome da se modernizacija obavi na troškovno učinkovit način. Potpora obnovi voznih parkova, koja se mora dodjeljivati u skladu s međunarodnim obvezama EU-a u pogledu subvencija i pravilima EU-a o državnim potporama, pomoći će u očuvanju uspješnog proizvodnog ekosustava u područjima u kojima Europa ima stratešku tehnološku prednost, kao što su industrije proizvodnje zrakoplova, vlakova i plovila. Time bi se povećali izgledi da se u europskoj proizvodnoj industriji stvore odgovarajući proizvodni kapaciteti i lanci vrijednosti u opskrbi, u skladu s novom industrijskom strategijom za Europu⁵⁴, te da temeljna proizvodnja EU-a zadrži tehnološko vodstvo.

⁵³ U sektoru usluga prijevoza i skladištenja u EU-27 bilo je 2017. više od 1,1 milijun poduzeća, a u njemu je bilo zaposleno 8,1 % ukupnog broja osoba koje rade u nefinancijskom poslovnom gospodarstvu. Više od polovine njih zaposleno je u malim i srednjim poduzećima.

⁵⁴ COM(2020) 102 final, Nova industrijska strategija za Europu.

82. S obzirom na uspjeh Europskog saveza za baterije⁵⁵ **Komisija** regulatornim i financijskim instrumentima **podupire strateške lance vrijednosti (među ostalim za baterije, sirovine, vodik te obnovljiva i niskougljična goriva)**⁵⁶. To je ključno za osiguravanje sigurne opskrbe materijalima i tehnologijama neophodnima za održivu i pametnu mobilnost, uz izbjegavanje ovisnosti Europe o vanjskim dobavljačima u strateškim sektorima kako bi se postigla veća strateška autonomija. Europa mora iskoristiti svoja svemirska sredstva kojima se pružaju satelitske usluge te osiguravaju podaci i komunikacije za sve vrste prijevoza i koja su posebno važna za povezanu, kooperativnu i automatiziranu mobilnost.
83. Jedinostveni europski prometni prostor nikada nije bio integriraniji, ali još ni približno nije dovršen. **Prepreke slobodnom kretanju robe i usluga i poštenom tržišnom natjecanju i dalje su prisutne**, dok se relevantna pravila ne provode ili ne izvršavaju pravilno ni pravodobno.
84. Pandemija bolesti COVID-19 razotkrila je slabosti jedinstvenog tržišta. Neprekinute usluge kopnenog, brodskog i zračnog prijevoza tereta od ključne su važnosti za prijevoz robe i ulaznih materijala za proizvodne industrije, funkcioniranje jedinstvenog tržišta EU-a i djelotvoran odgovor EU-a na aktualnu krizu i buduće krize. Trebalo bi aktivnije raditi na osiguravanju multimodalnosti i interoperabilnosti različitih vrsta prijevoza, dok se **uspostava jedinstvenog europskog prometnog prostora mora ubrzati**.
85. Mora se očuvati cjelovitost jedinstvenog tržišta i ravnopravni uvjeti za sve subjekte, među ostalim osiguravanjem da nema diskriminacije među postojećim i novim sudionicima na tržištu, na primjer pri dodjeli državnih potpora, te da se ne uvide nove prepreke tržišnom natjecanju. **Komisija će nastaviti strogu provedbu pravila EU-a** te će prema potrebi preispitati ili predložiti propise za uklanjanje prepreka slobodnom kretanju robe i usluga ako one utječu na prijevoz. Komisija će pritom nastojati poboljšati učinkovitost prometnog sustava i prijevoza tako što će primjerice nastojati smanjiti broj vožnji bez tereta, čime će se izbjeći štetne emisije i onečišćenje.
86. Kako bi se postigli svi ciljevi ove strategije, potrebno je poduprijeti rad na modernizaciji svih vrsta prijevoza kako bi se građanima EU-a osigurala pametna povezanost po pristupačnim i transparentnim cijenama. Kad je riječ o zrakoplovstvu, Komisija će predložiti **reviziju Uredbe o uslugama zračnog prijevoza**⁵⁷. Uz zadržavanje najviših razina sigurnosti zračnog prometa ciljevi će biti zaštita interesa potrošača, oblikovanje otporne i konkurentne europske industrije usluga zračnog prijevoza te istodobno očuvanje visokokvalitetnih radnih mjesta. Ovu će se inicijativu dopuniti modernizacijom pravila EU-a o pristojbama na zračnim lukama, slotovima i računalnim sustavima rezervacija. U željezničkom sektoru Komisija će ocijeniti jesu li u okviru postojećih **pravila o pristojbama za pristup pruži** poticaji odgovarajući za jačanje konkurentnih tržišta i privlačnosti željeznice.
87. Kako bi se izbjegli budući poremećaji, **Komisija će**, kao odgovor na poziv Vijeća, u suradnji s tijelima EU-a i država članica i predstavnicima sektora **pripremiti krizni plan (ili planove) za izvanredne situacije** radi osiguravanja kontinuiteta poslovanja i koordinacije mjera za odgovor u prometnom sektoru na temelju smjernica i zakonodavstva izrađenih tijekom pandemije bolesti COVID-19, primjerice za zelene trake⁵⁸. Kako bi se

⁵⁵ Europski savez za baterije, osnovan 2017., okuplja više od 500 dionika, a najavio je zajednička ulaganja duž vrijednosnog lanca EU- a u iznosu od 100 milijardi EUR.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>, <https://erma.eu/>, https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_hr

⁵⁷ Uredba br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici.

⁵⁸ Komunikacija Komisije o uvođenju zelenih traka u okviru mjera upravljanja granicama radi zaštite zdravlja i dostupnosti robe i osnovnih usluga" (C(2020) 1897 final) i Komunikacija Komisije „Poboljšanje zelenih prometnih traka radi održavanja gospodarske aktivnosti tijekom ponovnog širenja zaraze bolešću COVID-19" (COM(2020) 685 final).

dodatno osigurao neprekinut prijevoz tereta i putnika u kriznim situacijama, Komisija će procijeniti mogućnosti uvođenja novih sanitarnih i operativnih mjera te utvrđivanja usklađene minimalne razine osnovnih usluga prijevoza. EU će možda morati prilagoditi postojeće zakonodavstvo o prometu kako bi se omogućio brz odgovor na krize.

VODEĆA INICIJATIVA 9 – PRAVEDNA MOBILNOST ZA SVE

88. Gospodarski šok pokazao je da **mobilnost** mora za putnike i druge korisnike usluga prijevoza biti **priuštiva, pristupačna i pravedna**. Doista, iako se zahvaljujući jedinstvenom tržištu prometa povećala povezanost, mobilnost je i dalje skupa za osobe s niskim raspoloživim dohotkom te nedovoljno dostupna osobama s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću te osobama s niskom razinom informatičke pismenosti. U ruralnim, perifernim i udaljenim područjima, uključujući najudaljenije regije i otoke, bolje veze javnim prijevozom bit će ključne kako bi se svima zajamčio neometan pristup mobilnosti.
89. Prelazak na održivu, pametnu i otpornu mobilnost mora biti pravedan. U suprotnom postoji rizik da se takav prelazak neće ostvariti. Komisija će stoga osigurati da se **u potpunosti istraže mogućnosti u okviru mehanizma za pravednu tranziciju kako bi ta nova mobilnost postala priuštiva i dostupna u svim regijama i za sve putnike, među ostalima one s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću**. Komisija će i dalje pomagati pružanjem potpore iz Kohezijskog fonda i EFRR-a u manje razvijenim državama članicama i regijama.
90. Osim toga, obveze pružanja javnih usluga trebale bi biti još usmjerenije i učinkovitije te bi po mogućnosti trebale pridonositi prelasku na multimodalni sustav. Kako bi se zajamčilo da se javna sredstva i potpora upotrebljavaju na najbolji mogući način, nacionalna i lokalna tijela moraju moći **iskoristiti obveze pružanja javnih usluga za poboljšavanje povezanosti** i ispunjavanje posebnih ciljeva politike. To bi se moglo postići kriterijima održivosti za obveze pružanja javnih usluga, kao što je kriterij prema kojem nije moguće nametnuti obvezu pružanja javnih usluga za letove kratkog doleta ako postoji alternativna, prikladna, održivija i konkurentnija veza. Komisija će razmotriti mogućnosti uvođenja sustava obveza pružanja javnih usluga u multimodalnom prijevozu, posebno kako bi se svim vrstama prijevoza omogućilo ravnopravno natjecanje u ispunjavanju relevantnih prijevoznih potreba.
91. Pravedna mobilnost podrazumijeva i **zaštitu putnika i njihovih prava**. Masovna otkazivanja tijekom pandemije bolesti COVID-19 pokazala su važnost takvih pravila na razini EU-a te njihove ujednačene provedbe i izvršenja. EU mora pomoći putnicima kada prijevoznici odu u stečaj ili se nalaze u teškoj krizi likvidnosti kao u kontekstu pandemije bolesti COVID-19. Putnici koji ne mogu nastaviti svoje putovanje moraju biti vraćeni u domovinu, a u slučaju otkazivanja putovanja prijevoznici moraju osigurati povrat cijene karata. Komisija razmatra mogućnosti i koristi raznih načina na koje se putnike može zaštititi od takvih događaja te će prema potrebi podnijeti zakonodavne prijedloge.
92. Prava putnika u EU-u trebala bi se bolje provoditi, biti jasnija za prijevoznike i putnike, osiguravati odgovarajuću pomoć, nadoknadu troškova, eventualno odštetu u slučaju poremećaja i odgovarajuće sankcije ako se pravila pravilno ne primjenjuju. Komisija će razmotriti mogućnosti i koristi daljnje razrade dosljednijeg, usklađenijeg i jednostavnijeg **multimodalnog okvira za prava putnika**.
93. Najvrjedniji element tog sektora zasigurno su ljudi uključeni u njega, a održiva i pametna tranzicija neće biti moguća bez potpore i sudjelovanja **radnika u prometnom sektoru**. Međutim, u određenim dijelovima prometnog sektora radni su uvjeti često teški. Nesigurni radni uvjeti, među ostalim dugo radno vrijeme, razdoblja odsutnosti od kuće zbog posla i

slabo plaćeni poslovi, pogoršavaju se zbog nepoštovanja i nepravilne provedbe primjenjivih radnih standarda. Uvođenjem viših socijalnih standarda izravno bi se pridonijelo smanjivanju postojeće opće neprivlačnosti sektora. Radna snaga brzo stari, a znatan nedostatak radne snage već je vrlo vidljiv u određenim zanimanjima⁵⁹. Pandemija bolesti COVID-19 pogoršala je probleme s kojima se suočavaju radnici u prometnom sektoru. Ako se ništa ne poduzme, to bi se stanje moglo dodatno pogoršati.

94. Zbog toga će Komisija razmotriti **mjere za različite vrste prijevoza kako bi ojačala zakonodavni okvir u pogledu uvjeta za radnike** i osigurala ispravnu provedbu te pojasnila primjenjiva socijalna prava u skladu s različitim instrumentima koja su joj na raspolaganju za provedbu europskog stupa socijalnih prava. Komisija će nastojati promicati visoke socijalne standarde, uključujući u sektoru zrakoplovstva gdje su prisutni specifični zahtjevi, i surađivati s Europskim nadzornim tijelom za rad kako bi pomogla državama članicama u provedbi relevantnog zakonodavstva. Na međunarodnoj razini Komisija će se zalagati za napredak u okviru IMO-a, Međunarodne organizacije rada i drugih međunarodnih institucija kako bi se osigurali pristojni radni i životni uvjeti na plovilima te pravodobne zamjene posade, posebno tijekom globalne pandemije.
95. Uslijed promjena u sektoru, posebno onih koje se odnose na automatizaciju i digitalizaciju, nastaju brojne nove poteškoće. Radna mjesta u prometnom sektoru, posebno ona za radnike niskih ili srednjih kvalifikacija, **ugrožavaju automatizacija i aktivnosti za ostvarivanje veće održivosti**. Digitalna transformacija koja je u tijeku istodobno donosi nove mogućnosti, kao što su poboljšano radno okruženje i kvalitetna radna mjesta koja bi mogli postati privlačnija ženama i mladima. Stoga je potreban pouzdan put za **pravednu tranziciju za radnike u prometnom sektoru**. Komisija će izdati preporuke za prelazak na automatizaciju i digitalizaciju te za sredstva za ublažavanje njihova učinka na radnu snagu u prometnom sektoru.
96. Naposljetku, kako bi se riješio problem sve većeg nedostatka kvalificiranih radnika, Komisija poziva dionike u prometnom sektoru i socijalne partnere da pridonesu provedbi Programa **vještina** za Europu za održivu konkurentnost, socijalnu pravednost i otpornost⁶⁰, a posebno da se pridruže paktu za vještine⁶¹. Dionici u prometnom sektoru trebali bi otvoriti dodatna naučna mjesta, postati članovi Europskog saveza za naukovanje i aktivno sudjelovati u Europskom tjednu vještina stečenih u strukovnom obrazovanju i osposobljavanju.
97. Komisija će na odgovarajući način **uključiti načelo ravnopravnosti** u svoje političke inicijative povezane s prometom i nastaviti podupirati suradnju dionika i razmjenu dobre prakse u okviru platforme „Više žena u prometnom sektoru – Platforma za promjene” kako bi se povećao broj žena u prometnim zanimanjima. Informirat će javnost o pitanjima jednakosti uspostavom i podupiranjem mreže ambasadora raznolikosti. Svaki budući prijedlog za prometni sektor bit će u skladu s Komisijinom strategijom za rodnu ravnopravnost⁶² i strategijom za osobe s invaliditetom⁶³.

⁵⁹ Na primjer, Međunarodna unija cestovnih prijevoznika izvijestila je 2019. da petina vozačkih mjesta nije popunjena u europskom sektoru cestovnog prometa.

⁶⁰ COM(2020) 274 final, Program vještina za Europu za održivu konkurentnost, socijalnu pravednost i otpornost (2020.).

⁶¹ Komisija će uzeti u obzir iskustvo nedavno pokrenutog automobilske partnerstva u okviru pakta za vještine kako bi pomogla industriji da svlada poteškoće u području usavršavanja i prekvalifikacije tijekom zelene i digitalne tranzicije.

⁶² COM(2020) 152 final, Unija ravnopravnosti: Strategija za rodnu ravnopravnost 2020.–2025.

⁶³ COM(2010) 636 final, Europska strategija za osobe s invaliditetom (2010.–2020.). Komisija će 2021. predstaviti ojačanu strategiju za osobe s invaliditetom na temelju rezultata tekuće evaluacije europske strategije za osobe s invaliditetom 2010.–2020.

98. **Sigurnost** prometnog sustava od presudne je važnosti i nikada ne bi smjela biti ugrožena, a EU bi trebao ostati svjetski predvodnik u tom području. Da bi se postigao cilj mobilnosti bez smrtno stradalih, nužno je neprekidno surađivati s međunarodnim, nacionalnim i lokalnim tijelima, dionicima i građanima.
99. **Europa je i dalje najsigurnija prometna regija na svijetu.** Iako su zračni, pomorski i željeznički prijevoz vrlo sigurni, nema prostora za opuštanje, posebno u pogledu sigurnosti na cestama. Oko 22 700 ljudi izgubilo je život na cestama EU-a 2019., a na svaku poginulu osobu oko pet osoba pretrpi teške ozljede s posljedicama koje mijenjaju život. Komisija je stoga i dalje u potpunosti predana provedbi strategije EU-a za sigurnost na cestama iz 2018.⁶⁴
100. **Čimbenici kao što su brzina, konzumacija alkohola i droga te odvratanje pozornosti tijekom vožnje** usko su povezani s uzrocima i težinom prometnih nesreća. Komisija će razmotriti koje su mjere potrebne za rješavanje tih pitanja, na primjer donošenjem daljnjih preporuka EU-a. Prioritet će biti zaštita nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu te bolje prikupljanje i analiza podataka, a Komisija će usto procijeniti dodanu vrijednost temeljite istrage sudara na toj razini. Infrastrukturna ulaganja trebala bi i dalje biti prvenstveno usmjerena na sanaciju postojeće visokorizične infrastrukture, s posebnim naglaskom na stare i nedovoljno razvijene segmente mreže. Mjere za davanje više prostora različitim oblicima aktivne mobilnosti pomoći će u sprečavanju smrtnih slučajeva i teških ozljeda nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu.
101. U pomorskom sektoru Komisija planira pokrenuti opsežno preispitivanje postojećeg zakonodavstva o **nadležnostima države zastave, nadzoru države luke i istragama nesreća** u kombinaciji s daljnjim jačanjem pravila EU-a o priznatim organizacijama. Opći je cilj omogućiti siguran, zaštićen i učinkovit pomorski promet uz niže troškove za poduzeća i uprave. Pomorska sigurnost te pametan i održiv pomorski promet u vodama EU-a i dalje će ovisiti o doprinosu Europske agencije za pomorsku sigurnost čiji bi mandat trebalo modernizirati i eventualno proširiti na dodatna područja.
102. Uz ono što je poduzeo kako bi prometni sektor i povezana infrastruktura postali otporniji, EU će **ažurirati i poboljšati postojeći sigurnosni okvir**, uključujući borbu protiv kiberprijetnji, u okviru sveukupnog skupa postojećih propisa kojima se uređuje to pitanje⁶⁵. Na temelju okvira na razini EU-a za certifikaciju proizvoda, usluga i procesa IKT-a te imenovanja „operatora ključnih usluga” (OES) za infrastrukture za mobilnost istražiti će se mogućnost uspostave mehanizma ranog upozoravanja za zaštitu sigurnosti na razini EU-a. Usto će se poboljšati povezani propisi, kao što je okvir za kibersigurnosnu certifikaciju automatiziranih vozila.

Ključne etape⁶⁶ u ostvarenju otporne mobilnosti:

- 13) *Multimodalna transeuropska prometna mreža opremljena za održiv i pametan prijevoz s vezama velike brzine bit će funkcionalna do 2030. za osnovnu mrežu i do 2050. za cijelu mrežu.*
- 14) *Do 2050. broj smrtnih slučajeva u svim vrstama prijevoza u EU-u bit će blizu nule.*

⁶⁴ COM(2018) 293 final, Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista.

⁶⁵ Direktiva (EU) 2016/1148, Direktiva o sigurnosti mrežnih i informacijskih sustava (Direktiva NIS), Uredba (EU) 2019/881, Akt o kibersigurnosti, i Direktiva o zaštiti europske kritične infrastrukture (Direktiva 2008/114/EZ).

⁶⁶ Uzimajući u obzir i analizu iz popratnog radnog dokumenta službi te su ključne etape utvrđene kako bi se zacrtao razvojni put europskog prometnog sustava i ostvarili naši ciljevi održive, pametne i otporne mobilnosti; one odražavaju potrebnu razinu ambicije naših budućih politika.

5. EU KAO SVJETSKO ČVORIŠTE POVEZANOSTI

103. S obzirom na brze geopolitičke promjene EU mora djelovati kako bi zaštitio i promicao interese EU-a. Za sve vrste prijevoza s međunarodnom dimenzijom **ključno je osigurati nenarušeno međunarodno tržišno natjecanje, reciprocitet i ravnopravne uvjete**. Komisija će predložiti namjenski instrument⁶⁷ za djelotvorno svladavanje učinaka narušavanja koji proizlaze iz stranih subvencija na unutarnjem tržištu, među ostalim u javnoj nabavi.
104. Daljnje djelovanje moglo bi uključivati pravo država članica da upotrijebe dostupne mehanizme za provjeru izravnih stranih ulaganja u europska prijevoznika poduzeća i imovinu radi zaštite sigurnosti ili javnog poretka. Na razini Unije daljnje bi djelovanje moglo obuhvaćati promjene u pogledu trgovinske zaštite s obzirom na postojeće kriterije za zrakoplovstvo. Komisija će usto i dalje **promicati primjenu europskih tehničkih, socijalnih i ekoloških standarda te standarda tržišnog natjecanja** na međunarodnim forumima i u odnosima s pojedinačnim zemljama izvan EU-a za sve vrste prijevoza. Oprema i rješenja za prijevoz pokretač su europskog izvoza, a održiva i pametna preobrazba sektora prilika je da naša proizvodna industrija postane svjetski predvodnik.
105. Kako bi se postigli ciljevi Pariškog sporazuma, potrebno je do 2050. znatno smanjiti emisije iz prometa i izvan EU-a. Stoga je ključno da se **europski zeleni plan i ova strategija dobro prenesu u naše vanjsko djelovanje**, da se globalno djelovanje za održivu i pametnu mobilnost promiče u velikoj mjeri kako bi se postigli ciljevi održivog razvoja te da se osigura usklađenost politika pri prenošenju unutarnjih politika EU-a izvan EU-a. U skladu s time razvit će se razni smjerovi djelovanja za prenošenje dobre prakse, kvalitetnih rješenja i standarda za održivu i pametnu mobilnost u razvojnu suradnju EU-a, među ostalim s našim afričkim partnerima⁶⁸, uzimajući pritom u obzir posebne izazove i ograničenja zemalja u usponu i zemalja u razvoju.
106. EU će **nastaviti produbljivati prometne odnose**, među ostalim s ključnim strateškim partnerima i međunarodnim organizacijama, te će razvijati veze s novim međunarodnim partnerima, kao što su gospodarstva s visokim rastom i gospodarstva u usponu. To je od presudne važnosti za sektore kojima su potrebni ravnopravni uvjeti na svjetskoj razini, kao što su zrakoplovni i pomorski sektor. Komisija će od Vijeća zatražiti odobrenje za otvaranje pregovora o novim sporazumima o zračnom prijevozu s trećim zemljama te će istražiti mogućnosti za odgovarajuće djelovanje u pogledu odnosa u pomorskom prometu s trećim zemljama i regijama. EU bi trebao težiti i visokim standardima u okviru IMO-a, ICAO-a i drugih međunarodnih organizacija, među ostalim u području sigurnosti i zaštite okoliša, posebno klimatskih promjena.
107. Promet je ključna sastavnica politika i instrumenata kojima se podupire proces proširenja na zapadni Balkan i **politika susjedstva EU-a**, uključujući Istočno partnerstvo i južno susjedstvo. Komisija će ojačati vezu između prometne politike i politike susjedstva u ključnim područjima te će razviti sveobuhvatan pristup povezanosti sa susjednim zemljama, među ostalim bliskom suradnjom s Prometnom zajednicom, proširenjem mreže TEN-T, osiguranjem tehničke potpore i suradnje te sklapanjem novih sektorskih sporazuma.
108. Kako bi se ostvarili međunarodni ciljevi i prioriteti EU-a u području prometa, važno je uključiti prometne politike u vanjsku dimenziju EU-a i djelovati na međunarodnoj razini, uz **snažno, jedinstveno i dosljedno**. U tom pogledu treba podsjetiti da je za to potrebno da

⁶⁷COM(2020) 253 final Bijela knjiga o uspostavi jednakih uvjeta na tržištu u pogledu stranih subvencija.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, Put prema sveobuhvatnoj strategiji s Afrikom.

sve institucije Unije i države članice u potpunosti primjenjuju odredbe Ugovorâ, posebno one koje se odnose na pregovore i sklapanje novih sporazuma o prijevozu te one o zastupanju na međunarodnim forumima, kao što su ICAO i IMO, s obzirom na to da je Ugovor iz Lisabona sastavljen upravo s ciljem da Unija bude djelotvornija u vanjskim odnosima.

6. ZAKLJUČCI

109. Oporavak od krize uzrokovane pandemijom bolesti COVID-19 trebalo bi iskoristiti za ubrzanje dekarbonizacije i modernizacije cijelog sustava prometa i mobilnosti, ograničavanje njegova negativnog utjecaja na okoliš i poboljšanje sigurnosti i zdravlja naših građana. **Paralelna zelena i digitalna tranzicija trebale bi preoblikovati sektor, nanovo definirati povezanost i oživjeti gospodarstvo.** Komisija priznaje da ta preobrazba, koja mora biti pravedna, neće biti laka i morat će joj se u potpunosti posvetiti te će je morati poduprijeti svi dionici u prometnom sektoru, a morat će se i znatno povećati ulaganja iz javnog i privatnog sektora kojima se potiče rast.
110. Održiv europski prometni sustav kojem teži EU mora biti pametan, fleksibilan i prilagodljiv promjenjivim prometnim obrascima i potrebama te se temeljiti na najsuvremenijim tehnološkim postignućima kako bi se svim europskim građanima osigurala neometana, sigurna i zaštićena povezanost. **Prijevoz bi trebao biti pokazatelj europske domišljatosti i radinosti, pokretač istraživanja, inovacija i poduzetništva te pokretačka snaga dvostruke tranzicije.**
111. Komisija predlaže sveobuhvatan skup mjera navedenih u akcijskom planu ove strategije kako bi zacrtala put EU-a ka stvaranju održivog, pametnog i otpornog sustava mobilnosti budućnosti i uvođenju korjenitih promjena potrebnih za postizanje ciljeva europskog zelenog plana. Ta nastojanja mogu uspjeti samo uz dovoljnu predanost svih zainteresiranih strana, konkretno europskih institucija, država članica i njihovih tijela na svim razinama vlasti, dionika, poduzeća i građana.