

Bruxelles, 8.11.2017.
COM(2017) 675 final

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

Ostvarivanje mobilnosti s niskom razinom emisija

**Europska unija koja štiti naš planet, osnažuje svoje potrošače te brani svoju industriju i
radnike**

*„Želim da Europa bude predvodnik borbe protiv
klimatskih promjena.*

Želja je Komisije da nam industrija postane snažnija i konkurentnija.

*Stoga pozivam automobilsku industriju da položi račune i ispravi pogreške.
Umjesto da traži rupe u zakonu, trebali bi ulagati u čiste automobile budućnosti.*

*Komisija će uskoro predstaviti prijedlog smanjenja emisija ugljika u našem
prometnom sektoru.”*

Predsjednik Jean-Claude Juncker,
govor o stanju Unije, 13. rujna 2017.

1. Uvod

Klimatske promjene jedan su od najvećih izazova s kojima se čovječanstvo danas suočava. Dovedi smo u pitanje budućnost svojeg planeta. Međunarodna zajednica prepoznala je to u Parizu u prosincu 2015., kad je postignut zaista povijesni sporazum o klimatskim promjenama. Pariški sporazum pokazao je da prelazak na moderno društvo s niskom razinom emisije ugljika nije samo prijeko potreban, nego je postao i ostvariv.

Europska unija vodi vlastitim primjerom. Njezine mjere za pokretanje globalne borbe protiv klimatskih promjena u središtu su pozitivnog programa EU-a „s pomoću kojeg bismo lakše izgradili Europu koja štiti, osnažuje i brani”¹. **Prelazak na moderno niskougljično gospodarstvo** jedan je od glavnih prioriteta politike Europske komisije, sadržan u prioritetu razvoja **otporne energetske unije i napredne klimatske politike**. Cilj nam je ojačati sposobnost Europe za suočavanje s izazovom klimatskih promjena i poboljšati kvalitetu života njezinih građana, a istodobno zadržati i povećati konkurentnost naših industrija kako bi se stvarala radna mjesta, osigurao održiv gospodarski rast i poticale inovacije u tehnologijama povezanim s obnovljivom energijom. To znači da ćemo nastojati postati svjetski predvodnici u inovacijama, digitalizaciji i dekarbonizaciji². Kretanja u tom smjeru mogu uzrokovati i druge promjene, kao što su zastarijevanje nekih zanimanja uz stvaranje novih radnih mjesta ili pojava potreba za novim vještinama i prekvalifikacijom. Prelazak na niskougljično gospodarstvo stoga za industriju EU-a predstavlja i priliku i izazov.

Prometni sektor uvelike doprinosi gospodarstvu EU-a, zaposlenosti i mobilnosti građana. U sektoru prijevoza i skladištenja u EU-u je zaposleno više od 11 milijuna ljudi, što je više od 5 % ukupnog broja zaposlenih³ te stvara gotovo 5 % bruto domaćeg proizvoda EU-a⁴. Usto, na taj sektor odlazi oko 20 % izvoza glavnim trgovinskim partnerima EU-a.

Međutim, promet istodobno ima i velik udio u emisijama stakleničkih plinova u Europi – drugi najveći udio nakon energetike – te je krivac za sve teže onečišćenje zraka u gradskim područjima. Sva predviđanja upućuju na to da će promet diljem Europe nastaviti s rastom. Procjenjuje se da će od 2010. do 2050. putnički prijevoz porasti za oko 42 %. Očekuje se da će se prijevoz tereta povećati za 60 %⁵. Stoga je postizanje održivog sustava mobilnosti još veći izazov.

Promet je odgovoran za gotovo četvrtinu emisija stakleničkih plinova u Europi te je glavni uzročnik smanjenja kvalitete zraka u gradovima, koje je velika prijetnja javnom zdravlju. Samo cestovni prijevoz odgovoran je za gotovo petinu ukupnih emisija u EU-u i 73 % emisija iz prometa⁶.

Ne poduzmu li se mjere za smanjenje emisija iz prometa, on bi mogao postati najveći izvor emisija, poništiti napredak koji se postiže u drugim sektorima i ugroziti postizanje općenitih

¹ Govor o stanju Unije 2016., predsjednik Juncker, 14. rujna 2016.; Zaključci Europskog vijeća od 24. listopada 2014.

² COM(2017) 479.

³ Eurostatovo istraživanje o radnoj snazi, podaci za 2016. za NACE H: „Prijevoz i skladištenje”.

⁴ Eurostat, nacionalni računi, podaci za 2014. za NACE H: „Prijevoz i skladištenje”.

⁵ Sva upućivanja na podatke mogu se pronaći u Radnom dokumentu službi Komisije SWD(2017) 177.

⁶ Gotovo trostruko više osoba u EU-u prerano umre zbog onečišćenja koje je uzrokovao promet nego što ih pogine u prometnim nesrećama, a milijuni ljudi doživotno pate od bolesti dišnog i krvožilnog sustava. <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>; http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

ciljeva EU-a u pogledu smanjenja emisija. **Stoga je nužno poduzeti odlučne mjere u pogledu emisija iz prometa.**

Ambicija za ostvarenje mobilnosti s niskom razinom emisija integrirana je u temeljne strategije EU-a u tom području, a osobito u strategiju energetske unije iz veljače 2015., u kojoj je prepoznata presudna važnost prelaska na energetski učinkovit, dekarboniziran prometni sektor⁷. Nakon toga su u strategiji za mobilnost s niskom razinom emisije, donesenoj u srpnju 2016., utvrđene konkretne mjere koje se trenutačno provode⁸. Nešto je ranije ove godine, kao odgovor na temeljene promjene koje se uvode u prometni sektor, u okviru inicijative „Europa u pokretu” predstavljen program za socijalno pravedan prelazak na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve, a uz njega je predstavljen i prvi paket prijedloga⁹. Komisija je nedavno predstavila obnovljenu strategiju industrijske politike EU-a kojom se nastoji ojačati položaj europskih industrija kako bi se i dalje stvarali radna mjesta i održiv rast u ovom okruženju punom promjena i izazova¹⁰.

Današnji paket prijedloga u okviru inicijative „Europa u pokretu”¹¹ usmjeren je na pomaganje europskoj automobilskoj industriji i sektoru mobilnosti da se pripreme za budućnost. To će se postići utvrđivanjem odgovarajućih uvjeta i osiguravanjem poticaja za **globalnu konkurentnost industrije te radi inovacija, rasta i radnih mjesta**. Predloženim mjerama istodobno se nastoji svima osigurati **čista, dostupna i cjenovno pristupačna** mobilnost budućnosti kako bi se obnovilo povjerenje potrošača. To je posebno važno nakon krize povjerenja koju je automobilska industrija doživjela zbog emisija iz dizelskih automobila. Pravila se moraju utvrditi konkretno i provoditi ispravno, Europljanima se mora omogućiti izbor cjenovno pristupačnih alternativa vozilima na fosilna goriva, a ulaganja u infrastrukturu za alternativna goriva moraju se precizno usmjeriti i u skladu s time koordinirati.

Paketom će se utvrditi jasna, realistična i provediva pravila kako bi se pomoglo osigurati ravnopravne uvjete tržišnog natjecanja među sudionicima iz industrije koji posluju u Europi te kako bi se povećala njihova vjerodostojnost. Osim toga, utvrdit će se jasna putanja za postizanje dogovorenih obveza EU-a na temelju Pariškog sporazuma te će se potaknuti inovacije u novim tehnologijama i poslovnim modelima i učinkovitija upotreba svih oblika prijevoza robe. Nadalje, mjere olakšavanja iz ovog paketa pomoći će u osiguravanju neometanog prelaska i predviđanju budućih događaja u tijeku rada. Potrošači će uistinu prijeći na čista vozila i druga rješenja za čistu mobilnost samo ako im bude dostupna infrastruktura za alternativna goriva i ako budu mogli donositi utemeljene odluke u pogledu troškova različitih vrsta goriva na tržištu i s njima povezanog ukupnog troška vlasništva tijekom cijelog životnog vijeka vozila. I, na kraju, mjerama se nastoji nove usluge mobilnosti učiniti dostupnima za sve Europljane i dati nove izgleda za budućnost radnicima, zajednicama i svima u lancu vrijednosti automobilske industrije, kao i drugima za koje taj prelazak može biti rizičan.

Nove norme **za emisije CO₂** pomoći će proizvođačima da prihvate inovacije i opskrbe tržište vozilima s niskom razinom emisija. **Na temelju Direktive o čistim vozilima** promicat će se

⁷ COM(2015) 80.

⁸ COM(2016) 501.

⁹ COM(2017) 283.

¹⁰ COM(2017) 479.

¹¹ Ovaj paket temelji se na mnogim drugim smjerovima strateškog rada Europske komisije, uključujući Plan ulaganja za Europu, uniju tržišta kapitala, Strategiju jedinstvenog digitalnog tržišta, europski stup socijalnih prava i Novi program vještina, klimatsku politiku i kružno gospodarstvo.

rješenja za čistu mobilnost u natjecajima javne nabave i time postaviti temelj za poticanje potražnje za takvim rješenjima i njihovo šire uvođenje. Paket uključuje i mjere potpore za ulaganja u **transeuropsku uspostavu infrastrukture za alternativna goriva** te zajedničke norme. U pripremi je i **metodologija za potrošače kako bi mogli jednostavno uspoređivati cijene goriva**. Revizijom **Direktive o kombiniranom prijevozu**, kojom se promiče kombinirana upotreba različitih oblika prijevoza tereta (npr. kamiona i vlakova), i **Direktive o uslugama autobusnog prijevoza**, kojom će se potaknuti ponuda usluga autobusnog prijevoza u međugradskom prometu širom Europe te ponuditi alternative upotrebi osobnih automobila, čime će se također pridonijeti i smanjenju prometnih zagušenja i emisija iz prometa. Te će inicijative doprinijeti i integriranoj industrijskoj politici EU-a¹², kojom se nastoji ostvariti da se vozila i druga rješenja za mobilnost sutrašnjice te njihovi sastavni dijelovi razvijaju i proizvode u EU-u. U tom je kontekstu strateški posebno važna **inicijativa za baterije**. Te su inicijative osmišljene kako bi bile ekonomične, tehnološki neutralne i socijalno uključive.

Zaključno, drugi paket u okviru inicijative „Europa u pokretu” usmjeren je na **tri glavna prioriteta politike**:

- Europu koja štiti naš planet,
- Europu koja osnažuje položaj svojih građana i
- Europu koja brani svoju industriju i radnike.

2. Europa koja štiti: ključna uloga EU-a u Pariškom okviru i uspostavi međunarodnih normi

Izazov održive mobilnosti prisutan je na svjetskoj razini, i to u sve većem broju zemalja i gradova. Taj je izazov u temelju velike potražnje za čistim proizvodima, tehnologijama i poslovnim modelima koji podupiru održivu mobilnost i otvaraju goleme poslovne mogućnosti za konkurentnost industrije EU-a u tom sektoru.

Od presudne je važnosti da EU promiče sljedeću generaciju normi za smanjenje emisija CO₂ iz prometa. Time će poslati jasan signal tržištu i zadržati svoju vodeću ulogu u borbi protiv klimatskih promjena, a istodobno će pojačati konkurentnost europske industrije i osigurati da Europa ostane svjetski predvodnik u utvrđivanju normi za automobilsku industriju. Stoga je prijedlog **novih normi za razine emisija CO₂ za automobile i kombije nakon 2020.** jedan od glavnih elemenata ovog paketa. Te će norme pomoći državama članicama da ostvare svoje ciljeve do 2030. u području klime i omogućiti gradovima da unaprijede kvalitetu života i zdravlje svojih građana¹³. Procjenjuje se da je 65 – 85 % smanjenja emisija CO₂ iz automobila koje je postignuto nakon što je 2009. stupila na snagu postojeća Uredba o osobnim automobilima ostvareno zahvaljujući toj uredbi¹⁴. Nove će norme istodobno povezati provedbu Pariškog sporazuma s europskim programom za globalnu trgovinu, i to tako što će se povećati konkurentnost naših industrija i omogućiti da izvoze svoje proizvode i iskoriste rast tržišta zbog veće potražnje za čistim vozilima. Revizijom **Direktive o čistim vozilima** pridonijet će se povećanju potražnje javnosti za tim vozilima u EU-u. Dobro razvijeno tržište i industrijska osnova u EU-u presudni su za jačanje našeg izvoznog potencijala.

¹² COM(2017) 479.

¹³ COM(2016) 482.

¹⁴ Ricardo-AEA i TEPR (2015.), Evaluacija uredaba br. 443/2009 i 510/2011:

https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Promicanje multimodalnosti i učinkovitog kombiniranja različitih oblika prijevoza jednako je važno za smanjenje emisija. Revizija zakonodavstva o **kombiniranom prijevozu** potaknut će kombiniranu upotrebu kamiona i vlakova, teglenica ili brodova za prijevoz robe i tako učiniti taj prijevoz konkurentnijim od samo cestovnog prijevoza tereta. Smanjenjem broja kamiona na cestama smanjit će se emisije CO₂ i onečišćenje zraka koje uzrokuje sektor prijevoza tereta, kao i učestalost zagušenja i prometnih nesreća¹⁵.

Slično tome, Komisijin prijedlog revizije Direktive o **uslugama autobusnog prijevoza** doprinijet će mobilnosti građana poticanjem razvoja autobusnih veza kako bi se ponudile alternative upotrebi osobnih automobila i povećala upotreba održivih oblika javnog prijevoza¹⁶. Od tih će se usluga ostvariti i gospodarska i društvena korist jer će one bolje odgovarati potrebama potrošača i biti pristupačne osobama s nižim prihodima.

Za potporu i jačanje tih zakonodavnih prijedloga u ovom je paketu predviđen niz mjera.

3. Europa koja osnažuje: bez potrošača drugog reda i zapostavljanja ijedne regije

Jedno je od najvećih postignuća Europske unije sloboda građana da se neometano kreću diljem njezina područja. Zahvaljujući toj slobodi ljudi mogu jednostavno putovati iz jedne države članice u drugu, bilo poslom bilo iz razonode. EU ima odgovornost svojim građanima olakšati slobodno kretanje preko granica. Prijevoz će se nastaviti razvijati, ali to mora činiti na održiv način¹⁷. Svakodnevne prometne gužve i kriza zbog emisija iz dizelskih automobila bile su opravdan temelj za pozive da cestovni prijevoz doprinese zdravlju i kvaliteti zraka. Ti su pozivi u nekim slučajevima doveli do donošenja mjera politike na lokalnoj razini kako bi se potrošače odvratilo od upotrebe automobila u gradskim područjima. Te mjere već utječu na odabire potrošača u pogledu mobilnosti.

Nakon debakla s emisijama iz dizelskih automobila i teške krize povjerenja potrošača koju je izazvao Komisija već poduzima mjere kako bi osigurala bolju ponudu za potrošače i vratila njihovo povjerenje u pristup EU-a. Uvodimo **čvrst okvir za ispitivanje u svrhu homologacije**, koji se temelji na novim postupcima ispitivanja kojima će se osigurati stvarna usklađenost s pravilima¹⁸. Uz to, taj će okvir osigurati solidan temelj za primjenu novih normi za emisije CO₂ nakon 2020.

Moramo imati na umu i **olakšavanje pristupa potrošača cjenovno pristupačnim** novim i čišćim oblicima mobilnosti te osigurati da su te nove usluge mobilnosti dostupne svima, i to podjednako diljem Unije. Naš sustav mobilnosti postaje održiviji zahvaljujući novim tehnologijama te inovativnim i suradničkim poslovnim modelima. Međutim, moramo izbjeći stvaranje digitalnog jaza, zbog kojeg bi mogle nastati nove nejednakosti ili bi se nekim regijama ili područjima mogle uskratiti koristi od tih inovacija.

Bez **odgovarajuće infrastrukture za alternativna goriva** ne možemo proširiti **rješenja s niskom ili nultom razinom emisija** po svim europskim prometnicama. Industrija sada najavljuje znatna ulaganja, a posebno u proizvodnju električnih vozila. Uspostava odgovarajuće infrastrukture bit će od presudne važnosti kako bi se privuklo potrošače vjerodostojnim alternativama za vozila na tradicionalna goriva. Okvir za razdoblje od 2020.

¹⁵ COM(2017) 648.

¹⁶ COM(2017) 647.

¹⁷ COM(2016) 501.

¹⁸ COM(2016) 031. Osim toga, na razini EU-a uvedeni su novi postupci ispitivanja emisija iz automobila u stvarnim uvjetima vožnje te u laboratoriju, a primjenjuju se na nove tipove vozila od rujna 2017.

do 2025. za Europu će biti najvažniji. Trenutačno se predviđa da će 2025. i do 7 % vozila na europskim cestama biti vozila s niskom ili nultom razinom emisija¹⁹. Kako bi se spriječilo da nedostatak odgovarajuće infrastrukture uspori taj napredak, bit će potrebna brza mobilizacija ulaganja.

Jasan okvir politike EU-a za infrastrukturu za alternativna goriva već je uspostavljen, a države članice imaju glavnu ulogu u njegovu uvođenju na svojim državnim područjima²⁰. Međutim, **trenutačna razina ambicioznosti nacionalnih strategija politika nije dovoljna za zadovoljavanje buduće potražnje**. Osim toga, važno je da infrastruktura i usluge budu prekogranično interoperabilni. Potrošači moraju doživjeti mobilnost s niskom razinom emisija kao mobilnost bez zapreka²¹. Interoperabilnost infrastrukture i usluga trebaju osigurati javna tijela i tržišni subjekti.

Uvođenje infrastrukture za alternativna goriva mora se ubrzati, a nedostaci ukloniti²². U tome EU može i mora dati svoj doprinos. Financijska potpora EU-a bit će ključna za djelomično pokrivanje potreba za financiranjem u područjima u kojima nedostaju dovoljna tržišna ulaganja, kao što su glavni dijelovi transeuropske prometne mreže. Ta bi se javna potpora trebala shvatiti kao poticaj za znatna privatna ulaganja, uključujući nove metode financiranja kao što je kombiniranje bespovratnih sredstava sa zajmovima, koje se promiče u okviru Plana ulaganja za Europu²³. Paket sadržava **Akcijski plan za poticanje ulaganja u infrastrukturu za alternativna goriva** i razvoj mreže brzih i interoperabilnih postaja za opskrbu gorivom i punjenje diljem Unije²⁴.

Komisija povećava financijsku potporu za pokretanje javnih i privatnih ulaganja u uvođenje infrastrukture za alternativna goriva; za tu se svrhu priprema 800 milijuna EUR²⁵. Taj će se iznos dodati znatnim sredstvima koja se u to područje već ulažu u okviru Instrumenta za povezivanje Europe i europskih strukturnih i investicijskih fondova²⁶. Kohezijska politika može dati potporu uvođenju infrastrukture za alternativna goriva, za sve oblike prijevoza i sva

¹⁹ SWD(2017) 650.

²⁰ Direktiva 2014/94.

²¹ „Imam viziju da će (...) osobe koje putuju na posao moći puniti svoje električne automobile po putu na autocesti na isti način na koji danas punimo automobile benzinom”, govor predsjednika Junckera Europskom parlamentu, studeni 2014.

²² Kako bi se do 2025. uvela temeljna infrastruktura za sva alternativna goriva samo u koridore glavnih dijelova transeuropske prometne mreže, potrebno je 1,5 milijardi EUR. Potrebe za ulaganjem znatno su veće uzme li se u obzir cijela prometna mreža.

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

²⁴ COM(2017) 652.

²⁵ Komisija danas iz proračuna za promet u okviru Instrumenta za povezivanje Europe stavlja na raspolaganje 350 milijuna EUR, čime bi se moglo stvoriti i do 1,7 milijardi EUR ukupnih ulaganja iz, među ostalim, Europskog fonda za strateška ulaganja, Europske investicijske banke te iz javnih i privatnih banka u okviru poziva za kombiniranje na temelju Instrumenta. Iz neisplaćenih prihoda programa NER300 osigurat će se do 450 milijuna EUR putem dužničkog instrumenta u okviru Instrumenta za povezivanje Europe, čime će upravljati Europska investicijska banka. Više informacija na: https://ec.europa.eu/clima/policies/lowcarbon/ner300_en

²⁶ Otprilike 70 milijardi EUR iz kohezijskih, regionalnih i strukturnih fondova namijenjeno je za povećanje učinkovitosti i ekološke prihvatljivosti prometnog sustava EU-a te istodobno smanjenje njegovih emisija ugljika.

goriva, npr. za punionice u gradovima i manjim zajednicama. Osim toga, može pomoći financiranju nabave vozila na alternativna goriva, kao što su čisti gradski autobusi²⁷.

Potrebne su bliska suradnja i koordinacija Komisije i država članica na lokalnoj razini kako bi se osiguralo da se uklone svi nedostaci te da se potrošače i njihove čiste automobile ne ostavi „na cjedilu”. Vozači moraju moći biti sigurni da će u vožnji po EU-u imati pristup punjenju gdje god i kad god im to zatreba. **Nijedna regija EU-a i nijedan potrošač ne smiju se zapostaviti.**

Ovaj paket podupire države članice, regije i gradove u povećanju ponude čistog prijevoza za njihove građane. Ta potpora uključuje povećanje doprinosa javne nabave prihvatanju čistih vozila na tržištu time što se **u natječajima javne nabave promiču čista vozila**²⁸. Gradovi imaju posebno važnu ulogu u provedbi Pariškog sporazuma, a posebno u okviru gradskih politika za čistu mobilnost. Više od 700 europskih gradonačelnika okupit će se u veljači 2018. na svečanosti Sporazuma gradonačelnika kako bi dodatno potaknuli te mjere na lokalnoj razini.

Uz to, paket će se dopuniti postojećim nastojanjem da se potrošačima pruži veća mogućnost izbora pri kupnji ili upotrebi vozila, što će se postići **metodologijom za usporedbu troškova različitih dostupnih vrsta goriva**, koja će im pokazati prednosti prelaska na čišća rješenja za mobilnost. Komisija zato u suradnji s državama članicama razvija europsku **metodologiju za usporedbu cijena goriva** te je potrošačima već stavila na raspolaganje „**Alat za zelenu vožnju**”, s pomoću kojeg će moći provjeriti utjecaj različitih tehnologija na potrošnju goriva i emisije CO₂²⁹.

Komisija i Europska investicijska banka pokrenule su „**Instrument za čist prijevoz**” kako bi se sredstvima iz Instrumenta za povezivanje Europe i/ili Europskog fonda za strateška ulaganja financirali projekti u području čistog prijevoza, s naglaskom na javnom prijevozu. U okviru **Europskog fonda za regionalni razvoj** na raspolaganju za potporu energetske učinkovitom prometnom sektoru s niskom potrošnjom ugljika stavljeno je na raspolaganje čak 35 milijardi EUR, od čega su 12,4 milijarde EUR namijenjene čistom gradskom prijevozu. Konkretnije, u okviru europske teritorijalne suradnje („Interreg”) može se osigurati koherentno uvođenje infrastrukture za alternativna goriva na regionalnoj i lokalnoj razini. Niz država članica već je iskoristio programska sredstva za uvođenje infrastrukture za alternativna goriva ili kupnju čistog voznog parka za javni prijevoz (npr. električnih autobusa). Naprimjer, u Češkoj se iz programa za prijevoz (s oko 30 milijuna EUR) podupire uvođenje mjesta za punjenje električnih vozila. Nekoliko država članica, uključujući Poljsku, Slovačku, Češku, Sloveniju i Španjolsku, namjerava upotrijebiti potporu iz europskih strukturnih i investicijskih fondova za kupnju električnih autobusa.

4. Europa koja brani: promicanje industrijske konkurentnosti EU-a radi poticanja stvaranja radnih mjesta, rasta i ulaganja

Suočavanje s izazovima u pogledu energije i klimatskih promjena važna je prilika za povećanje konkurentnosti industrije EU-a i učvršćivanje njezina vodećeg položaja u svijetu putem inovacija. Naši glavni trgovinski partneri već rade u tom smjeru; Kina je postavila

²⁷ Najudaljenije regije mogle bi poslužiti kao lokacije za ispitivanje čistih i alternativnih energetske rješenja. Vidjeti COM(2017) 623.

²⁸ COM(2017) 653.

²⁹ <https://green-driving.jrc.ec.europa.eu/>

ambiciozne ciljeve za proizvodnju i uvoz čistih vozila (tj. električnih vozila i vozila na gorive ćelije) 2019. i 2020., što predstavlja oko 5 % svih novih prodaja 2019. Automobil je izumljen u Europi i Europa mora preuzeti vodstvo u tome da ga osmisli iznova.

Industrija EU-a općenito, a posebno sektori automobilske industrije i mobilnosti, suočeni su s velikim promjenama u poslovanju, ponudi proizvoda i postupcima. Među najboljim su primjerima tog razvoja smanjenje emisija, inovacije u sklopovima na električni pogon, autonomna vožnja i umrežena vozila. Digitalizacija i automatizacija također iz temelja mijenjaju tradicionalne postupke proizvodnje. Lanci vrijednosti u automobilskom sektoru, uključujući sastavne dijelove, brzo se mijenjaju zbog ulaska novih dionika na tržište. Pred europskom automobilskom industrijom istodobno je velik zadatak vraćanja povjerenja potrošača.

Automobilski sektor izrazito je važan za napredak Europe; u proizvodnji, prodaji, održavanju i prijevozu zapošljava 12 milijuna ljudi te je izvor 4 % bruto domaćeg proizvoda EU-a. Automobilski sektor EU-a jedan je od najvećih svjetskih proizvođača motornih vozila. S više od 50 milijardi EUR ulaganja godišnje on je najveći privatni izvor ulaganja u istraživanja i razvoj u Europi³⁰.

Naš je cilj ojačati industriju EU-a i učiniti je dugoročno konkurentnijom. **Inovacije, digitalizacija i dekarbonizacija ključne su za održavanje vodećeg položaja Europe u automobilskoj industriji budućnosti.** To je središnji stup šire industrijske politike EU-a³¹.

Zbog industrijskih promjena koje su u tijeku nastao je i znatan pritisak na radnu snagu koja im se mora prilagoditi; zato se tim promjenama moraju pridružiti mjere za osiguranje neometanog prelaska i povećanje otpornosti **kako bi ljudi i zajednice mogli iskoristiti nove mogućnosti**. Te mjere moraju obuhvatiti nove zahtjeve radnih mjesta, poduprijeti cjeloživotno učenje i podržati radnike u prelasku na nova radna mjesta tako da se zaposlenicima ugroženih sektora koji će možda morati promijeniti sektor aktivno pomogne u prekvalifikaciji i traženju novog zaposlenja. Komisija u suradnji s državama članicama i dionicima kao što su poslodavci, predstavnici radnika i pružatelji usluga obrazovanja i osposobljavanja podupire otpornost i konkurentnost tržišta rada, uklanja nedostatke i neusklađenosti te podržava razvoj novih vještina putem učenja u inozemstvu. Među ključnim su inicijativama EU-ov Novi program vještina³² i Plan za sektorsku suradnju u području vještina³³, Europski socijalni fond i program Erasmus+³⁴. Komisija je utvrdila i načine za što uspješnije ostvarivanje europskog inovacijskog potencijala putem „pametne specijalizacije” na regionalnoj razini, uključujući izgradnju društvene otpornosti u zajednicama istodobnim stvaranjem gospodarske aktivnosti i radnih mjesta te pružanjem potpore regijama u tranziciji³⁵. Razvit će se i alati za industriju te za pružatelje usluga obrazovanja i osposobljavanja radi potpore analizi i predviđanju potreba za vještinama³⁶.

Zakonodavstvom EU-a moraju se utvrditi pravi poticaji kako bi se zadržalo usmjerenje industrije na dekarbonizaciju te tehnološko i globalno industrijsko predvodništvo. To znači da

³⁰ Vidjeti izvješće GEAR2030: http://ec.europa.eu/growth/content/high-level-group-gear-2030-report-on-automotive-competitiveness-and-sustainability_en

³¹ COM(2017) 479.

³² COM(2016) 381.

³³ Nacrt se preliminarno provodi u šest sektora, uključujući automobilski sektor: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1223&intPageId=4320&langId=en>

³⁴ http://ec.europa.eu/programmes/erasmus-plus/node_hr

³⁵ COM(2017) 376.

³⁶ <http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

se ulaganjima u dekarbonizaciju moraju pridružiti ulaganja u digitalizaciju i automatizaciju kako bi Europa mogla izbiti i na čelo te važne tehnološke utrke. Unatoč očekivanom brzom rastu u području čistih, a posebno električnih vozila predviđa se da će, ne donesu li se nove politike, 2030. otprilike 90 % automobila na europskim cestama i dalje biti automobili s motorima s unutarnjim izgaranjem³⁷. Za uravnotežen i održiv proces prelaska potrebna su stalna ulaganja u povećanje učinkovitosti potrošnje goriva u vozilima i uspješno stavljanje na tržište većeg broja vozila s niskom ili nultom razinom emisija. Takav uravnotežen pristup ostavlja prostora za daljnja unaprjeđenja učinkovitosti motora s unutarnjim izgaranjem. Osim toga, njime će se dobiti vrijeme potrebno za uvođenje infrastrukture i stavljanje na tržište većeg broja učinkovitih čistih vozila koja će biti povoljna i dostupna svim Europljanima³⁸.

Komisijin prijedlog **normi za emisije CO₂ za automobile i kombije** za razdoblje nakon 2020. stoga uključuje ambiciozne, ali realistične ciljeve za smanjenje emisija do 2025. i 2030. Njime se utvrđuje i sustav kvota koji se temelji na referentnim vrijednostima za udio vozila s niskom ili nultom razinom emisija umjesto propisivanja pojedinih tehnologija s fiksnim kvotama. Na taj se način ulagačima u alternativne pogonske sklopove i infrastrukturu za alternativna goriva šalje jasan, jak signal, a predvodnicima ozbiljan poticaj da dodatno ulažu u tehnologije s niskim emisijama ugljika. Na temelju srednjoročne revizije zakonodavstva Komisija će moći ocijeniti njegovu djelotvornost i prema potrebi predložiti promjene.

Komisija smatra važnim **zadržati tehnološki neutralnu definiciju vozila s niskom ili nultom razinom emisija** kako bi se potaknulo širenje takvih vozila na tržištu jer ona imaju najveći potencijal za smanjenje emisija CO₂ i važan su doprinos čišćem zraku. Primjenom tog pristupa industriji će se omogućiti regulatorna stabilnost i osigurati dovoljno vremena za planiranje, a istodobno ubrzati širenje vozila s niskom ili nultom razinom emisija na tržištu EU-a. Europski potrošači i građani od toga će ostvariti korist u smislu kvalitete života zahvaljujući čišćem zraku u gradovima.

Umrežena i automatizirana vozila imaju znatan potencijal za smanjenje prometnih zagušenja, emisija ugljika, onečišćenja zraka i broja žrtava na našim cestama. Ta vozila već ulaze na tržište EU-a te postavljaju nove izazove i prilike za konkurentnost industrije. Kako bi se ostvarila maksimalna korist od opsežnog prekograničnog testiranja, istraživačkih programa i programa financiranja na razini EU-a te na razini država članica, moramo osigurati da se uvođenje i primjena te tehnologije preko granica i na razini EU-a provedu usklađeno i koordinirano. Uz potporu istraživanju i inovacijama u tom području Komisija nastavlja raditi na svim s time povezanim pitanjima politika i regulatornim pitanjima, a pritom uzima u obzir preporuke skupine na visokoj razini GEAR 2030³⁹.

Elektromobilnost rasprostranjena diljem Europe znači da će se broj **baterija** potrebnih u EU-u znatno smanjiti. Baterije su u srži ove nove industrijske revolucije i imaju ključnu ulogu u prelasku na čistu mobilnost. Njihov razvoj i proizvodnja od strateške su važnosti za tekući prijelaz na čistu mobilnost i čiste energetske sustave.

³⁷ SWD(2017) 650.

³⁸ „Do 2024. prosječni četverogodišnji trošak vlasništva električnog vozila i benzinskog automobila trebao bi biti jednak.” Vidjeti studiju Europske udruge potrošača (BEUC): http://www.beuc.eu/publications/beuc-x-2016-122_low_carbon_cars_in_the_2020s-brochure.pdf

³⁹ Vidjeti i izvješće GEAR2030.

Prema predviđanjima globalnih tržišta potražnja za litij-ionskim baterijama porast će na 210-535 GWh do 2025., u usporedbi s trenutnom potražnjom od 78 GWh. Za europsko tržište 2025. predviđa se potražnja od 37 do 117 GWh, a trenutno iznosi manje od 10 GWh.⁴⁰

Prijedlogom u pogledu normi za emisije CO₂ za automobile i kombije, uključujući sustav kvota za vozila s niskom ili nultom razinom emisija, osigurat će se potrebna jasnoća i predvidljivost u vezi s tempom njihova uvođenja u EU-u do 2030. i istodobno potrošačima olakšati pristup cjenovno pristupačnijim čistim oblicima mobilnosti. Najave proizvođača automobila u pogledu vremenskog rasporeda i ambicioznosti novih električnih modela koji će se sljedećih godina pojaviti na tržištu potvrđuju očekivani porast potražnje za baterijama. S industrijskog stajališta zbog porasta potražnje do 2025. bit će potrebna velika ulaganja u vrijednosni lanac baterija, uključujući temeljito unaprjeđenje proizvodnje baterijskih ćelija. Stoga je pred Europom jasna prilika za privlačenje ulaganja u EU duž lanca vrijednosti.

Europa zato treba hitno poduzeti odlučne korake prema **uspostavi potpunog lanca vrijednosti za razvoj i proizvodnju naprednih baterija u EU-u**. To bi se trebalo odnositi na sve faze životnog ciklusa baterija, uključujući ponovnu uporabu ili recikliranje, te na povećanje učinkovitosti upotrebe resursa i sirovina. Od presudne važnosti bit će i **brzo prijeći iz faze istraživanja na testiranje i pokazivanje proizvodnje naprednih tehnologija EU-a za baterijske ćelije**. Europska poduzeća raspolažu stručnim znanjem i kapacitetima na temelju kojih Europa može postati vodeći kontinent u području elektromobilnosti i baterija sljedeće generacije. To se može postići uspostavom paneuropskog i međusektorskog baterijskog ekosustava u kojem će se na temelju tehnološkog vodstva moći ostvariti visokoučinkoviti baterijski sustavi koji će biti prilagođeni korisnicima i koji će se konkurentno proizvoditi u Europi.

Zbog razine potrebnih ulaganja i hitnosti te potrebe, to se ne može učiniti na fragmentiran način. Potreban je **pristup na razini cijele Europe**. S obzirom na promjenjivo okruženje globalne konkurencije taj se pristup ne bi trebao usmjeriti samo na jedan projekt ili jednu tehnologiju, već na promicanje i koordinaciju industrijskih projekata duž lanca opskrbe baterijama u okviru zajedničkih inicijativa za objedinjavanje znanja i financijskih sredstava u tom području. Svaka europska strategija u pogledu baterija ne smije se baviti samo akumulatorima za vozila. U obzir treba uzeti šire posljedice za europske sustave mobilnosti i energetike općenito, ali i jasne posljedice za politiku industrije EU-a i strategije kružnog gospodarstva te za gospodarska partnerstva s trećim zemljama, a posebno partnerstvo s Afrikom u smislu sirovina⁴¹.

Za pokretanje konkretnih projekata Komisija će za istraživanja i inovacije u području baterija izravno dodijeliti 200 milijuna EUR u okviru programa Obzor 2020. (program rada 2018. – 2020.) povrh već dodijeljenih 150 milijuna EUR. Osim toga, Europski fond za strateška ulaganja te namjenski financijski instrumenti kao što su demonstracijski projekti programa InnovFin u području energetike mogu ponuditi privlačne uvjete za financiranje industrijskih projekata putem Europske investicijske banke⁴².

⁴⁰ Studija Zajedničkog istraživačkog centra – Znanost kao potpora politici, „EU competitiveness in Advanced Li-ion Batteries for E-mobility and Stationary Storage Applications – Opportunities and Actions” (hr. Konkurentnost EU-a u području naprednih litij-ionskih baterija za elektromobilnost i stacionarni načini pohrane – prilike i mjere), rujan 2017.

⁴¹ COM(2014) 297.

⁴² <http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm>

Komisija blisko surađuje s vodećim dionicima iz industrije EU-a i državama članicama⁴³ te će se o tim pitanjima ponovno raspravljati u kontekstu susreta „Dani industrije” u veljači 2018. Zajednica EU-a za industriju i inovacije bit će pokretač tog postupka u bliskom partnerstvu s Komisijom, Europskom investicijskom bankom i zainteresiranim državama članicama radi uspostave konkurentnog i profitabilnog razvoja i proizvodnog lanca, ulaska na velika tržišta i poticanja radnih mjesta, rasta i ulaganja diljem Europe. Uz to, Komisiji su na raspolaganju različiti instrumenti za olakšavanje zajedničkog ulaganja i suradnje privatnih i javnih dionika duž lanca vrijednosti, kao i jasno utvrđen okvir za državne potpore takvim mjerama⁴⁴.

EU raspolaže nizom instrumenata koji se mogu upotrijebiti u području razvoja baterija. Među tim su instrumentima **Europski fond za strateška ulaganja**, **Europski fond za regionalni razvoj** (iz kojeg su potencijalno dostupne 44 milijarde EUR, među ostalim i za istraživanje i inovacije u području baterija u okviru strategija pametne specijalizacije regija EU-a, te 35 milijardi EUR za energetske učinkovite i dekarbonizirane promet). Europska komisija izravno će dodijeliti 200 milijuna EUR u okviru programa **Obzor 2020.** (2018. – 2020.) povrh već dodijeljenih 150 milijuna EUR.

5. Zaključci

Drugim paketom prijedloga u okviru inicijative „Europa u pokretu” nastoji se osigurati da se u Europi razvijaju, nude i proizvode najbolja rješenja s niskom ili nultom razinom emisija te povezana i automatizirana rješenja, oprema i vozila, kao i da su popraćeni najmodernijom infrastrukturom. Paket istodobno doprinosi čistoći okoliša za građane te omogućuje poboljšanje njihove kvalitete života, i to konkretno na temelju veće kvalitete zraka u gradovima i rjeđih zagušenja. Mjerama predloženima u ovom paketu doprinijet će se i vraćanju povjerenja potrošača.

Stoga ovaj paket uključuje kombinaciju mjera usmjerenih na ponudu i mjera usmjerenih na potražnju. Njima će se Europu okrenuti u smjeru mobilnosti s niskom razinom emisija i povećati konkurentnost europske automobilske industrije i ekosustava mobilnosti. U paketu su utvrđene jasne preporuke za države članice kako bi uklonile postojeće infrastrukturne nedostatke i ispunile utvrđene potrebe za infrastrukturom. U njemu su utvrđene i mjere za mobilizaciju, prema potrebi, financijskih sredstava na razini EU-a. Tako će se osigurati veća politička i regulatorna sigurnost te uspostaviti ravnopravni uvjeti tržišnog natjecanja.

Ovaj paket temelji se na mnogim drugim smjerovima Komisijina strateškog rada, uključujući njezina nastojanja da pojača postavljanje uređaja za punjenje u kućanstvima i javnim zgradama te na parkiralištima⁴⁵, da europskim poduzećima i potrošačima pomogne u prelasku na snažnije i kružnije gospodarstvo s održivijom upotrebom resursa⁴⁶ te da podupre otpornost i konkurentnost tržišta rada. Upućen je svim Europljanima kao građanima, radnicima i potrošačima. Njime se namjerava povećati konkurentnost Europe i ostvariti očita korist za jedinstveno tržište EU-a, države članice na nacionalnoj i regionalnoj razini te za gradska područja.

Komisija poziva sve dionike da surađuju i osiguraju brzo donošenje i provedbu ovih prijedloga i mjera kako bi koristi za industriju, poduzeća, radnike i građane EU-a bile što veće i počele se ostvarivati što prije.

⁴³ Sastanak na visokoj razini o razvoju i proizvodnji baterija u Europi, 11. listopada 2017., http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-17-3861_en.htm

⁴⁴ SL L 188, 20.6.2014., str. 4.

⁴⁵ COM(2016) 860.

⁴⁶ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/towards-circular-economy_hr

Komisija će predstaviti treći i konačni paket „Europa u pokretu” u prvoj polovini 2018. On će uključivati prijedloge normi za emisije ugljikova dioksida za kamione, mjere na temelju preporuka skupine na visokoj razini GEAR2030⁴⁷ koje su donesene 18. listopada 2017., mjere u području zajedničkih, povezanih i automatiziranih vozila i rješenja za mobilnost te prijedloge za pojednostavnjivanje elektroničke dokumentacije za prijevoz i poboljšanje cestovne sigurnosti u EU-u.

⁴⁷ Izvješće GEAR2030., listopad 2017.