



Bruselj, 31.5.2017  
COM(2017) 283 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU  
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**EVROPA V GIBANJU**

**Agenda za socialno pravičen prehod na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse**

{SWD(2017) 177 final}

## 1. NA POTI K TRAJNOSTNI MOBILNOSTI

Promet v Evropi ima dolgo in slavno zgodovino. Evropa je bila ključna pri uvajanju novih tehnologij in inovacij v svetu. Evropski zrakoplovi, vlaki in vozila po vsem svetu slovijo po svoji kakovosti.

Naša cilj je, da bi imela Evropa tudi v prihodnje to vlogo ter vodilen položaj pri čisti, konkurenčni in povezani mobilnosti. Preprosto povedano, zagotoviti želimo, da se bodo v Evropi razvijale, ponujale in proizvajale najboljše nizkoemisijske, povezane in avtomatizirane rešitve za mobilnost, oprema in vozila, v podporo pa jim bo najsodobnejša infrastruktura.

To je potrebno, ker ima **sektor mobilnosti ključno vlogo v gospodarstvu in družbi EU**. Zaposluje veliko število ljudi in je nepogrešljiv dejavnik za spodbujanje svetovne konkurenčnosti širšega gospodarstva. Prosti pretok oseb in blaga na notranjem trgu EU ter gospodarske, družbene in kulturne prednosti „Evrope brez meja“ so odvisne od enostavne mobilnosti ter dostopnega prometnega omrežja v enotnem evropskem prometnem prostoru. Sodoben sistem mobilnosti je tudi osnovni pogoj za uspešen prehod na nizkoogljično gospodarstvo v Evropi ter za to, da se trend naraščanja emisij toplogrednih plinov in onesnaženosti zraka zaradi prometa obrne kljub večjim potrebam po mobilnosti.

**Načini izkoriščanja mobilnosti se korenito spreminjajo.** Tradicionalna mobilnost se spreminja zaradi storitev skupne mobilnosti in lažje menjave načinov prevoza. Tehnološke in družbene potrebe so še naprej gonilo sprememb. Digitalizacija, avtomatizacija in alternativni viri energije postavljajo pred preizkušnjo tradicionalne modele in ustvarjajo nove priložnosti, povezane z učinkovito rabo virov ter sodelovalnim in krožnim gospodarstvom. Vendar so lahko te spremembe tudi moteče. Čeprav ustvarjajo nova delovna mesta, lahko povzročijo zastarelost drugih. Potrebni so nove spretnosti in znanja, dobri delovni pogoji in predvidevanje potreb, prilagajanje ter naložbe.

**EU mora biti vodilna pri pripravi te spremembe na svetovni ravni.** To pomeni prehod z današnjih razdrobljenih prometnih omrežij na celostno in trajnostno mobilnost v prihodnosti. Komisija načrtuje agendo za uresničitev **čiste, konkurenčne in povezane mobilnosti** za vse. Namen naših ukrepov je okrepiti konkurenčnost evropskega sektorja mobilnosti in tako spodbuditi ustvarjanje delovnih mest, rast in naložbe ter hkrati obravnavati nujno socialno razsežnost mobilnosti in zagotoviti visoko raven varstva in varnosti za potnike. Ti ukrepi bodo ključnega pomena pri uresničevanju cilja Komisije, da se zagotovi Evropa, ki varuje, krepi moč in brani, ter da se dosežejo podnebni in energetske cilji EU za leto 2030. Pripomogli bodo k izboljšanju javnega zdravja in kakovosti življenja vseh državljanov EU. Zato je potreben **celovit in celostni pristop**, pri katerem bodo vsi akterji sodelovali na različnih ravneh, in sicer institucije EU, države članice, mesta in drugi lokalni organi, industrija, socialni partnerji ter vsi deležniki. Predlog resolucije Evropskega parlamenta o cestnem prometu v Evropski uniji potrjuje, da predloge pripravljamo ob pravem času in imamo isto vizijo<sup>1</sup>.

**Ne začnemo iz nič.** EU je že vzpostavila ključne temelje. Pripravljena je bila pot za vzpostavitev enotnega evropskega prometnega prostora, pri čemer so bile opredeljene ovire za varne, učinkovite in cenovno dostopne čezmejne kopenske, pomorske in zračne storitve mobilnosti po vsej Uniji. Številni ukrepi se že sprejemajo v letalskem in železniškem

<sup>1</sup> <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B8-2017-0290&format=XML&language=SL>.

sektorju<sup>2</sup>. Poleg tega EU s strateškimi vseevropskimi prometnimi infrastrukturnimi projekti in raziskovalnimi programi EU, zlasti s pobudo Obzorje 2020, podpira uvajanje infrastrukture in inovacije na področju prometa.

V tem sporočilu je poudarek na ključnem in nujnem prispevku **cestnega prometa**. Sporočilo spremlja sklop predlogov, ki so osredotočeni na ta sektor in katerih cilji so med drugim podpiranje uvedbe infrastrukture za zaračunavanje cestnih pristojbin, alternativna goriva in povezljivost, boljše obveščanje potrošnikov, močnejši notranji trg in izboljšani delovni pogoji v sektorju cestnega tovornega prometa, priloženi pa so tudi ukrepi za vzpostavitev kooperativne, povezane in avtomatizirane mobilnosti<sup>3</sup>. V naslednjih 12 mesecih bodo dopolnjeni z drugimi predlogi, vključno z emisijskimi standardi po letu 2020 za avtomobile in dostavna vozila ter težka vozila.

Številni drugi okviri politike EU odražajo pomen mobilnosti na splošno in zlasti pomen cestnega prometa ter odločilno vplivajo nanju. Uspešno izvajanje prednostnih nalog na področju **energetske unije, enotnega digitalnega trga ter agende za delovna mesta, rast in naložbe**, ki si jih je zadala Junckerjeva Komisija, prispeva k prometu in mobilnosti. V **strategiji za energetske unije** iz februarja 2015<sup>4</sup> je prehod na energetske učinkovite, razogljičene prometni sektor opredeljen kot eno od ključnih področij ukrepanja, sveženj ukrepov „Čista energija za vse Evropejce“ iz novembra 2016<sup>5</sup> pa vsebuje ukrepe za pospešitev nizkoogljičnih goriv v prometu in podpiranje elektromobilnosti. Ukrepi, ki so že bili opisani v **strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami**, ki je bila sprejeta julija 2016, se zdaj izvajajo<sup>6</sup>. Naložbe v infrastrukturo v okviru **naložbenega načrta za Evropo**<sup>7</sup> so velika spodbuda za prihodnjo čisto, konkurenčno in povezano mobilnost v Evropi. Kot je določeno v **evropskem stebru socialnih pravic**<sup>8</sup>, sta bolj poštena Evropa in krepitev socialne razsežnosti ključni prednostni nalogi sedanje Komisije. Ta dva cilja je treba doseči tudi v sektorju mobilnosti ter podpirati pošten in dobro delujoč trg dela.

---

<sup>2</sup> COM(2015) 598.

<sup>3</sup> Glej tudi vmesni pregled izvajanja strategije za enotni digitalni trg, COM(2017) 228.

<sup>4</sup> COM(2015) 80.

<sup>5</sup> V okviru predlaganih revizij direktive o spodbujanju uporabe energije iz obnovljivih virov (COM(2016) 767) in direktive o energetske učinkovitosti stavb (COM(2016) 765).

<sup>6</sup> COM(2016) 501.

<sup>7</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan\\_sl](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sl).

<sup>8</sup> COM(2017) 250.



## 2. GLAVNI TRENDI IN IZZIVI

### *Doseganje trajnosti ob stalno naraščajočem povpraševanju*

Pričakuje se, da bo prometna dejavnost po Evropi še naprej naraščala. Po ocenah naj bi se v obdobju 2010–2050 potniški promet povečal za približno 42 %. Tovorni promet naj bi se povečal za 60 %<sup>9</sup>. Zato je doseganje trajnostnega sistema mobilnosti toliko zahtevnejše.

Mobilnost je zdaj največji svetovni gospodarski sektor. V EU je v prometnem sektorju in sektorju skladiščenja zaposlenih več kot 11 milijonov ljudi, kar pomeni več kot 5 % vseh zaposlenih<sup>10</sup> in skoraj 5 % bruto domačega proizvoda v EU<sup>11</sup>. Obsega približno 20 % izvoza EU v glavne trgovinske partnerje EU. Cestni promet je glavni način prevoza, ki se uporablja v EU, saj sestavlja skoraj polovico vseh dejavnosti tovornega prometa (skoraj tri četrtine dejavnosti kopenskega tovornega prometa) in je glavni način osebnega prevoza državljanov<sup>12</sup>. Ocenjuje se, da podjetja v sektorju cestnega prometa v EU neposredno zaposlujejo približno 5 milijonov ljudi, zaposlenih v približno 915 000 podjetjih, ki so večinoma mala in srednja podjetja<sup>13</sup>.

Zastoji povzročajo veliko neučinkovitost, ki je ocenjena na 1 % bruto domačega proizvoda v EU (100 milijard EUR) in narašča<sup>14</sup>. Cestni promet tudi močno prispeva k onesnaženosti zraka, ki resno ogroža javno zdravje. To vpliva na potnike in zlasti prebivalce evropskih mest, ki pogosto ne izpolnjujejo standardov EU o kakovosti zraka<sup>15</sup>. Posledice so resne, saj skoraj

<sup>9</sup> Vir: ocena učinka k predlogu direktive o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila. Vsi referenčni podatki so navedeni v delovnem dokumentu služb Komisije SWD(2017) 177, ki je priložen temu sporočilu.

<sup>10</sup> Eurostat, anketa o delovni sili, podatki za leto 2016 za NACE H: „Promet in skladiščenje“.

<sup>11</sup> Eurostat, nacionalni računi, podatki za leto 2014 za NACE H: „Promet in skladiščenje“.

<sup>12</sup> Promet EU v številkah za leto 2016 (EU Transport in Figures 2016): [https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016\\_sl](https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_sl).

<sup>13</sup> Ocene temeljijo na strukturni statistiki podjetij Eurostata, podatkih za leto 2014 za NACE H.

<sup>14</sup> Študija o mobilnosti v mestih – Ocenjevanje in izboljšanje dostopnosti mestnih območij (Study on Urban Mobility – Assessing and improving accessibility of urban areas), Evropska komisija, leto 2017.

<sup>15</sup> Zakonodaja EU o kakovosti zunanjega zraka in čistejšem zraku za Evropo (Direktiva 2008/50/ES) določa mejne vrednosti za kakovost zraka, ki se ne smejo preseči na nobenem območju v EU, državam članicam pa

trikrat več ljudi v EU prezgodaj umre zaradi onesnaženosti, povezane s prometom<sup>16</sup>, kot v prometnih nesrečah<sup>17</sup>, več milijonov oseb pa vse življenje trpi zaradi bolezni dihal ter srca in ožilja.

Poleg tega promet močno prispeva k emisijam toplogrednih plinov v Evropi, saj je na drugem mestu za energetiko. Zgolj cestni promet ustvari skoraj petino emisij v EU. Sektor mobilnosti ima zato poseben pomen pri prizadevanjih EU, da se ohrani zagon pri doseganju cilja nizkooljičnega gospodarstva. Čeprav se obseg prometnih dejavnosti povečuje, je treba emisije toplogrednih plinov zmanjšati, kar je bistveno za doseganje energetskih in podnebnih ciljev EU za leto 2030. Poleg tega je Komisija izrazila željo, da bi EU do leta 2050 za vsaj 60 % zmanjšala emisije toplogrednih plinov iz prometa<sup>18</sup>. Doslej rezultati niso bili dobri in pospešiti je treba prizadevanja, da bi se ta trend obrnil. To je najočitneje v cestnem prometu, v katerem je potreben prehod na brezemisijska vozila.

Trajnostna mobilnost pomeni tudi učinkovitejše ravnanje z redkimi viri. Krožno gospodarstvo bo postalo pomembnejše pri ponovni uporabi redkih materialov in omejevanju stroškov surovin. Na primer, recikliranje baterij bi lahko postalo osnova za nove poslovne modele v evropskem avtomobilskem sektorju.

### *Spreminjanje vedenja potrošnikov in vzorcev povpraševanja*

Potrebe državljanov po mobilnosti se povečujejo in njihov odnos do mobilnosti se spreminja. Mobilnost se vse pogosteje obravnava kot storitev in potrošniki želijo boljšo kakovost, priročnost, prožnost in cenovno dostopnost. Želijo si neovirano prehajati med različnimi načini prevoza in brez težav dostopati do potovalnih informacij. Zlasti pri mlajših generacijah sta najem in souporaba storitev mobilnosti vse bolj priljubljena ter lastništvo zasebnega vozila postaja vse manj pomembno.

Državljeni Unije prevoz v povprečju uporabljajo skoraj 10 ur na teden, v povprečju prepotujejo 34,7 km na dan ter zapravijo 13 % svoje celotne potrošnje za predmete, povezane s prevozom.<sup>19</sup>

Zaradi dnevnih prometnih zastojev, pariškega podnebnega sporazuma, krize zaradi emisij iz dizelskih avtomobilov, javne razprave o učinkih emisij ter ukrepov politike, kot so območja z omejenim prometom, namenjena odvratanju od uporabe vozil na mestnih območjih, so potrošniki bistveno bolj ozaveščeni o učinku prevoza z zasebnimi vozili na kakovost zraka, podnebne spremembe in zdravje. Danes si ljudje želijo možnosti mobilnosti, ki povečajo mobilnost ter hkrati prispevajo k boju proti podnebnim spremembam in onesnaževanju zraka. Vendar se Evropa zaradi starajočega se in vse bolj mestnega prebivalstva spopada z izzivi na področju mobilnosti, in sicer ne le v mestih, temveč tudi na področju socialne vključenosti in povezljivosti podeželskih območij.

### *Zaposlenost in konkurenčnost*

---

nalaga, da morajo omejiti izpostavljenost državljanov škodljivim onesnaževalom zraka. Danes so te mejne vrednosti presežene v 23 od 28 držav članic EU in v več kot 130 evropskih mestih.

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

<sup>17</sup> [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities\\_sl](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_sl).

<sup>18</sup> COM(2016) 501.

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

Evropski sektor mobilnosti mora ostati eden najboljših na svetu. Ker je prometni sektor EU pomemben za delovna mesta in rast ter zaradi vse večje globalne konkurence, bi moral biti v ospredju pri sprejemanju inovacij in uvajanju novih tehnologij. Pri tem procesu sprememb je treba v celoti upoštevati delovne pogoje in socialne izzive v sektorju.

Razogljičenje, uporaba tehnologij z nizkimi emisijami, kot so električni pogonski sistemi za vozila, ter uvajanje kooperativne, povezane in visoko avtomatizirane mobilnosti so med najbolj perečimi izzivi in pomembnimi priložnostmi za prihodnjo mobilnost, enako pa velja tudi za pojav novih konceptov mobilnosti, kot je souporaba avtomobila, in nove rešitve za optimizacijo logistike.

V evropskem avtomobilskem sektorju bodo potekale strukturne spremembe, ki lahko močno preoblikujejo njegovo vrednostno verigo, naložbene prednostne naloge in tehnološko ponudbo, kar bo imelo posledice tudi za njegov svetovni konkurenčni položaj. To bo vplivalo na različne akterje v vrednostni verigi, in sicer od dobaviteljev surovin, dobaviteljev in proizvajalcev vozil do trgovcev in poprodajnih služb, pa tudi na vse, ki zagotavljajo storitve mobilnosti.

Avtomobilski sektor v EU zagotavlja delovna mesta več kot 8 milijonom ljudem in pomeni 4 % bruto dodane vrednosti v EU, zaradi česar presežek v trgovinski bilanci znaša 120 milijard EUR<sup>20</sup>. EU je ena izmed največjih svetovnih proizvajalk motornih vozil, sektor pa je največji zasebni vlagatelj v raziskave in razvoj, kar še poudarja njegov vodilni tehnološki položaj v svetu. Čeprav končno sestavljanje vse pogostejše poteka v bližini trgov zunaj EU, končne dejavnosti vrednostnih verig z visoko vrednostjo, kot so raziskave in razvoj, zasnova ali trženje, še vedno potekajo večinoma v Evropi.

### *Sprememba spretnosti in znanj*

Za spodbujanje tehnoloških inovacij in izkoriščanje njihovih prednosti mora imeti delovna sila v sektorju mobilnosti v EU ustrezen sklop spretnosti in znanj, kar je že velik izziv za današnjo industrijo. Čista, povezana in avtomatizirana vozila vplivajo na intenzivnost delovne sile v proizvodnji, potrebni pa so tudi nove spretnosti in znanja, na primer pri sestavljanju elektromotorjev ali proizvodnji baterij, računalništvu ali branju opreme, in čeprav naj bi se število tehničnih delovnih mest povečevalo, so za procese vse pogostejše potrebne napredne spretnosti in znanja na področju informacijske tehnologije. Po drugi strani lahko avtomatizirana vožnja zelo vpliva na delovno silo, ki se bo srednjeročno do dolgoročno morda morala prekvalificirati, na primer v poklicih, kot je voznik tovornjakov. Ta trend je treba pričakovati, spremljati pa ga morajo večji socialni dialog in podporni mehanizmi, ki bodo ljudem pomagali, da izkoristijo nove priložnosti.

### *Varnost v cestnem prometu*

Čeprav je bil v preteklih desetletjih dosežen velik napredek, zaradi katerega je EU regija z najvarnejšim cestnim prometom na svetu, visoko število smrtnih nesreč in resnih poškodb še vedno povzroča veliko trpljenje ljudi ter nesprejemljive gospodarske stroške, ki so ocenjeni na 100 milijard EUR letno. Leta 2016 je na cestah EU izgubilo življenje 25 500 oseb, dodatnih 135 000 pa se jih je resno poškodovalo<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Evropska komisija, Generalni direktorat za notranji trg, industrijo, podjetništvo ter mala in srednja podjetja, *Avtomobilski sektor*, dostopno na: [https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive\\_sl](https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_sl).

<sup>21</sup> [http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities\\_sl](http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_sl).



## *Revolucija digitalne mobilnosti*

Sektor mobilnosti v EU mora izkoristiti priložnosti, ki jih ustvarjajo digitalne tehnologije. Povezljivost in družbeni mediji spreminjajo tradicionalne koncepte mobilnosti. Razvijajo se novi poslovni modeli, na podlagi katerih nastajajo inovativne storitve mobilnosti, vključno z novimi spletnimi platformami za prevoznike, skupinskim prevozom in souporabo avtomobila oziroma kolesa ali aplikacijami za pametni telefon, ki nudijo analizo prometnih razmer in podatke njih v realnem času<sup>22</sup>.

Digitalne tehnologije spreminjajo tudi vozila. So vse pametnejša, saj so na voljo nove povezane in kooperativne storitve ter večja stopnja avtomatizacije. Trenutno potekajo velike naložbe v razvoj avtomobilov brez voznika. Avtomatizirana vozila se bodo morala zanašati na varne izmenjave podatkov med vozili ter med vozili in cestno infrastrukturo, zaradi česar pa bo moralo biti omrežje dovolj in zanesljivo zmogljivo za več milijonov vozil, ki bodo istočasno komunicirala.

### *Potrebe po naložbah v infrastrukturo*

Od svetovne gospodarske krize ima EU težave zaradi nizke ravni naložb v infrastrukturo, kot so prometna, energetska in digitalna infrastruktura. To zavira posodobitev sistema mobilnosti EU. S skupnimi in usklajenimi prizadevanji na evropski ravni, ki so bila nedavno okrepljena z naložbenim načrtom za Evropo<sup>23</sup>, je treba obrniti ta trend zmanjševanja.

Po ocenah Mednarodnega denarnega sklada se z zvišanjem porabe za konvencionalno infrastrukturo za 1 % bruto domači proizvod poveča za 1,5 odstotne točke<sup>24</sup>.

Za popolnoma avtomatizirano vožnjo bodo potrebne nova telekomunikacijska in satelitska infrastruktura ter storitve za določanje položaja in komunikacijo med vozili. Peta generacija mobilnih komunikacija (5G)<sup>25</sup> in storitve Galileo so pomembna priložnost za izpolnjevanje takih potreb. Zaradi vozil brez voznika in čistih vozil bodo potrebni celostno načrtovanje infrastrukture in naložbe za opremljanje cest s potrebno telekomunikacijsko infrastrukturo in infrastrukturo za zaračunavanje cestnih pristojbin, na primer za električna vozila, ter za zagotavljanje visokokakovostnih podatkov o cestnem prometu, na primer za digitalne zemljevide z visoko ločljivostjo, in popolnoma interoperabilna oprema v vozilu.

Po ocenah je potrebnih 740 milijard EUR za končanje koridorjev osrednjega omrežja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T)<sup>26</sup> do leta 2030, s katerimi bi se vzpostavil resnično enotni evropski prometni prostor, podprla enotni trg EU in razogljichenje ter v celoti izkoristila digitalizacija. Skupne naložbe v prometno infrastrukturo EU (združevanje celovitega omrežja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in mestnega prometa) so ocenjene na 130 milijard EUR letno, kar je večinoma podobno ravnem v preteklosti, ki so znašale približno 1 % bruto domačega proizvoda<sup>27</sup>. Potrebne bodo precejšnje dodatne naložbe v vzdrževanje, saj vzdrževanje infrastrukture v večini držav članic EU trenutno ne zadostuje.

<sup>22</sup> COM(2016) 356, COM(2016) 288.

<sup>23</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan\\_sl](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sl).

<sup>24</sup> MDS, World Economic Outlook (Izgleidi za svetovno gospodarstvo), oktober 2014.

<sup>25</sup> COM(2016) 588.

<sup>26</sup> Delovni načrti evropskih koordinatorjev za koridor osrednjega omrežja TEN-T: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors\\_sl](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_sl).

<sup>27</sup> Vir: OECD – ITF (2016).

Za mobilizacijo teh visokih naložb v promet bodo potrebna velika skupna prizadevanja zasebnega in javnega sektorja.

### 3. MOBILNOST V EVROPI LETA 2025

Evropa si mora prizadevati za hiter napredek pri vzpostavitvi čistega, konkurenčnega in povezanega sistema mobilnosti, ki bo vključeval vsa prevozna sredstva, do leta 2025. Zajemati mora celotno Unijo ter jo povezovati s sosednjimi državami in svetom. Vsem mora omogočati, da udobno potujejo na mestnih in podeželskih območjih ter med njimi in pri tem ostanejo povezani. Prav tako mora temeljiti na industriji, ki je pri proizvodnji in zagotavljanju storitev vodilna na svetu.

Za doseganje tega cilja je potreben **celosten pristop** na ravni EU ter nacionalni, regionalni in lokalni ravni, ki bo zajemal več različnih področij politike. Na ravni EU je potreben ciljno usmerjen sklop skupnih **pravil in standardov** s številnimi **podpornimi ukrepi**<sup>28</sup>. Ti vključujejo naložbe v infrastrukturo, raziskovalne in inovacijske projekte, čezmejna preskušanja za interoperabilno uvedbo ter platforme za sodelovanje med deležniki.

Vsi ti ukrepi, ki se medsebojno podpirajo, so združeni v eno agendo o mobilnosti, osredotočeno na prihodnost. Agenda se osredotoča na področja, ki jih lahko EU resnično spremeni z zagotavljanjem **čiste, konkurenčne in povezane mobilnosti za vse**. Osredotoča se zlasti na bistven prispevek cestnega prometa k tej viziji mobilnosti v Evropi leta 2025.

#### 3.1 Pospeševanje prehoda na čisto in trajnostno mobilnost

EU mora pospešiti prehod Evrope na mobilnost brez emisij. Zato Unija potrebuje celovit regulativni okvir, ki ga bodo sestavljali ukrepi na področju čistih tehnologij (izboljšani emisijski standardi) in na področju uvedbe nizkoogljičnih goriv<sup>29</sup>. Ti ukrepi bodo hkrati zagotavljali visoke ravni varnosti in varstva. Poleg tega se bodo s predčasnim uvajanjem pametnega zaračunavanja pristojbin, boljšim obveščanjem potrošnikov in podpiranjem ukrepov nacionalnih in lokalnih organov zagotovile velike koristi v smislu konkurenčnosti, varstva okolja in javnega zdravja.

##### *Spodbujanje trajnostne mobilnosti z izboljšanimi emisijskimi standardi*

V odgovor na nedavno krizo zaradi avtomobilskih emisij in veliko zaskrbljenosti javnosti, ki jo je ta kriza povzročila, je Komisija hitro in celovito ukrepala, da bi zagotovila učinkovit nadzor in preglednost za potrošnike. Predstavila je nov zanesljiv **okvir EU za homologacijo**<sup>30</sup>, ki je eden od številnih ukrepov EU, namenjenih povrnitvi zaupanja potrošnikov v avtomobilski sektor in regulativni sistem. Zdaj je potreben hiter dogovor med

---

<sup>28</sup> Podrobneje so predstavljeni v delovnem dokumentu služb Komisije SWD(2017) 177, ki je priložen temu sporočilu.

<sup>29</sup> COM(2016) 767.

<sup>30</sup> COM(2016) 31.



Evropskim parlamentom in Svetom za sprejetje te ambiciozne in nujno potrebne zakonodaje. Poleg tega so bili uvedeni novi preskusni postopki za preskušanje emisij iz avtomobilov pri dejanski vožnji in v laboratoriju, ki se bodo za nove tipe vozil uporabljali od septembra 2017.

Globalne inovacije in konkurenca so vse hitrejše, avtomobilski sektor pa se srečuje s temeljito preobrazbo. Evropa mora določiti smer, ki bo zagotovila, da bo vrednostna veriga v evropskem avtomobilskem sektorju tudi v prihodnje ohranila vodilni položaj v svetu.

Standardi za emisije ogljikovega dioksida na ravni EU so pomemben dejavnik, ki spodbuja inovacije in učinkovitost. Prispevali bodo k okrepitvi konkurenčnosti in na tehnološko nevtralen način utrli pot brezemisijem in nizkoemisijem vozilom. Komisija je zato začela delo v zvezi z **revizijo standardov za emisije ogljikovega dioksida iz avtomobilov in dostavnih vozil po letu 2020/2021**. Možnosti, ki se pregledujejo, vključujejo posebne cilje za nizkoemisijem in/ali brezemisijem vozila. Komisija proučuje tudi standarde EU za **težka vozila**. Ti predlogi so pričakovani za konec tega leta oziroma prvo polovico leta 2018. Temeljili bodo na posodobljenih preskusnih postopkih, katerih rezultati bodo bolj podobni dejanskim emisijam, ki nastajajo med vožnjo.

Komisija bo pred razvojem novih mejnih vrednosti emisij ogljikovega dioksida iz težkih vozil predstavila zanesljiv certifikacijski postopek za določitev emisij ogljikovega dioksida in porabe goriva skupaj s sistemom za spremljanje in sporočanje takih certificiranih podatkov. S temi ukrepi se bo povečala preglednost za potrošnike in tudi olajšalo razlikovanje pri zaračunavanju cestnih pristojbin.

Emisije iz težkih vozil, kot so tovornjaki in avtobusi, trenutno sestavljajo približno četrtno emisij ogljikovega dioksida iz cestnega prometa, po napovedih pa naj bi se v obdobju 2010–2030 povečale za do 10 %, vendar zanje v EU v nasprotju z drugimi regijami po svetu ne veljajo standardi o učinkovitosti porabe goriva<sup>31</sup>.

Komisija proučuje tudi, kako hitro čim boljše izkoristiti obstoječe določbe **zakonodaje o teži in merah** težkih gospodarskih vozil, da se izboljša učinkovitost porabe goriva in zmanjšajo emisije ogljikovega dioksida s pomočjo aerodinamike<sup>32</sup>.

Spodbujanje prehoda na nizkoogljično gospodarstvo je prednostna naloga kohezijske politike EU. Ta po ocenah vključuje 39 milijard EUR za podpiranje prehoda na energetske učinkovite, razogljičene prometne sektorje, od katerih je 12 milijard EUR namenjenih za nizkoogljično, večmodalno, trajnostno mobilnost v mestih.

### *Krepitev moči potrošnikov za sprejemanje informiranih odločitev*

Pomembno je, da se potrošnikom zagotovijo pregledne in točnejše informacije o emisijah vozil. Z novim okvirom za emisijske standarde bodo zagotovljena orodja za ukrepe, kot so izboljšane informacije za potrošnike na področjih, ki jih zajema **označevanje vozil**<sup>33</sup>. Novi okvir bo državam članicam omogočil, da bolje prilagodijo svoje fiskalne ukrepe, lokalnim organom pa, da jih uporabijo v shemah za spodbujanje čiste mobilnosti. V ta namen letošnji razpis za zbiranje predlogov LIFE<sup>34</sup> podpira tudi projekte, ki krepijo moč potrošnikov, da

<sup>31</sup> Vir: Referenčni scenarij EU 2016: Energetika, promet in emisije toplogrednih plinov – trendi do leta 2050 (EU Reference Scenario 2016: Energy, Transport and GHG Emissions – Trends to 2050).

<sup>32</sup> Direktiva (EU) 2015/719.

<sup>33</sup> C(2017) 3525.

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

bodo lahko dejansko prihranili pri porabi goriva in sprejemali informirane odločitve o nakupu vozil z emisijami, ki manj onesnažujejo okolje.

Že zdaj so se številna mesta v Evropi odločila, da bodo skupaj obravnavala izzive, ki jih povzročajo **podnebne spremembe, zastoji in onesnaženost zraka**. Zavezala so se naložbam v čisti javni prevoz, spodbujajo pa tudi aktivne in trajnostne načine prevoza, ki jih podpirajo **storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij**, ki uporabnikom ponujajo številne možnosti mobilnosti, vključno s shemami souporabe koles in avtomobilov. Nekatera mesta so uvedla ali nameravajo uvesti omejitve dostopa vozil, da bi zmanjšale visoke ravni onesnaženosti zraka zaradi cestnega prometa. Komisija spremlja te pobude v tesnem dialogu z mesti in državami članicami<sup>35</sup>, zlasti da se zagotovi, da lahko vsi vozniki dostopajo do ustreznih **informacij**. Dodatni ukrepi bi lahko vključevali **smernice za mesta o omejitvah dostopa vozil do mestnih območij**, vendar se bo zlasti z učinkovitim izvajanjem specifikacij EU za inteligentne prometne storitve<sup>36</sup> zagotovilo, da bodo javni organi uporabnikom zagotovili točne tovrstne potovalne informacije v realnem času.

#### *Pametno zaračunavanje cestnih pristojbin*

Prihodki, zbrani od udeležencev v prometu, lahko pomembno prispevajo k financiranju infrastrukture, prilagoditve, ki odražajo uporabo in emisije, pa lahko pripomorejo k pospešitvi inovacij, na primer na področju čistih tehnologij. Vse več držav članic EU vzpostavlja različne oblike **zaračunavanja cestnih pristojbin**.

Komisija meni, da cestne pristojbine glede na prevoženo razdaljo (v nasprotju s cestnimi pristojbinami glede na čas uporabe) bolje izražajo dejansko uporabo, emisije in onesnaževanje ter zato za obravnavo te zadeve **predlaga prilagoditve regulativnega okvira za cestne pristojbine**<sup>37</sup>. Z njimi se bo razširilo področje uporabe, da bo vključevalo avtobuse in lahka vozila, vključno z avtomobili, podprl prehod na uporabo načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ za vsa vozila ter posodobile metode zaračunavanja cestnih pristojbin. Z vključitvijo eksternih stroškov onesnaževanja zraka v cestne pristojbine, uvedbo različnih zneskov cestnih pristojbin glede na emisije in ugodnejšimi pogoji za brezemisijska vozila se bodo spodbujali in nagrajevali tisti, ki izvajajo naložbe v čistejša vozila.

Zastoji na mestnih območjih se lahko rešujejo tudi s pametnim zaračunavanjem cestnih pristojbin in Komisija predlaga, naj se pravila posodobijo tako, da se bo omogočila uvedba pristojbin za zastoje, ki se bodo uporabljale za vsa vozila. V naslednji fazi bi se morale vinjete postopno opustiti, nadomestili pa bi jih sistemi zaračunavanja cestne pristojbine glede na uporabo, ki bi do leta 2023 najprej začeli veljati za težka tovorna vozila.

#### *Javno naročanje kot gonilo trga čistega prometa*

Komisija namerava ob koncu leta 2017 revidirati zakonodajo EU o čistih vozilih, da bi učinkoviteje spodbudila uporabo **javnega naročanja** pri ustvarjanju trgov za inovativne izdelke in izdelke z nizkimi emisijami<sup>38</sup>. Ker velik del javnih naročil oddajo občinski in lokalni organi, imajo javna prevozna sredstva, kot so avtobusi, poseben potencial za uporabo

<sup>35</sup> Komisija bo novembra 2017 vzpostavila evropski forum za čisti zrak s posebnim poudarkom na mestih ter konkretnih primerih uspešnega razvoja in uvajanja čistih in učinkovitih sistemov mobilnosti.

<sup>36</sup> Direktiva 2010/40/EU.

<sup>37</sup> COM(2017) 275, COM(2017) 276.

<sup>38</sup> Direktiva 2009/33/ES.

alternativnih virov z nizkimi emisijami. Na voljo je sofinanciranje EU, na primer iz Evropskega sklada za regionalni razvoj<sup>39</sup>.

### *Čistejša in pametnejša mobilnost v mestih*

Komisija je v okviru **agende EU za mesta**<sup>40</sup> januarja 2017 vzpostavila partnerstvo za mobilnost v mestih med EU, nacionalnimi vladami, lokalnimi organi in drugimi deležniki, da bi prispevala k razvoju trajnostne in učinkovite mobilnosti v mestih. Agenda se bo osredotočala na javni prevoz, mehko mobilnost in dostopnost (za potrebe skupin, kot so invalidi, starejši in majhni otroci), učinkovit promet z dobro lokalno in regionalno povezljivostjo ter načine izkoriščanja mobilnosti v mestih za zagotovitev standardov visoke kakovosti zraka po evropskih mestih<sup>41</sup>. Cilj je pripraviti akcijski načrt, ki se bo izvajal od leta 2018, pri čemer se bodo izkoristile izkušnje, zbrane na podlagi številnih projektov CIVITAS in doslej razvitih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih<sup>42</sup>.

### **3.2 Zagotavljanje pravičnega in konkurenčnega notranjega trga za cestni promet**

EU mora zagotoviti socialno pravičen in konkurenčen notranji trg za storitve cestnega prometa, saj je sektor pomemben za gospodarstvo in družbo Unije. Industrija EU mora nadgraditi visoko konkurenčnost v proizvodnji in storitvah, povezanih s prometom. Bistveno je upoštevanje socialne razsežnosti.

#### *Ustvarjanje enakih konkurenčnih pogojev v cestnem tovornem prometu*

Komisija zato pregleduje **pravila EU o dostopu do trga za cestni tovorni promet in o najetih vozilih**<sup>43</sup>, da bi se zagotovili ustrezni enaki konkurenčni pogoji za prevoznike, zmanjšalo število nepotrebnih praznih voženj ter izboljšala jasnost pravil za odpravo razdrobljenosti trga in boljše izvrševanje. Z odpravo nepotrebnih in obremenilnih upravnih zahtev (npr. pred priglasitvijo števila določb o kabotaži<sup>44</sup>) in praks izvrševanja se bodo dodatno znižali stroški in izboljšale tržne razmere.

Po ocenah bi predlog Komisije v obdobju 2020–2035 omogočil prihranke za podjetja v EU v višini približno 3–5 milijard EUR<sup>45</sup>.

Komisija pregleduje tudi pravila EU o **avtobusih**, da bi se zagotovili enaki konkurenčni pogoji za vse prevoznike in boljše potovalne možnosti za potrošnike<sup>46</sup>.

#### *Krepitev socialnega okvira in pogoji zaposlitve*

Poleg tega Komisija sprejema številne ukrepe, ki so namenjeni izboljšanju uporabe **socialne zakonodaje v cestnem prometu**. S temi ukrepi želi zagotoviti učinkovito delovanje notranjega trga in izboljšati socialne pogoje voznikov v mednarodnem prometu, ki so trenutno

<sup>39</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 177.

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

<sup>41</sup> Zlasti s partnerstvi za mobilnost v mestih in kakovost zraka se bodo zagotovile konkretne rešitve, ki bodo temeljile na dobrih praksah po Evropi.

<sup>42</sup> <http://civitas.eu/>. Za podrobnosti glej tudi SWD(2017) 177.

<sup>43</sup> COM(2017) 281, COM(2017) 282.

<sup>44</sup> Običajno je opredeljena kot prevoz blaga ali potnikov med dvema krajema v isti državi, ki ga izvede prevoznik iz druge države.

<sup>45</sup> SWD(2017) 194 in SW(2017) 195.

<sup>46</sup> Uredba (ES) št. 1073/2009.

nezadovoljivi<sup>47</sup>. Ukrepe v zvezi z odstopom do trga morajo dopolnjevati ukrepi za zagotovitev pravne varnosti in učinkovitejše izvrševanje socialnih pravil. Odpravili bodo problematično prakso družb „poštnih nabiralnikov“ ter zapletene in nepregledne poslovne modele, preprečili nezakonito kabotažo ter omogočili boj proti nedovoljenim praksam zaposlovanja. Cilj je visoka raven socialne zaščite za vse delavce v prevoznem sektorju v Uniji ter hkratno preprečevanje razdrobljenosti in odstranjevanje upravnih bremen za podjetja. Prek učinkovitih upravnih postopkov (npr. sprejemanje uporabe elektronskih dokumentov in izvajanje pregledov z uporabo podatkov tahografov) se bodo s temi ukrepi tudi boljše zagotovili enaki konkurenčni pogoji, bolj neovirane storitve po EU ter nižji stroški in krajši čas izvajanja.

Kot je predvideno v zakonodaji, Komisija predlaga, da se izboljša jasnost glede uporabe pravil EU o **napotitvi delavcev**<sup>48</sup> v sektorju cestnega prometa. Komisija predlaga, naj se potrdi, da morajo za vse dejavnosti kabotaže veljati lokalna pravila o plačilih. S tem se bo zagotovila tudi sorazmerna in učinkovita uporaba zakonov o minimalni plači pri mednarodnih storitvah ter uvedel izboljšani sistem izvrševanja. Komisija predlaga tudi ukrepe, ki bi zagotovili, da se vozniki lahko redno vračajo domov in imajo vedno na voljo ustrezno nastanitev za svoj tedenski počitek. Komisija se bo s socialnimi partnerji posvetovala o predlogih za večjo jasnost in prožnost pri izračunavanju povprečnega delovnega časa<sup>49</sup>. S tem se bo zagotovila večja socialna pravičnost in izboljšala dolgoročna konkurenčnost evropskega sektorja cestnega tovornega prometa.

#### *Boljša skladnost in izvrševanje s pametnimi digitalnimi tehnologijami*

Z digitalnimi napravami v vozilu, kot je **digitalni tahograf**, ki jih uporabljajo cestni prevozniki, se lahko zaščitijo delovni pogoji zaposlenih in uporabijo manj obremenilna sredstva za nadzor skladnosti s pravom EU, poleg tega pa lahko imajo te naprave vlogo pri uporabi različnih shem zaračunavanja cestnih pristojbin ter s tem olajšajo razvoj novih storitev mobilnosti. Komisija predlaga ukrepe, s katerimi bi spodbudila take digitalne rešitve tako za interoperabilno cestninjenje (**evropski elektronski cestninski sistem**<sup>50</sup>) kot tudi za nadzor uporabe socialnih pravil ter poenostavitev upravnih formalnosti za prevoznike (pospešeno uvajanje **digitalnega tahografa**<sup>51</sup>, bolj sistematična uporaba elektronskih dokumentov, izmenjava informacij med nacionalnimi organi za izvrševanje prek medsebojno povezanih ali skupnih podatkovnih zbirk, kar bi privedlo do rešitve „vse na enem mestu“). Z ukrepi se bodo te tehnologije tudi ustrezno prilagodile, da se bodo v celoti izkoristili novi inteligentni prometni sistemi.

#### *Podpiranje spremembe spretnosti in znanj*

Komisija zlasti v avtomobilskem sektorju podpira sektorska partnerstva, in sicer z **okvirom za sektorsko sodelovanje na področju znanj in spretnosti** v okviru **novega programa znanj in spretnosti za Evropo**<sup>52</sup>. S tem spodbuja sodelovanje med delodajalci, sindikati, izobraževalnimi institucijami in institucijami za usposabljanje. Na podlagi tega sodelovanja se opredelijo in obravnavajo neskladja v znanju in spretnostih, razvijejo strategije za spretnosti in znanja ter posodobijo učni načrti in moduli usposabljanj. V podporo delovanju takih

---

<sup>47</sup> COM(2017) 278.

<sup>48</sup> Direktiva 96/71/ES (o predlagani reviziji trenutno razpravljata Evropski parlament in Svet).

<sup>49</sup> C(2017) 3815.

<sup>50</sup> COM(2017) 280.

<sup>51</sup> COM(2016) 381.

<sup>52</sup> COM(2016) 381.

sektorskih partnerstev je Komisija januarja 2017 objavila razpis za zbiranje predlogov v okviru programa Erasmus+.

### *Varnost v cestnem prometu*

Vsi akterji morajo ukrepati, da se bo zmanjšalo trpljenje in znižali gospodarski stroški zaradi smrtnih nesreč in poškodb v cestnem prometu, katerih število je še vedno nesprijemljivo visoko. Pri tem imajo vlogo regulativno okolje, tehnologija in infrastruktura, nova interakcija med infrastrukturo in vozili pa lahko tudi izboljša varnost v cestnem prometu ter prispeva k izpolnitvi „vizije brez smrtnih žrtev v cestnem prometu do leta 2050“.

Povezana in avtomatizirana vožnja<sup>53</sup> ter napredni sistemi za pomoč voznikom lahko povečajo varnost, saj nanje ne vplivajo človeške napake in nepozornost, ki so razlog za številne nesreče v cestnem prometu. Do konca leta 2017 bo Komisija zaključila **pregled splošnih varnostnih zahtev za avtomobile, tovornjake in avtobuse**, ki so bile opredeljene na podlagi okvira za homologacijo, da bi se posodobile v skladu z najnovejšim tehnološkim napredkom<sup>54</sup>.

Komisija pregleduje tudi zakonodajo EU o **cestni infrastrukturi in varnosti v predorih**, ki se uporablja za vseevropsko prometno omrežje, da bi presodila, ali bi bilo treba povečati varnostne zahteve<sup>55</sup>.

### **3.3 Izkoriščanje prednosti digitalizacije, avtomatizacije in inteligentnih storitev mobilnosti**

EU mora izkoristiti priložnosti, ki jih ponujata digitalizacija in avtomatizacija, da se bo vzpostavil učinkovit in medsebojno povezan sistem mobilnosti, prek katerega bodo uporabnikom na voljo varne, privlačne, inteligentne, neovirane in vse bolj avtomatizirane rešitve za mobilnost. Z digitalizacijo se izboljšajo prometne in logistične dejavnosti, saj izboljšuje prometne tokove in optimizira uporabo infrastrukture, zmanjšuje upravna bremena za prevoznike in omogoča boljšo kombinacijo javnega in zasebnega prevoza. Prispeva tudi k razogljičenju prometa, saj olajšuje prehod na čistejše načine prevoza in spodbuja večje stopnje zasedenosti osebnega vozila.

### *Kooperativna, povezana in avtomatizirana mobilnost*

Komisija v sodelovanju z državami članicami in industrijo podpira **usklajeno uvedbo množičnega trga delno avtomatiziranih in povezanih vozil do leta 2020** s spodbujanjem najrazličnejših politik, regulativnih in javnih podpornih ukrepov ter platform deležnikov. Za uvedbo teh novih storitev bosta ključna usklajen pristop k upravljanju frekvenc in uvedba **tehnologij 5G**<sup>56</sup>.

Še vedno obstajajo veliki izzivi na področju višjih ravni avtomatizacije ter naslednje generacije komunikacijskih tehnologij. Obsežno preskušanje na javnih cestah je bistveno za

<sup>53</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 177.

<sup>54</sup> Uredba (ES) št. 661/2009. Na mednarodni ravni bo sprejetje globalnih tehničnih predpisov ZN o varnosti električnih vozil, predvideno za november 2017, spodbujalo enoten regulativni okvir v državah, kot so Kitajska, Japonska, Koreja in ZDA.

<sup>55</sup> Direktiva 2004/54/ES.

<sup>56</sup> COM(2016) 588.

doseganje napredka v tehnologiji, spodbujanje sodelovanja med različnimi akterji in sprejemanje s strani javnosti. Taki preskusi so že mogoči v več državah članicah, podpirajo pa jih namenski razpisi v okviru pobude Obzorje 2020. V pismu o nameri o povezani in avtomatizirani vožnji, ki ga je 23. marca 2017 podpisalo 27 držav članic EU, Norveška in Švica, so se navedene države zavezale k tesnejšemu sodelovanju glede čezmejnih odsekov, urnikov ali koridorjev, na katerih se bodo izvajali raziskave, preskusi in obsežni prikazi varnosti v cestnem prometu, dostopu do podatkov, kakovosti in odgovornosti.

Kot je **skupina na visoki ravni GEAR 2030**<sup>57</sup> ugotovila v svojih prvih priporočilih za avtomatizirana vozila, pričakovana do leta 2020<sup>58</sup>, je dajanje teh vozil na trg EU že mogoče v skladu z veljavnim okvirom za homologacijo EU z ad hoc oceno varnosti vozila. Končno poročilo skupine GEAR 2030 (ki bo objavljeno novembra 2017) bo vključevalo dolgoročna priporočila o višjih ravneh avtomatizacije za vozila, pričakovana do leta 2030. Hkrati tudi na mednarodni ravni Ekonomska komisija Združenih narodov za Evropo opravlja pomembno delo, pri katerem sodelujejo države članice EU in Komisija.

**L3PILOT**<sup>59</sup> je pomemben predstaviten pilotni projekt v okviru pobude Obzorje 2020, ki se bo začel izvajati poleti 2017. Osredotočal se bo na številne različne avtomatizirane vozne funkcije za osebne avtomobile.

Komisija v okviru poteka dela v podatkovnem gospodarstvu v skladu s **strategijo za enotni digitalni trg** obravnava ključna vprašanja, vključno s pravili o odgovornosti, souporabi podatkov in lastništvu, ki so zelo pomembna zaradi razvoja avtomatizirane vožnje<sup>60</sup>.

Zaradi vse večje uporabe vse bolj kooperativnih, povezanih in avtomatiziranih vozil so potrebni kooperativni inteligentni prometni sistemi, da bodo lahko vozila neposredno komunicirala med seboj, s prometnimi signali in obcestnimi infrastrukturami ter z drugimi udeleženci v prometu. Komisija je že predstavila strategijo, ki je namenjena zagotavljanju usklajenega in skladnega uvajanja **kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov** v Evropi do leta 2019<sup>61</sup>. Predlagani ukrepi so namenjeni preprečitvi razdrobljenosti notranjega trga in obravnavi najbolj perečih vprašanj, kot sta kibernetska varnost in varstvo osebnih podatkov, ki so ključna za operativno učinkovitost in sprejemanje s strani javnosti. Poleg tega bo Komisija leta 2017 sprejela več izvedbenih ukrepov za zagotovitev interoperabilnosti in neprekinjenosti storitev.

V okviru **platforme C-ROADS**<sup>62</sup> države članice sodelujejo pri skupnem uvajanju kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov. S platformo se bo zagotovila interoperabilnost, in sicer z opredelitvijo skupnih tehničnih specifikacij in čezmejnimi preskušanjem.

**Vseevropski kooperativni inteligentni prometni sistemi ter čezmejni preskusi povezane in avtomatizirane vožnje:** Komisija bo okrepila podporo obsežnim čezmejnimi projektom in preskusom za povezano in avtomatizirano vožnjo ter uvajanje kooperativnih inteligentnih prometnih sistemov do leta 2019. Ta podpora bo nadgradila platformo C-ROADS in pomagala pri izvajanju ukrepov, dogovorjenih v zgoraj navedenem pismu o nameri. Ti ukrepi

<sup>57</sup> GEAR 2030 je skupina Komisije na visoki ravni, katere naloga je pripraviti priporočila o prihodnjem regulativnem okviru avtomobilskega sektorja. [Sklep Komisije C\(2015\) 6943](#) z dne 19. oktobra 2015.

<sup>58</sup> <https://circabc.europa.eu/faces/jsp/extension/wai/navigation/container.jsp>.

<sup>59</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 177.

<sup>60</sup> COM(2017) 228. Za podrobnosti glej tudi SWD(2017) 177.

<sup>61</sup> COM(2016) 766.

<sup>62</sup> <https://www.c-roads.eu/platform.html>. Za podrobnosti glej tudi SWD(2017) 177.

se kombinirano financirajo iz instrumenta za povezovanje Evrope in iz pobude Obzorje 2020<sup>63</sup>.

### *Krepitev učinkovitosti prometnih omrežij*

Povezljivost in dostopnost digitalnih informacij v realnem času korenito spreminjata logistične dejavnosti in način načrtovanja potovanj. Tovorni promet ali potniki lahko kombinirajo različne načine prevoza in tako izberejo najučinkovitejšo, najbolj cenovno dostopno in okolju prijazno pot.

Komisija sprejema ukrepe, s katerimi bo prispevala h krepitvi trajnosti in učinkovitosti omrežja mobilnosti, saj ustvarja spodbude in platforme, ki omogočajo, da se bolje izkoristijo ustrezne prednosti in zmogljivost vsakega načina prevoza. Jeseni 2017 bo **revidirala zakonodajo o kombiniranem prevozu**<sup>64</sup>, da bi spodbujala čistejši tovorni promet. Z zmanjševanjem omejitev, kot so postopki avtorizacije, in zagotavljanjem finančne podpore z davčnimi spodbudami se lahko z dejavnostmi kombiniranega prevoza spodbudi prehod na zmanjšanje cestnega prometa.

Komisija je vzpostavila **forum za digitalni promet in logistiko**<sup>65</sup>, ki se osredotoča na digitalizacijo in sprejemanje prevoznih dokumentov ter vzpostavitev sistemov upravljanja. V delo so vključeni vsi akterji v logistični verigi, da bi se dogovorili o tehničnih rešitvah in pravilih za dostopnost, izmenjavo, lastništvo, kakovost in varstvo podatkov ter o financiranju in upravljanju.

Uporaba povezanih in avtomatiziranih tehnologij za spremljanje in načrtovanje blaga ter povečanje učinkovitosti vozlišč za blago (doseganje višjih faktorjev obremenitve težkih tovornih vozil) bi lahko precej prispevala k zmanjšanju porabe goriva in emisij<sup>66</sup>.

Komisija je tudi v postopku sprejemanja zakonodaje o **večmodalnih potovalnih informacijah**, s katero bodo uvedene specifikacije, ki so potrebne, da bodo storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij na ravni EU točne in na voljo uporabnikom prek meja v celotnem prometnem omrežju<sup>67</sup>.

### **3.4 Naložbe v sodobno infrastrukturo mobilnosti**

Vsi predstavljeni ukrepi bodo prispevali k zagotavljanju čistega, konkurenčnega in povezanega sistema mobilnosti za podjetja v EU in državljane Unije leta 2025, pri tem pa se upošteva, da bo ta vizija tudi zelo odvisna od precejšnih zasebnih in javnih naložb ter uvajanja sodobne in učinkovite infrastrukture.

#### *Spodbujanje naložb v infrastrukturo za prihodnost*

Poleg fizičnega prometnega omrežja in infrastrukture za alternativna goriva bodo za sistem mobilnosti prihodnosti potrebne medsebojno dobro povezane in interoperabilne digitalne

<sup>63</sup> SWD(2017) 177.

<sup>64</sup> Direktiva Sveta 92/106/EGS.

<sup>65</sup> C(2015) 2259.

<sup>66</sup> [Časovni načrt agende o strateških raziskavah in inovacijah na področju prometa \(STRIA\) 7 – CAT.dox – Evropska komisija – Europa.eu.](#)

<sup>67</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125\\_sl](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_sl).



infrastrukture. Za uvajanje teh medsebojno povezanih in čezmejnih infrastruktur ter usklajenih in interoperabilnih digitalnih storitev (pokritost s 5G, podatkovna omrežja, kooperativni inteligentni prometni sistemi) bodo potrebne precejšnje naložbe.

**Naložbeni načrt za Evropo** je v manj kot dveh letih spodbudil 194 milijard EUR novih naložb v 28 državah članicah. Devet odstotkov naložb je namenjenih posebej prometnemu sektorju, spodbujajo pa tudi naložbe v povezane sektorje, kot so energetska in digitalni sektor ter sektor raziskav in inovacij, vključno z nizkoemisijskimi vozili<sup>68</sup>.

**Z instrumentom za povezovanje Evrope za promet**<sup>69</sup>, v okviru katerega je v obdobju 2014–2020 na voljo približno 24 milijard EUR, se financirajo veliki in zapleteni projekti v glavnih koridorjih osrednjega omrežja vseevropskega prometnega omrežja. Doslej je bilo s programom sofinanciranih 452 projektov v skupni vrednosti 19,4 milijarde EUR, kar pomeni skupne naložbe (v kombinaciji z drugimi javnimi ali zasebnimi sredstvi) v višini 37,7 milijarde EUR. Februarja 2017 je bil v okviru instrumenta za povezovanje Evrope objavljen „razpis za kombiniranje finančnih sredstev“, s katerim se želi zagotoviti finančni vzvod za nepovratna sredstva v višini 1 milijarde EUR s kombinacijo različnih finančnih instrumentov, in sicer s finančnimi sredstvi javnih finančnih institucij, zasebnega sektorja in prvič tudi Evropskega sklada za strateške naložbe<sup>70</sup>.

Pomembno bo, da se dodatno **čim bolj izkoristijo sinergije med prometno, energetska in telekomunikacijsko infrastrukturo**, tako da se razišče potencial za kombiniranje finančnih sredstev iz ustreznih programov vseevropskega omrežja v okviru **instrumenta za povezovanje Evrope**. To bi lahko prispevalo k medsektorskim ciljem, kot so razogljičenje prometa in oskrbe z energijo, diverzifikacija in pametna omrežja. Prvi „razpis za zbiranje predlogov za sinergije“, ki je združeval različne sektorje, je bil objavljen ob koncu leta 2016 ter je združil področji za promet in energijo v okviru instrumenta za povezovanje Evrope, pri čemer so skupna razpoložljiva finančna sredstva znašala 40 milijonov EUR.

Za obdobje 2014–2020 je načrtovanih 70 milijard EUR iz **Kohezijskega sklada** in **Evropskega sklada za regionalni razvoj**, s katerimi se bo podpiralo sofinanciranje naložb na področju mobilnosti in prometa<sup>71</sup>. Zlasti v manj razvitih državah članicah in regijah se s kohezijsko politiko podpirajo naložbe v prometno infrastrukturo (zlasti v železniško in cestno infrastrukturo), ki so namenjene odpravljanju manjkajočih povezav in ozkih grl v sistemu. V vseh državah članicah kohezijska politika prispeva k pametnejšemu, čistejšemu in varnejšemu prometu, saj podpira naložbe v področja, kot so trajnostna mobilnost v mestih, varnost v cestnem prometu, večmodalni promet, inteligentni prometni sistemi, čista goriva in vozila ter kolesarjenje in pešačenje.

Mesta so območje s posebnimi potrebami po naložbah v mobilnost. Komisija skupaj z Evropsko investicijsko banko na podlagi izkušenj znotraj naložbenega načrta za Evropo proučuje načine za vzpostavitev posebnega okvira za regulativno in finančno podpiranje mest. Cilj je okrepiti sodelovanje med mesti, ki bi omogočilo združevanje in proporcionalno povečanje projektov, da bi bili bolj dobičkonosni in privlačni za zasebne vlagatelje<sup>72</sup>.

<sup>68</sup> [https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan\\_sl](https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sl). Za konkretne primere in podrobnosti glej SWD(2017) 177.

<sup>69</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 177.

<sup>70</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 177.

<sup>71</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0812&qid=1495350045480&from=SL>.

<sup>72</sup> Enotna kontaktna točka za mesta: [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities\\_sl](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities_sl).

Uvajanje inovativnih rešitev za mobilnost bo odvisno tudi od dodatnih **naložb v raziskave in inovacije**. Evropa ima vzpostavljen največji večnacionalni raziskovalni program, tj. pobudo Obzorje 2020. Podpora mobilnosti prihodnosti bo pomemben del prihodnjih razpisov v okviru pobude Obzorje 2020<sup>73</sup> in njenih javno-zasebnih partnerstev, evropske pobude za okolju prijazna vozila<sup>74</sup> ter Skupnega podjetja za gorivne celice in vodik<sup>75</sup>. Potrebna je tudi več usklajevanja v zvezi s prizadevanji držav članic in deležnikov na področju raziskav in inovacij v prometu na nacionalni in evropski ravni<sup>76</sup>. To bi moralo skupaj z obstoječimi mehanizmi pomagati tudi pri usmerjanju izvajanja in spremljanju napredka<sup>77</sup>.

#### *Pospeševanje uvajanja infrastrukture za alternativna goriva*

Tržni razvoj vozil na alternativna goriva je večinoma odvisen od široke razpoložljivosti **infrastrukture za alternativna goriva**<sup>78</sup>, kot so naprave za električno napajanje in vzdrževanje. Potovanja z električnimi vozili po vsej Evropi bi morala biti preprosta, kar pomeni, da mora biti polnjenje električnega vozila tako preprosto kot polnjenje z običajnim gorivom<sup>79</sup>.

Do leta 2020 bo več kot 1 200 polnilnih postaj z alternativnim gorivom, zlasti polnilnih postaj za električna vozila, prejelo podporo v obliki nepovratnih sredstev v okviru **instrumenta za povezovanje Evrope**<sup>80</sup>. Po ocenah bi se lahko 6 milijonov polnilnih postaj (2,8 milijona kabelskih vodov in 3 milijoni dejanskih polnilnih postaj) uvedlo v nestanovanjskih in stanovanjskih stavbah, če bi Evropski parlament in Svet hitro sprejela predlog Komisije o pregledu direktive o energetski učinkovitosti stavb, o katerem trenutno potekajo pogajanja<sup>81</sup>.

Zato je uvedba omrežja polnilnih postaj, ki bodo enakomerno pokrivalo celotno cestno omrežje v EU, skupaj z na primer razvojem tehnologij in naprav za shranjevanje energije, kot so baterije, drugi ključni pogoj, ki omogoča mobilnost brez emisij.

Kot zahteva **direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva**, države članice razvijejo svoje okvire nacionalne politike, v katerih so določeni načrti za razvoj trga vozil in plovil na alternativna goriva in uvajanje ustrezne infrastrukture. Države članice, ki tega še niso storile, bi morale Komisiji čim prej predložiti svoje načrte. Komisija bo **novembra 2017** objavila svojo **oceno navedenih okvirov nacionalne politike**. Komisija bo na podlagi te analize, zlasti na podlagi ključnega vidika uvajanja infrastrukture na koridorjih vseevropskega prometnega omrežja in na mestnih območjih, opredelila ključna vprašanja in predlagala akcijski načrt za odpravo primerov nedelovanja trga, kjer je ukrepanje na ravni EU upravičeno. Sodelovali bodo vsi ustrezni deležniki.

**Hrbtenična infrastruktura polnjenja EU do leta 2025:** Komisija bo obravnavala vprašanje financiranja naložb v okviru **akcijskega načrta za infrastrukturo za alternativna goriva**, da bo podprla uvajanje hrbtnične infrastrukture polnjenja EU ter s tem do leta 2025

<sup>73</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 223 in SWD(2017) 177.

<sup>74</sup> <http://www.egvi.eu/>.

<sup>75</sup> <http://www.fch.europa.eu/>.

<sup>76</sup> Glej SWD(2017) 223.

<sup>77</sup> Kot sta pobuda Pospeševanje inovativnosti na področju čiste energije (COM(2016) 763 final) in celovit Evropski strateški načrt za energetske tehnologije (SET) (C(2015) 6317).

<sup>78</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 177.

<sup>79</sup> Govor predsednika Junckerja v Evropskem parlamentu, 26. november 2014.

<sup>80</sup> SWD(2017) 177.

<sup>81</sup> COM(2016) 765.

zagotovila popolno pokritost koridorjev osrednjega omrežja vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) s polnilnimi postajami<sup>82</sup>.

### *Baterije kot ključna omogočitvena tehnologija*

Komisija že od začetka podpira razvoj baterij<sup>83</sup> kot ključne omogočitvene tehnologije za elektromobilnost in doseganje ciljev energetske unije. Pobude se osredotočajo na izboljšanje delovanja baterij (teža, velikost, doseg, vzdržljivost in zmožnost recikliranja) in znižanje stroškov za baterije z raziskavami in razvojem. Raziskovalna finančna sredstva so bila usmerjena v različne faze vrednostne verige baterij, in sicer od materialov za baterije (nove ali izboljšane kemijske lastnosti) do proizvodnje baterijskih celic (nove proizvodne tehnologije in strojna oprema), akumulatorskih baterij in sistemov upravljanja baterij (npr. močnostna elektronika ter povezljivost z električnimi vozili in energetskim omrežjem). Komisija je financirala tudi uvajanje pred začetkom trženja in pilotne proizvodnje linije. Čeprav je industrija EU konkurenčna v več segmentih vrednostne verige, še ni razvila celotne vrednostne verige baterij. Baterijske celice se na primer še vedno večinoma uvažajo iz tretjih držav, saj trenutno ni množične proizvodnje baterijskih celic v EU. Komisija namerava zaradi vse večjega strateškega interesa za baterije podpirati pobude, ki jih vodi industrija, da bi se tako razvila celotna vrednostna veriga baterij v EU, namenjena uporabi na področju mobilnosti in drugim uporabam (shranjevanje energije). Shranjevanje, vključno z baterijami, je ena od štirih prednostnih nalog, opredeljenih v sporočilu o pospeševanju inovativnosti na področju čiste energije<sup>84</sup>. Za spodbujanje inovacij in konkurenčnosti je treba doslej opravljeno delo pospešiti v sodelovanju z državami članicami, industrijo in raziskovalnimi centri. To bi moralo temeljiti na potrebah, in sicer po skrbni proučitvi tržnih razmer, s čimer se opredeli in optimizira morebitno posredovanje na ravni EU in svetovni ravni.

**Povečanje proizvodnje baterijskih celic in baterijskih napajalnikov:** Komisija bo okrepila sodelovanje z deležniki (vključno s sodelovanjem v okviru Evropskega strateškega načrta za energetske tehnologije<sup>85</sup>), da bi podprla pobudo, ki jo vodi industrija, in razvila podporne ukrepe za raziskave, razvoj in proizvodnjo naslednje generacije baterijskih celic in akumulatorskih baterij v EU. Komisija bo spodbujala celostni evropski baterijski ekosistem in s tem podpirala elektromobilnost in shranjevanje energije. Pri tem bo obravnavala vprašanje redkih virov in recikliranja baterij, s čimer se bo omogočil pojav novih poslovnih modelov krožnega gospodarstva v avtomobilskem sektorju.

## **4. SKLEPI**

Mobilnost se hitro spreminja. Na začetku obdobja povezanih in avtomatiziranih vozil, skupne mobilnosti, ničnih emisij in enostavnih prehodov med načini prevoza je skrajni čas, da se pripravi prihodnost mobilnosti v Evropi. Evropa mora pustiti za seboj današnja razdrobljena prometna omrežja in zagotoviti prehod na celosten, sodoben in trajnosten sistem mobilnosti, ki je povezan z energetskimi in digitalnimi omrežji. Državljanom in podjetjem je treba ponuditi varne, pametne in celostne rešitve za mobilnost po Evropi, evropska infrastruktura pa mora biti med najnaprednejšimi infrastrukturami glavnih svetovnih gospodarstev.

<sup>82</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 177.

<sup>83</sup> Za podrobnosti glej SWD(2017) 177.

<sup>84</sup> COM(2016) 763.

<sup>85</sup> C(2015) 6317.

S tem sporočilom Komisija predstavlja agendo za prihodnost mobilnosti v EU, delovna mesta in rast ter socialno pravičen prehod. Z obsežnim svežnjem regulativnih in podpornih ukrepov se lahko uresniči čista, konkurenčna in povezana mobilnost za vse ter Evropi omogoči vodilen položaj pri oblikovanju prihodnje mobilnosti.