

Брисел, 20.7.2016

КОМ (2016) 501 финални

## КОМУНИКАЦИЈА КОМИСИЈЕ ЕВРОПСКОМ ПАРЛАМЕНТУ, САВЕТУ, ЕВРОПСКОМ ЕКОНОМСКОМ И СОЦИЈАЛНОМ ОДБОРУ И ОДБОРУ РЕГИЈА

Европска Стратегију за мобилност са ниским нивоима емисије

{СВД (2016) 244 финално }

### 1. УВОД

Мобилност са ниским нивоима емисије је кључна компонента општије транзиције у кружну економију са ниским нивоима емисије која је потребна како би Европа била конкурентна и задовољила потребе за мобилношћу људи и роба.

Транспорт представља скоро четвртину емисије гасова стаклене баште у Европи и главни је узрок загађења ваздуха у градовима. Одговор Европе на ове изазове је неповратан прелазак на мобилност са ниским нивоима угљеника и загађиваче ваздуха. Циљ је јасан: емисије гасова са ефектом стаклене баште у саобраћају морају бити најмање 60% ниже него у 1990 /1/, и у сталном паду према њиховом потпуном укидању. Потребно је хитно и драстично смањити емисије загађивача ваздуха у саобраћају који штете нашем здрављу.

Транспорт сада има много већи потенцијал за допринос смањењу емисија ЕУ него што је то претходно имао, што је у складу са обавезама преузетим Споразумом о климатским променама/2/ у Паризу и Програмом одрживог развоја до 2030.

На глобалном нивоу прелазак на мобилност с ниским нивоима емисије већ је започео и све је бржи, а тиме се отварају бројне могућности. Европским произвођачима аутомобила отвара се могућност да се осавремене, одлучније прихвате нове технологије и врате поверење потрошача, а осталим секторима и произвођачима да постану предводници у светским стандардима и извозе своје производе. Осим тога, иновативним предузећима и пружаоцима услуга у области енергије и улагачима пружа се могућност да допринесу одрживом расту и отварању нових радних места.

Прелазак је већ започео на основу постојећих политика ЕУ-а/3/, а сада би га требало убрзати уз помоћу ове Стратегије за привреду са ниским нивоима емисије, водећи при томе рачуна о задовољењу потреба за мобилношћу у контексту ефикасног унутрашњег тржишта и глобалне повезивости. Како би се то остварило, биће потребне бројне мере. У акционом плану набројане су мере које ова Комисија намерава да предузме примењујући на њих начела и поступке боље регулативе како би осигурала да су све предложене мере засноване на доказима, ефикасне, делотворне, пропорционалне и у складу са принципом субвенционисаности. Циљ тих мера је деловати на кључне полуге и тако окренути сектор превоза у правом смеру у погледу технолошке неутралности и доприноса радним местима,

расту и улагањима: 1. ефикаснији саобраћајни систем, 2. алтернативна енергија за превоз с ниским нивоима емисије и 3. возила с ниским нивоима емисије и без ње. Осим тога, тој ће промени допринети хоризонтални фактори као што је стратегија енергетске уније, истраживање и иновације, индустријска политика и политика улагања, стратегије дигиталног јединственог тржишта и програм вештина. Будући да је друмски саобраћај заслужан за више од 70% емисија штетних гасова у саобраћају и за велики део загађења ваздуха/4/, деловање ће бити усмерено на то подручје, а сви сектори превоза моћи ће и морати дати свој допринос.

ЕУ ће својим иницијативама створити повољне услове и обезбедити снажан подстицај за мобилност с ниским нивоима емисије. Мере најављене у овој комуникацији део су целовитог приступа за који је потребна дугорочна сарадња свих заинтересованих страна, укључујући државе чланице, који ће морати да дају свој допринос у складу са својим надлежностима. Европски истраживачи, производни и услужни сектор требали би да наставе са иновацијама и доносити пословне одлуке водећи рачуна о циљу који је потребно постићи до средине века. Како би своје иновације представили на европском и глобалном тржишту, биће им потребни прави подстицаји и улагања у правом тренутку. Региони и градови биће такође важни фактори у проналажењу решења за мобилност с ниским нивоима емисије тамо где су проблеми најизраженији, а коначно ће успешност одредити понашање које ће корисници мобилности одабрати.

Европа свој саобраћајни систем може успешно да трансформише само уз помоћ одрживих мера које спроводе сви учесници, а та је трансформација кључна за њено благостање и добробит њених грађана.

## 2. РЕГУЛАТОРНИ ОКВИР ЗА МОБИЛНОСТ СА НИСКОМ НИВОИМА ЕМИСИЈЕ

Како би се олакшао прелазак на мобилност и сигурност са ниским нивоима емисија и инвеститорима пружила сигурност, потребно је променити регулаторни оквир ЕУ. У прошлости је напредак често био неутрализован растућим захтевима превоза, тако да би полазна тачка требала бити ефикаснији транспортни систем. Алтернативна енергија са ниским нивоима емисије у области транспорта отвара могућност за иновације и отварање нових радних места и омогућава смањење зависности од увезене нафте у Европи.

### 2.1 ОПТИМИЗАЦИЈА СИСТЕМА САОБРАЋАЈА И ПОВЕЋАЊЕ ЊЕГОВЕ ЕФИКАСНОСТИ

Начин на који је мобилност организована мења се захваљујући новим технологијама, пословним моделима и обрасцима кретања, а то се, на примеру, може видети из брзог ширења економије сарадње у сектору мобилности. Мобилност све више подстиче потражњу, што доводи до оптималне употребе транспортних средстава. Ова промена се ослања на податке, јасније ценовне сигнале и мултимодалне транспортне системе, који стога играју кључну улогу у приступу мобилности ЕУ са ниским нивоима емисије.

### *Решења у области дигиталне мобилности*

Уз помоћ дигиталних технологија превоз може постати сигурнији, ефикаснији и инклузивнији, а оне омогућавају и неометану мобилност од врата до врата, интегрисану логистику и услуге са додатном вредношћу. Како би се најбоље искористио њихов потенцијал, ове технологије морају бити добро интегрисане у концепте одрживе мобилности. Због тога је увођење интелигентних транспортних система за све видове транспорта постало нераздвојни део развоја мултимодалне трансевропске транспортне мреже/5/.

У области друмског саобраћаја се улажу значајни напори како би се подстакло развој и увођење усклађених интелигентних транспортних система. У том циљу, Комисија ради на оквиру за брзо и хармонично увођење таквих система широм ЕУ.

### *Праведна и ефикасна цена транспорта*

С економског гледишта слање одговарајућих ценовних сигнала и узимање у обзир спољних ефеката један је од најрационалнијих начина подстицања енергетски ефикаснијег превоза, енергије с ниским нивоима емисије и брже обнове возног парка. Иако се на нивоу ЕУ за теретни и железнички саобраћај већ наплаћује таксе, на нивоу држава чланица и општина постоји простор за акцију у области превоза путника. Тим би се таксама требало допунити постојеће опорезивање моторних горива.

У подручју наплаћивања такси на нивоу ЕУ-а требало би се прећи на системе наплаћивања путарина који се темеље на стварном броју пређених километара ради бољег одражавања начела "загађивач плаћа" и "корисник плаћа". У ту сврху, Комисија развија стандарде за интероперабилне електронске системе за наплату путарине у ЕУ како би новим пружаоцима услуга путарине олакшао приступ тржишту и смањио укупне трошкове система/6/. Надаље, Комисија ће ревидирати Директиву о наплати такси за камионе како би омогућила наплату такси и на основу диференцијације угљен диоксида те проширила нека од својих начела на градске и међуградске аутобусе и путничке аутомобиле и комбије/7/.

### *Промовисање мултимодалности*

Мере за подршку мултимодалној интеграцији играју важну улогу у постизању мобилности са ниским нивоима емисије подстичући прелазак на начине превоза са нижим нивоима емисије као што су унутрашњи пловни путеви, поморски превоз на кратким удаљеностима и железнички саобраћај.

Ревидирани регулаторни оквир за железнички сектор/8/, на пример, осмишљен је да би се железнички саобраћај учинио конкурентнијим и атрактивнијим за путнике и терет. У циљу даљег промовисања мултимодалности, Комисија ће модернизовати подстицаје за комбиновани транспорт/9/ и припремити мере за јачање капацитета и ефикасности теретних коридора/10/. Комисија подржава увођење мултимодалних коридора централне мреже

припремањем друге генерације планова рада и подстицајних мера за остварење трансевропску транспортну мрежу/11/.

Како би додатно ојачала јавни превоз и допринела смањењу емисија угљен диоксида у друмском саобраћају, Комисија припрема мере за даљи развој домаћег превоза градским и међуградским аутобусима.

## 2.2 ПОВЕЋАЊЕ УПОТРЕБЕ АЛТЕРНАТИВНЕ ЕНЕРГИЈЕ СА НИСКИМ НИВОИМА ЕМИСИЈЕ У ПОДРУЧЈУ ПРЕВОЗА

У ЕУ-у приближно 94% енергетских потреба у саобраћајном сектору и даље покрива нафта, што је много више од свих осталих сектора и због чега превоз увелико зависи од увоза. Иако је прелазак на алтернативну енергију с ниским нивоом емисије у саобраћајном сектору већ започео, у следећој деценији мораће се убрзати. Европа ће тако имати могућност да заузме водећи положај у подручју нових производа, као што су напредна биогорива. Неопходно је успоставити одговарајућу инфраструктуру.

### *Ефикасан оквир за алтернативну енергију са ниским нивоима емисије*

Као део ревизије постојећег законодавства које се односи на горива и енергију из обновљивих извора/12/, Комисија истражује како обезбедити снажан подстицај за иновацију у области енергија потребних за дугорочну декарбонизацију. То би се, на пример, могло постићи увођењем обавезе за добављаче горива да осигурају одређени удео обновљиве алтернативне енергије (међу осталим напредна и синтетичка биогорива), на пример уз помоћ обавезног мешања или обавезе да смање учинак стаклене баште које производи енергија коју достављају.

Комисија је већ навела да биогорива произведена из прехранбених сировина имају ограничену улогу у Декарбонизација транспортног сектора и да не би требало да примају јавну подршку након 2020. У контексту тренутне анализе за подршку ревизији постојећег законодавства о горивима и енергији из обновљивих извора Комисија ставља нагласак на њихово постепено укидање и замену напреднијим биогоривима. Ефекти ће се пажљиво проценити, укључујући потребе за улагање у области напредних биогорива и чињеницу да се у овој фази та горива неће без подршке моћи такмичити са фосилним горивима или биогоривима произведенима из прехранбених сировина/14/.

Различити начини транспорта имају различите шансе за алтернативну енергију са ниским нивоима емисије. Највећи број могућности тренутно је расположив за личне аутомобиле и аутобусе, а за железнички саобраћај решења су прилично једноставна уз помоћ електрификације. У средњорочном периоду напредна биогорива биће посебно важна за ваздушни промет, те за камионе и међуградске аутобусе. Очекује се да ће се природни гас све више употребљавати као алтернатива за бродска горива у поморском саобраћају и дизел за камионе и међуградске аутобусе. Његов се потенцијал може знатно повећати употребом биометана и синтетичког метана (претварање електричне енергије у гас).

## *Успоставити инфраструктуру за алтернативна горива*

За велики део алтернативних горива (укључујући електричну енергију) потребна је посебна инфраструктура која не постоји у оквиру тренутног система снабдевања горивом. Директивом о инфраструктури за алтернативна горива/15/ предвиђају се заједничке норме на унутрашњем тржишту, одговарајућа расположивост инфраструктуре и информације за потрошаче о компатибилности горива и возила. Тренутно је у фази израде методологије упоређивања цена горива.

На основу те директиве државе чланице ће до новембра 2016. развити политичке оквире за успостављање јавно доступних пунионица возила електричном енергијом и пунионице за пуњење природним гасом те евентуално пунионице за пуњење водоником/16/. Како би се постигла масовна прихваћеност и увођење електричних возила, инфраструктура за пуњење и одржавање мора постати лако доступна широм Европе. Крајњи циљ је омогућити путовање аутомобилом по целој Европи тако што ће пуњење електричних возила постати једноставно као пуњење резервоара горива.

ЕУ пружа овој инфраструктури финансијску подршку и путем своје платформе за заинтересоване стране/17/. Пројектима у току развија се пословни модел и тестира одрживост уз помоћ испитивања у стварном животу, а за приближно 100 пројеката предвиђена су јавна и приватна улагања у износу већем од 1 милијарде ЕУР те финансијска подршка ЕУ-а од готово 600 милиона еура/18/. У том би контексту требало додатно истражити и могућности финансирања из **Европског фонда за стратешка улагања**. Комисија ће проценити да ли је потребно усклађивање постојећих финансијских инструмената у смислу лакшег спровођења прекограничних пројеката улагања у области инфраструктуре за пуњење и алтернативна горива. Комисија у контексту свог рада на енергетској ефикасности разматра могућности за промовисања уградње пунионица за електрична возила у своје зграде.

## *Интероперабилност и стандардизација у подручју електромобилности*

Стандардизација и интероперабилност кључни су како би се што боље искористио обим унутрашњег тржишта, нарочито у погледу електромобилности, а потребно је уклонити и препреке за пуњење електричних возила широм ЕУ-а. Додатне напоре требало би уложити у подстицање стварања тржишта услуга у подручју електромобилности на нивоу ЕУ-а, као што је прекогранична интероперабилност плаћања и пружање информација о пунионицама у стварном времену.

Стандарди на нивоу ЕУ успостављени су у сарадњи са државама чланицама, индустријским и европским организацијама за стандардизацију. За аутомобиле већ је уобичајен стандард који се тиче прикључака и стандарди за индукционо пуњење, батерије и утичнице за пуњење електричних аутобуса и мотоцикала су следећи. Поред тога, Комисија је отворила наменску лабораторију како би осигурала пуну интероперабилност нове генерације електричних аутомобила и паметних мрежа на основу хармонизираних стандарда, тестирања технологије и метода испитивања. ЕУ је активна и у овој области такође на

међународном нивоу, укључујући сарадњу са Сједињеним Америчким Државама и Економском комисијом Уједињених нација за Европу

### 2.3.ПРЕЛАЗАК НА ВОЗИЛА БЕЗ ЕМИСИЈЕ

Побољшана ефикасност саобраћајних система и прелазак на алтернативну енергију са ниским нивоом емисија треба допунити политиком подршке ефикасности и иновација возила и потражње за таквим производима.

У друмском саобраћају ће бити потребна додатна побољшања мотора са унутрашњим сагоревањем. Међутим, за прелазак на возила са ниским емисијама и без ње, потребне су многе мере на свим нивоима креирања политике у циљу укључивања произвођача и корисника. У поређењу са прошлошћу, више пажње ће се морати посветити у области политике и камионима, градским и међуградским аутобусима.

#### *Побољшања у тестирању возила за поновно успостављање поверења потрошача*

Током протекле године, Комисија је увела темељне промене у мерењу и провери возила. Ново испитивање стварних емисија током вожње/19/ увешће се брзо како би граничне вредности емисија загађивача ваздуха имале већи учинак на терену и како би опет задобиле поверење потрошача. Новим оквиром за хомологацију ојачаће се независно тестирање, надзор тржишта и активности на спровођењу закона у Европи/20/. У том контексту, транспарентност/21/ и еколошки учинак возила ће осигурати повраћај поверења потрошача и додатне алате за решавање озбиљних проблема квалитета ваздуха широм ЕУ.

На глобалном нивоу увешће се нови поступак испитивања под називом Међународно усклађени поступак испитивања за лака путничка возила како би се дошло до реалистичнијих и тачнијих вредности угљен диоксида и потрошње горива/22/. Доношење норми за аутомобиле и комбије за период након 2020. засниваће се на том новом поступку испитивања, а приликом утврђивања нових норми биће потребно узети у обзир већу строгост новог начина испитивања.

Комисија истражује и одрживост мерења потрошње горива и емисије угљен-диоксида у стварним условима те могућу употребу тих података у информисању потрошача и контроли тачности испитних поступака/23/.

#### *Стратегија за аутомобиле и комбије за период након 2020. године.*

Доказало се да су стандарди ЕУ у погледу ефикасности потрошње горива за нове аутомобиле и комбије снажан покретач иновација и ефикасности у области аутомобилске технологије/24/. Захваљујући секундарном тржишту возила, њихове се користи постепено шире на цели возни парк. Емисије из конвенционалних мотора са унутрашњим сагоревањем мораће се додатно смањити након 2020. Возила са ниским нивоима емисије и без ње морају се ставити на тржиште и до 2030. на њему стећи знатни удео. Прелазак ће захтевати подстицаје на страни понуде и потражње у виду мера на нивоу ЕУ и држава чланица те на локалном и регионалном нивоу.

Комисија у свом раду на утврђивању стандарда за угљендиоксид за аутомобиле и комбије за период након 2020. године процењује њихове трошкове и користи, њихов утицај на конкурентност и развој индустријске политике у ЕУ и свету. Исто тако, анализираће се ефекат различитих начина подстицаја возила с ниским нивоом емисије и без ње, на технолошки неутралан начин, као што је утврђивање специфичних циљева за њих. Таква возила морају бити правилно дефинисана/25/, укључујући могућу разлику између возила са ниским нивоима емисије и возила без ње. Такође ће се утврдити успостављање општег оквира за оквир након 2020. године, посебно утврђивање транзиционог циља до 2030. године. Обнављање возног парка треба провести што је пре могуће. Комисија такође покреће јавне консултације о овим могућностима.

Ове мере треба подржати развојем домаће производње нове генерације електричних батеријских ћелија.

Кад је реч о интересу потрошача, потребно је уложити више напора у стварању тржишта возила са ниским нивоима емисија и без ње. Стога Комисија ради на побољшању информисања потрошача означавањем аутомобила/26/ и пружањем подршке утврђивањем правила јавних набавки. Државе чланице, локалне и општинске власти и сами произвођачи могу пружити такав подстицај.

Посебан је проблем свест потрошача у погледу електричних возила и возила на гориве ћелије. Захваљујући унапређеној технологији батерије, расте распон, смањују се трошкови куповине, док су трошкови пуњења горивом и одржавање знатно нижи од конвенционалних горива. Свест потенцијалних корисника у погледу тих предности мора се побољшати. Свеобухватнији приступ у оквиру кога би се назначиле и емисије које долазе из употребљеног горива или енергије могао би додатно подстицати избор потрошача и повећати улогу алтернативних горива те лакше допринети већем смањењу емисије угљендиоксида.

Порески инструменти су веома ефикасан начин подстицања понашање потрошача. Државе чланице настављају да примјењују низ противуречних пореских подстицаја који обесхрабрују мобилност са ниском нивоима емисије, као што су субвенције на фосилна горива, путем ниских стопа на одређена горива и порезни програми за службене аутомобиле. Ти се програми у земљама чланицама морају ревидирати како би се обезбедили позитивни подстицаји за возила са ниским нивоима емисија и енергију за транспорт. Што се тиче службених аутомобила, чији је возни парк велики и брзо се обнављана, знатно би могао помоћи добро осмишљени оквир за возила са ниским нивоом емисије и без ње.

*Стратегија за камионе, градске и међуградске аутобусе за период након 2020.*

Емисије из камиона, урбаних и међуградских аутобуса чине око четвртину емисија угљендиоксида у друмском саобраћају, а очекује се да ће се до 2010.-2020. године повећати до 10%/27/. Иако за камионе, градске и међуградске аутобусе важе слични стандарди у погледу загађење ваздуха као и за аутомобиле и комбије, те су их се сада обавезни придржавати у складу са стварним условима возње, ЕУ за њих није одредила стандарде у погледу

ефикасности потрошње горива нити програме за праћење емисије угљен-диоксида у случају аутомобила и комбија.

Прво, Комисија ради на два предлога: један је сертификација емисије угљен-диоксида и потрошња горива тих возила, а у другом о праћењу тако сертифицираних података и извештавање о њима. Тим ће се мерама повећати транспарентност и олакшати разлике у наплати за кориштење путева.

ЕУ ће такође морати увести мере за активно смањење емисије угљен-диоксида из камиона, градских и међуградских аутобуса. У другим деловима света, као што су САД, Кина, Јапан и Канада, стандарди су већ уведени, а неки европски произвођачи учествују у овим програмима. Европа не сме да заостаје. Од нижих текућих трошкова транспорта терета и ефикасније употребе горива у возилима профитираће цела привреда и, коначно, потрошачи и путници. Са секундарног тржишта, предности ће се проширити и на мале и средње превознике.

Ова ће Комисија стога убрзати аналитички рад на могућностима израде стандарда у погледу емисија угљен-диоксида за таква возила те ће покренути јавно саветовање у оквиру припрема за предлог током овог мандата. Будући да је просечни век трајања камиона око 10 година, возила продата 2020. биће присутна на европским путевима још и 2030. Како би се што пре напредовало, размотриће се различите могућности стандарда, укључујући стандарде само за моторе или за цела возила, с циљем смањења емисије знатно пре 2030. године. Комисија ће у својој анализи користити све расположиве податке, укључујући и симулациони алат/28/ развијен у тесној сарадњи са заинтересованим странама.

Могућност увођења технологија са ниским нивоима емисије или без ње разликује се у зависности од категорије тих возила. За неке категорије - попут градских аутобуса - рано увођење технологија без емисије чини се реалним, а у том би смислу требало размотрити и одређивање циља у погледу технологија без емисије. Јавна набавка је снажан инструмент за стварање тржишта за иновативне производе и требало би га користити за подршку прихватања таквих возила. Пошто се значајан део јавних набавки обављају општинске и локалне власти, постоји посебан потенцијал за возила јавног превоза, као што су аутобуси који се користе алтернативним енергијама с ниским нивоом емисије. Ради ефикаснијег спровођења таквих јавних набавки, Комисија тренутно ревидира Директиву о чистим возилима/29/, која је увела обавезе одрживости у јавним набавкама ЕУ. Тренутно се разматра ширење подручја њене примене, строжијим захтевима за усаглашеност и циљевима набавке.

.....



### 3. УСПОСТАВЉАЊЕ ДОБРИХ УСЛОВА ЗА МОБИЛНОСТ СА НИСКИМ НИВОИМА ЕМИСИЈЕ

Низ хоризонталних иницијатива и активности на свим нивоима подржаваће ће транзицију на мобилност са ниском нивоом емисија.

#### *Енергетска унија: повезивање саобраћајних и енергетских система*

Мобилност са ниским нивоима емисија може утицати на снабдевање енергијом повећањем потражње за неким изворима енергије и смањењем за друге. Добављачи фосилних горива ће морати поражити нове могућности у погледу алтернативне енергије са ниским нивоима емисије за транспорт. Мобилност с ниским нивоима емисије могла би створити већу потражњу за електричном енергијом и додатни притисак на енергетски сектор да се декарбонизира у оквиру система трговања емисијама ЕУ-а.

Иако постојећа електроенергетска инфраструктура генерално има капацитет да задовољи потребе за широком употребом електричне енергије у транспорту, потешкоће се могу појавити на нивоу расподеле у периодима са вршним оптерећењем. Комисија стога у оквиру стратегије енергетске уније ради на предлогу тржишта електричне енергије с циљем лакше интеграције електромобилности, подстичући пуњење у периоду јефтине електричне енергије када је потражња ниска, а понуда висока. Предлог би могао смањити баријере сопственој производњи, складиштење и потрошњу електричне енергије из обновљивих извора. То би, на пример, олакшало могућност потрошача да за пуњење возила користе електричну енергију коју су сами произвели уз помоћ соларних панела.

Батерија за електрична возила дугорочно би могле постати саставни део система електричне енергије и према потреби енергијом напајати мрежу. Исто тако, водоник биометан и синтетичка горива могли би се производити из електричне енергије у периоду ниских цена, чиме би се створио облик складиштења енергије.

#### *Истраживање, иновације и конкурентност*

Истраживања и иновације ради подршке дугорочном преласку на мобилност с ниским нивоима емисије потребно је појачати. Комисија још ове године намерава представити интегрисану стратегију за истраживања, иновације и конкурентност у погледу енергетске уније којом ће се објединити три међусобно повезане компоненте: енергетске технологије, превоз и индустрија. Циљ је обезбедити усклађеност са текућим хоризонталним расправама о широј политици истраживања, иновација и конкурентности.

Извори би се одсада требало да се фокусирају на иновативне могућности с ниским нивоима емисије или без ње те на њихову примену. Важно је утврдити јасне приоритете и максимално повећати синергије, нпр. Између саобраћајних и енергетских система, између осталог развојем решења за складиштење енергије, укључујући нове генерације батерија, која задовољавају захтеве превоза и омогућавају да Европа развије производну базу за масовну производњу таквих решења. Када је реч о енергији за превоз, смањиће се традиционална тржишта фосилних извора енергије и створиће се нове могућности

снабдевања алтернативним изворима са ниским нивоима емисије. Истраживачке активности требале би се стога такође усредсредити на напредна биогорива и синтетичка горива, која су релевантна за декарбонизацију постојећег друмског возног парка и за секторе који би барем делимично могли остати зависни о текућим горивима, попут ваздушног саобраћаја.

Индустрија улаже у активности истраживања и иновације, а Европа традиционално има јак положај у погледу производње повезане са транспортом. Тај положај треба задржати. Иако Европа у подручју друмског транспорта има водећу улогу у патентима за побољшање мотора са унутрашњим сагоревањем, у остатку света присутан је већи број патената за алтернативну енергију, а и тржишта возила са ниским нивоима емисије расту брже ван ЕУ-а. ЕУ једноставно не може допустити да иновације и развој нових технологија (да не говоримо о стварању нових радних места) превладавају ван Уније. Европа мора и даље бити водећа у постављању стандарда.

Мобилност с ниским нивоима емисије и иновације мораће бити саставни део индустријских политика свих држава чланица. Питање конкурентности не односи се само на велике произвођаче возила, било аутомобила, тешких возила, авиона, возова или пловила. Произвођачи саставних делова, често мала и средња предузећа, кључан су део европске производње.

#### *Дигиталне технологије*

Дигиталне технологије нуде огроман потенцијал за побољшање саобраћајног система и стварање нових могућности за производњу и услуге. Дигиталне технологије такође подржавају интеграцију транспорта са другим системима, као што је енергетски систем, и учинити сектор мобилности ефикаснијим.

Но како би се у потпуности искористиле предности дигитализације у области саобраћаја, потребно је створити регулаторне оквири за подстицање развоја и тржишног прихватања таквих технологија те поставити стандарде за осигурање интероперабилности, укључујући и ону преко граница, те омогућити размену података истовремено узимајући у обзир заштиту података и питања кибернетичке сигурности. У оквиру стратегије јединственог дигиталног тржишта/32/ Комисија припрема иницијативу о слободном протоку података како би се спречила неоправдана ограничења локације података и решила питања приступа подацима и њихове употребе, међу осталим и података о транспорту и промету. У свом саопштењу о дигитализацији европске индустрије/33/, Комисија је већ представила мере за подршку новим пословним моделима, као што је економија сарадње.

#### *Вештине*

Процењује се да је у транспортној индустрији запослено више од 15 милиона људи, што чини 7% укупних запослених у ЕУ. Да би се омогућила технолошка транзиција у мобилност на ниском нивоима емисије, неопходне су нове вештине. Циљ програма Комисије за нових вештине за Европу је решити овај проблем. Аутомобилски сектор и сектор поморске технологије биће међу првим секторима у оквиру иницијативе "секторског плана сарадње у области вештина".

## *Улагања*

Циљ стратегије за мобилности са ниским нивоима емисије је обезбеђивање потребне сигурности за инвеститоре. Инвестициони инструменти ЕУ-а биће усмерени према подстицању веће ефикасности саобраћајног система на технолошки неутралан начин, алтернативне енергије с ниским нивоима емисије у транспорту те возила са ниским нивоима емисије и без ње.

План улагања за Европу је кључан за подржавање ових циљева политике. Значајан напредак је остварен у имплементацији транспортне компоненте у оквиру Европског фонда за стратешка улагања. Нагласак је стављен на мобилисање потребних приватних и јавних улагања, повећање способности апсорпције ризика и сигурности при пружању подршке пројектима који имају потешкоћа у приступу дугорочном финансирању<sup>36/</sup>. Та подршка може укључивати и оснивање платформи и друге повезане активности како би се градовима помогло у удруживању и искоришћавању финансијских средстава те пружање техничке помоћи у оквиру Европског саветодавног центра за улагања.

Поред тога, доступна су и бројна средства ЕУ. Коверта повезана с транспортом у оквиру европских структурних и инвестиционих фондова износи укупно **70 милијарди ЕУР**, укључујући **39 милијарди ЕУР** за подршку преласку на мобилност с ниским нивоима емисије. То укључује **12 милијарди евра** за развој ниско-карбонске, мултимодалне одрживе градске мобилности. У оквиру европског инструмента за повезивање, предвиђено је **24 милијарде евра**. Већина програма истраживања и иновација у оквиру програма Хоризонт 2020, у износу од **6,4 милијарди евра**, усмерен је на нискоугљеничну мобилности.

### *Деловање градова*

Градски саобраћај је одговоран за 23% емисије гасова са ефектом стаклене баште у ЕУ. Ово је један од разлога зашто многа урбана подручја премашују ограничења у погледу загађења ваздуха. Спровођење стратегије увелико ће зависити о градовима и локалним телима, а градови већ имају водећу улогу у преласку на мобилност с ниским нивоима емисије, спроводећи подстицаје за енергије и возила са ниским нивоима емисије. Као део свеобухватног приступа планирањем одрживе градске мобилности, интегрисањем просторног планирања и разматрањем потражње за мобилношћу, градови подстичу прелазак на активан начин путовања (вожња бициклом и ходање), јавни превоз и / или заједничке програме мобилности, тј. заједничко коришћење бициклима и аутомобилима (bike and car shearing) као и заједничка возња аутомобилом (car-pooling) како би се смањила загушења и загађења у градовима.

Многи су се европски градови амбициозно поставили према испуњавању климатских циљева из Париског споразума, а Комисија ће их у томе и даље подржавати, међу осталим и у оквиру Плана ЕУ-а за градове и његове партнере. Размене најбољих пракси и увођење нових технологија на локалном нивоу требало би додатно олакшати иницијативама као што су Споразум градоначелника, Паметни градови и заједнице, Европско партнерство за иновације или иницијатива CIVITAS за чистији и бољи превоз у градовима.

## *Глобална акција у смислу међународног транспорта*

У сектору ваздухопловства предузете су разне мере смањења емисија, укључујући велики напредак технологије и авионе с ефикаснијом потрошњом горива те побољшања управљања ваздушним саобраћајем. Међутим, потребан је даљи напредак, посебно на међународном нивоу, пошто раст авио-транспорта превазилази смањење емисије. На овогодишњој скупштини Међународне организације за цивилно ваздухопловство (ИКАО) ЕУ ће бити одлучана у постизању споразума о глобалном тржишно заснованом механизму за решавање питања емисија у међународном ваздушном саобраћају и остварењу угљично неутралног раста од 2020. Циљ те глобалне тржишно засноване мере и других мера, попут недавно договорене међународне норме у погледу угљен диоксида за нове авионе, осигураће угљично неутрални раст међународног ваздушног саобраћаја од 2020. ЕУ ће преиспитати своју домаћу меру (систем трговања емисијама ЕУ-а за ваздухопловство) у светлу исхода скупштине.

Надовезујући се на увођење "индекса енергетске ефикасности" за нове бродове у међународном поморском саобраћају, ЕУ се такође обавезла још ове године да у оквиру Међународне поморске организације обезбедити чврст и обавезан глобални споразум за прикупљање емисија штетних гасова и извештавање о њима у међународном поморском саобраћају. Њему се ускоро треба додати међународни споразум у погледу циља смањења емисија у сектору поморског саобраћаја, након чега би требале доћи мере за ублажавање емисија у међународном поморском сектору. ЕУ је већ утврдила прописе на основу којих ће бродови који се користе лукама ЕУ-а од 2018. морати пратити и проверавати емисије те о њима извештавати. ЕУ може прилагодити ове прописе у случају међународног споразума о глобалном систему. У погледу загађивача ваздуха Комисија подржава даље мере Међународне поморске организације у циљу смањења тих емисија, као што је одређивање додатних подручја контроле емисија и спровођење глобалне горње границе удела сумпора у гориву у 2020.

ЕУ је и даље одлучена не само да доприноси смањењу емисија, него и дати финансиски и технички допринос изградњи капацитета у целом света. ЕУ је већ укључена у пројекте изградње капацитета са многим земљама у развоју те сарађује са Међународном организацијом за цивилно ваздухопловство и Међународном поморском организацијом у осигуравању развијања истински глобалних капацитета како би се суочило са будућим изазовима, међу осталим широм Африке те с неким најмање развијеним земљама и малим острвским државама.

### 4. Закључци

Стратегија мобилности са ниским нивоима емисије требало би да има велики утицај на модернизацију економије ЕУ, чиме би се смањиле емисије у транспортном сектору и испуњавања обавеза које је ЕУ предузела у складу са Париским споразумом.

Комисија позива Европски парламент, Свет, Европски економско-социални одбор и Одбор регија, да подпре стратегију те у те подстиче све учеснике да се активно укључе и успешно спроведу сарадњу на свим нивоима и у свим секторима.

Паралелно са овом стратегијом, Комисија покреће јавне консултације о приступу смањењу емисија у друмском саобраћају: од аутомобила и комбија до камиона, градских и међуградских аутобуса.

1 КОМ (2011) 144 Бела књига: План за јединствени европски транспортни простор - пут ка конкурентном саобраћајном систему у коме је управљање ресурсима ефикасно.

2 Сектор транспорта доприноси националним циљевима за смањење емисије гасова са ефектом стаклене баште на основу Одлуке о додели терета, КОМ (2016) 482.

3 Погледајте преглед постојећих политика у радном документу услуге дате у овој комуникацији.

4 Друмски саобраћај је највећи извор азотног оксида (39%) и важан извор плутајућих честица (13%).

5 Ово укључује Европски систем управљања железничким саобраћајем, Управљање ваздушном навигацијом Јединственог европског неба за ваздушну навигацију и информативне службе река у сектору унутрашњих пловних путева.

8 Део су прописа који су законодавци већ донели, а остатак ће бити коначно донет ускоро (КОМ (2013) 26, КОМ (2013) 28 и КОМ (2013) 29).

9 Недавни преглед Директиве о комбинованом транспорту показао је да је то неопходно поједноставити и да економски подстицаји за мултимодални транспорт треба ревидирати.

10 Ревизија Уредбе 913/2010 о Европској железничкој мрежи за конкурентни транспорт робе.

11 Предлог Уредбе о мерама поједностављења како би се олакшала имплементација пројеката од заједничког интереса у области трансевропске транспортне мреже.

12 Директива 2009/28 / ЕЗ о промоцији коришћења енергије из обновљивих извора и Директива 98/70 / ЕЗ о квалитету бензина и дизел горива.

3 КОМ (2014) 15 Оквир за поднебље и енергетску политику за период 2020-2030

4 Подршка напредним биогоривима може се одобрити само у складу са условима утврђеним у Смерницама за државну помоћ за енергију и животну средину.

15 Директив 2014/94 / ЕУ.

16 Ако њихове политике подразумевају доделу државне помоћи, државе чланице морају поштовати важећа правила о државној помоћи

17 На пример, Форум одрживог саобраћаја.

1 8 Кофинансирање из приватних и јавних фондова, укључујући Инструмент за повезивање Европе и Европски структурни и инвестициони фондови.

1 9 Уредба Комисије (ЕУ) 2016/427 од 10. марта 2016. године (први пакет уредби о возњи у реалном времену) и Уредба Комисије (ЕУ) 2016/646 од 20. априла 2016. године (други сет правила о стварним емисијама током возње)

20 Предлог нове Уредбе које је комисија донела на 27 јануара 2016 г., КОМ (2016) 31.

21 Комисија ће такође предложити да сертификат о усклађености сваког возила садржи његов фактор усклађености и стога вредност емисије возила постаје транспарентна за потрошаче. Ово је предвиђено као део трећег пакета прописа о емисији у стварним условима возње који се тренутно припремају.

22 Технички регулаторни одбор који окупља представнике држава чланица (Технички комитет за моторна возила) 14. јуна 2016. подржао је Нацрт Уредбе Комисије о увођењу Међународно усклађеног испитног поступка за лака путничка возила.

23 У оквиру независног механизма за научно саветовање, ово је научна процена опција доступних Комисији.

24 Процена Канцеларије 443/2009 и 510/2011 о утврђивању стандарда за смањење емисије за нове аутомобиле и комби возила.

25 Постојећим уредбама 443/2009 и 510/2011 утврђен је режим олакшица за возила са емисијама из издувне цеви испод 50 г / км, што то би укључивало хибриде пуњиве на утичници, искључиво електричне аутомобиле и возила на гориве ћелије (тј. Са погоном на водоник).

26 Први корак је публикација Директиве о означавању возила (Директива 1999/94 / ЕЗ) заједно са овом стратегијом. Комисија такође може размотрити проширење етикетирања на друге загађиваче.

27 ЕУ сценарио за 2016: Енергетски трендови, транспорт и емисије гасова стаклене баште до 2050

28 Алатка за прорачун електричне енергије возила.

29 Директива 2009/33 / ЕЗ Европског парламента и Већа од 23. априла 2009. о промоцији чистих и енергетски ефикасних возила у друмском саобраћају.

30 Повећана потражња за електричном енергијом у сектору саобраћаја би била компензирана смањењем потражње у другим секторима због побољшане енергетске ефикасности.

3 КОМ (2015) 80, Оквирна стратегија за одрживу енергетску унију са напредном климатском политиком.

32 КОМ (2015) 192.

33 КОМ (2016) 180.

34 Подаци за 2014. годину на основу Анкете о радној снази Еуростата (15 - 64 године). Око 11 милиона људи (укључујући пошту и курир) запослено је у транспортним услугама и више од 4 милиона у области транспортне опреме.

35 КОМ (2016) 381.

36 Примери укључују актуелни рад на обликовању финансијских производа за повећање улагања у аутобусе са ниским емисијама или за побољшање еколошке ефикасности пловила.