

# DOKUMENT O STAJALIŠTU KLUBA ZASTUPNIKA EPP-A O NAČINIMA PRIJEVOZA (ODBOR TRAN)

(KONAČNA VERZIJA koju je Klub zastupnika EPP-a odobrio 18. svibnja 2021.)



## 1. Automobilski sektor

S obzirom na prilagodbu digitalnoj i klimatski prihvatljivijoj mobilnosti, automobilski sektor suočava se s jednom od najvećih tranzicija u svojoj povijesti. Klub zastupnika EPP-a smatra da je zadaća europskih zakonodavaca pomoći tom sektoru da **postigne klimatsku neutralnost na realan, tehnološki neutralan i društveno odgovoran način.**

Smatramo da je potreban **holistički pristup utemeljen na znanosti.** Sve buduće mjere trebale bi se temeljiti na rezultatima **iscrpnih procjena učinka** kojima će se uzeti u obzir gospodarske, ekološke i socijalne posljedice, kao i raznolike potrebe korisnika u pogledu mobilnosti. Ekološku učinkovitost trebalo bi odrediti mjerenjem **emisija tijekom cijelog životnog ciklusa.** Sav predstojeći zakonodavni rad mora se voditi tehnološkom neutralnošću, osviještenošću o učinku i predvidljivošću zakonodavstva kao vodećim načelima.

Klub zastupnika EPP-a uvjeren je da je **mobilitet pravo svih građana EU-a.** Potrebna nam je jasna, poštena i realna opredijeljenost za budućnost individualne mobilnosti i moramo osigurati da ta mobilnost ne postane luksuz dostupan tek nekolicini. Ne postoji **jedinstveno rješenje koje bi odgovaralo svima.** Opće zabrane motora s unutarnjim izgaranjem nisu u najboljem interesu europskih građana ni naših poslodavaca. Korisnici bi trebali odlučiti koju tehnologiju smatraju najboljom za zadovoljavanje svojih potreba.

Vjerujemo u sposobnosti i potencijal automobilske industrije za inovacije. Tu inovativnu snagu potrebno je poduprijeti i potaknuti **dostatnim kapacitetima za fi-**

**nanciranje** istraživanja i razvoja putem fondova EU-a. **Next Generation EU** za Europu je prilika da osigura financijska sredstva za razvoj još učinkovitijih vozila s motorima s unutarnjim izgaranjem i cjenovno pristupačnijih vozila s niskim razinama emisija i bez emisija te za implementaciju alternativnih goriva.

Naglašavamo da je potrebno omogućiti recikliranje i pozivamo na donošenje namjenskog **europskog programa za recikliranje vozila.** Taj bi se program mogao donijeti putem zakonodavstva EU-a o kružnom gospodarstvu.

Neophodan je **ambiciozan pristup infrastrukturi.** U nadolazećim godinama prioritet europskih zakonodavaca trebao bi biti omogućavanje uvođenja odgovarajuće digitalne mrežne infrastrukture, učinkovita i gusta mreža mjesta za punjenje i punionica za osobne automobile i gospodarska vozila, među ostalim u otočnim i najudaljenijim regijama te u ruralnim područjima, sigurna parkirališta za prijevoz tereta te dovoljan broj sanitarnih prostora. Očekujemo ambicioznu reviziju mreže **TEN-T,** s naglaskom na dovršenju osnovne mreže i uklanjanju prekograničnih uskih grla do 2030.

Revizijom **Direktive o infrastrukturi za alternativna goriva** pruža se prilika za postavljanje ambicioznih obveznih ciljeva za uporabu alternativnih goriva. Uz zahtjeve u pogledu interoperabilnosti, zajedničke standarde i sustav jedinstvenih plaćanja, može se uspostaviti istinski zajednički prostor za punjenje. Alternativna goriva poput vodika dostupna su instrument za smanjenje emisija postojećeg voznog parka, posebno teških teretnih vozila. Revizijom **Direktive o energetske učinkovitosti zgrada** trebalo bi podržati uvođenje infrastrukture za punjenje u postojećim i novim privatnim i javnim zgradama.

Elektrifikacija vozila u velikim razmjerima bit će moguća jedino uz pristup učinkovitim, isplativim i klimatski prihvatljivim tehnologijama baterija. Danas se golema većina baterija za vozila proizvodi izvan Europe i povećanje kapaciteta za razvoj i proizvodnju baterija u EU-u bit će od ključne važnosti za kratkoročni opstanak i dugoročni prosperitet europskih proizvođača automobila. EU stoga mora poticati istraživanja i razvoj u tom području u bliskoj suradnji industrije i akademske zajednice, povećati financiranje tog razvoja i olakšati proizvodnju baterija za europska vozila i za izvoz u inozemstvo.

Tranzicija u automobilskom sektoru mora biti potpomognuta širenjem obnovljivih izvora energije na razini EU-a, uključujući program kojim će se osigurati konkurentne i pristupačne cijene električne energije. Uvođenje infrastrukture za vodik i e-goriva trebalo bi podržati ambicioznom revizijom **druge Direktive o obnovljivim izvorima energije** i njezinom provedbom u državama članicama.

O znatnom ubrzanju smanjenja emisija u ovom sektoru i **ostvarenju klimatskih ciljeva** možemo vjerodostojno govoriti isključivo ako osiguramo postojanje odgovarajuće infrastrukture u kratkoročnom razdoblju. Određivanje novih ciljeva za smanjenje emisija trebalo bi se temeljiti na znanstvenim činjenicama i iscrpnim procjenama učinka, ali bi trebalo u obzir uzeti i druge načine za smanjenje emisija, poput povećanja učinkovitosti cjelokupnog sustava.

Ulaganja u infrastrukturu trebalo bi podržati **koordiniranim programima poticaja** za osobne automobile i gospodarska vozila koje će provoditi države članice, kao i **europskom kampanjom za podizanje razine osviještenosti** kojom bi se ilustrale prednosti različitih vrsta vozila s niskim razinama emisija ili bez emisija. Dugoročno uključivanje cestovnog prometa u europski sustav trgovanja emisijama (EU ETS) može biti dodatni instrument i trebalo bi ga razmotriti ako tako bude zahtijevala procjena učinka.

Klub zastupnika EPP-a podržava sva nastojanja usmjerena na unapređenje sigurnosti u cestovnom prometu i ostvarenje ciljeva „vizije nula”. Pri osmišljavanju infrastrukture sigurnost uvijek mora biti naš krajnji cilj. Prihode od poreza, cestarina, vinjeta ili trošarina na gorivo koje plaćaju sudionici u cestovnom prometu trebalo bi u cijelosti ponovno uložiti u održavanje, modernizaciju i unapređenje naše cestovne infrastrukture, uključujući mjere za ublažavanje negativnih posljedica za stanovnike područja

koja se nalaze u blizini gustog prometa.

Tranzicija u automobilskom sektoru neizbježno će dovesti do gubitaka radnih mjesta. Nove lance proizvodnje trebalo bi smatrati ključnim tehnologijama i postaviti u središte **industrijske politike EU-a**. Potrebna je povećana europska financijska potpora za **prekvalifikaciju i nadogradnju vještina**, posebno u državama i regijama sa snažnom bazom automobilske industrije. Komisija bi trebala razmotriti mogućnost reformiranja pravila **EU-a o državnim potporama** kako bi se omogućila usmjerenija potpora putem država članica.

Pandemija bolesti **COVID-19** negativno je utjecala na kapacitete država članica za ulaganja i financiranje, a potrošači će odgađati odluke o kupnji. Postojeće zakonodavstvo trebalo bi preispitati, s posebnim naglaskom na MSP-ove, te bi trebalo ukinuti nepotrebnu birokraciju kako bi se smanjilo administrativno i financijsko opterećenje. Trebali bismo omogućiti automobilskom sektoru da recesiju pretvori u priliku za osiguravanje dugoročnog blagostanja i radnih mjesta.

*Potrebno zakonodavstvo:*

- > opsežna područja politike u kojima Komisija tek treba predložiti novo obvezujuće zakonodavstvo (djelomično je predloženo, komunikacije i izvješća na vlastitu inicijativu ili ništa);
- > Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.: sljedeći koraci u ostvarenju „vizije nula”
- > revizija pravila o državnim potporama, među ostalim nakon pandemije bolesti COVID-19
- > kružno gospodarstvo

*U pripremi:*

1. revizija sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS), uključujući pomorski i zračni promet te Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSA), kao i prijedlog ETS-a kao vlastitog sredstva (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, 2. tromjesečje 2021.)
2. izmjena Direktive o obnovljivim izvorima energije s ciljem provedbe ambicije novog klimatskog cilja za 2030. (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, članak 194. UFEU-a, 2. tromjesečje 2021.)
3. izmjena Direktive o energetske učinkovitosti s ciljem provedbe ambicije novog klimatskog cilja za 2030. (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, članak 194. UFEU-a, 2. tromjesečje 2021.)
4. revizija Direktive o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, članak 91. UFEU-a, 2. tromjesečje 2021.)

5. revizija Uredbe o utvrđivanju emisijskih normi CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile i nova laka gospodarska vozila (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, članak 192. stavak 1. UFEU-a, 2. tromjesečje 2021.)
6. revizija Direktive o inteligentnim prometnim sustavima, uključujući inicijativu za multimodalno izdavanje karata (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, članak 91. UFEU-a, 3. tromjesečje 2021.)
7. razvoj emisijskih normi za razdoblje nakon razreda Euro 6/VI za automobile, kombije, kamione i autobuse (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, članak 114. UFEU-a, 4. tromjesečje 2021.)
8. ažuriranje nove industrijske strategije za Europu (nezakonodavni, 2. tromjesečje 2021.)

*Program za primjerenost i učinkovitostpropisa:*

9. revizija smjernica o državnim potporama za zaštitu okoliša i energiju – planirani datum donošenja: 4. tromjesečje 2021.; nezakonodavni; pravna osnova: članci 107. i 108. UFEU-a. Predviđa se procjena učinka.

*Prioritetno zakonodavstvo:*

10. Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 o homologaciji tipa motornih vozila u odnosu na emisije iz lakih osobnih i gospodarskih vozila (Euro 5 i Euro 6) i pristupu podacima za popravke i održavanje vozila

## 2. Zračni promet

Zračni promet trebao bi se više prilagoditi novim zahtjevima, ozelenjivanju i digitalizaciji, bez negativnih utjecaja na koristi od ovog načina prijevoza, uključujući povezi-  
vost, mobilnost, pristupačne cijene te očuvanje sigurnosti i zaštite usluga. Moramo osigurati smanjenje emisija koje ne potječu iz prometa. Proces tranzicije ne bi smio utjecati na pogodnosti za putnike.

Zračni promet temelji se na visokoj tehnologiji. Tehnološki napredak u smanjenju emisija nije bio osobito vidljiv zbog povećanja prometa.

Nekoliko je smjerova u kojima treba krenuti kako bi se ostvarili ciljevi za 2030. i 2050.: modernizacija i reforma **sustava upravljanja zračnim prometom**, ulaganja u istraživanja i razvoj novih tehnoloških rješenja u vezi s **održivim gorivima za zrakoplovstvo, motorima**, drugim pogonskim sustavima poput **električnih ili hibridnih** sustava

ili sustava na **vodik** te **globalni** sustavi za **smanjenje**.

Daljnje smanjenje emisija može se postići donošenjem i provedbom zakonodavstva o **jedinstvenom europskom nebu 2+**. Komisijin bi se prijedlog mogao poboljšati, ali ga ne bi trebalo razvodniti pokušajima država članica da zadrže stvarni monopol na temelju zastarjelih argumenata kao što je suverenitet. Uporabom satelitskih sustava za navigaciju, komunikacije i praćenje te potpunom uspostavom istraživanja o upravljanju zračnim prometom jedinstvenog europskog neba (SESAR) doprinijet će se dovršetku jedinstvenog europskog digitalnog neba.

**Prijedlozi europskih partnerstava** za razdoblje 2021. – 2027. poput SESAR-a, partnerstva Clean Aviation i CEF-a, s fokusom na razdoblje 2021. – 2023., ključni su za budućnost digitalizacije zračnog prometa i trebali bi osigurati odgovarajuće financiranje i rezultate, potvrđene dokazima.

Kako bi se doprinijelo smanjenju emisija, potrebno je povećati tržišni udio **održivih zrakoplovnih goriva**. U okviru inicijative **ReFuelEU Aviation – održiva goriva za zrakoplovstvo** trebalo bi osigurati detaljnu procjenu emisija tih goriva tijekom cijelog životnog ciklusa radi uravnotežene uporabe sirovina, jasnog puta provedbe, obveze mišljanja od najmanje 10 % do 2030. i poticaja, uključujući izvore za povećanje proizvodnje i iskorištenosti. Ta bi se obveza trebala primjenjivati barem na razini EU-a na sve letove koji stižu u EU i koji iz njega polijeću. U okviru zajedničkog poduzeća Clean Aviation trebalo bi nastaviti i pojačati napore za osiguravanje 34 tehnološka rješenja, među ostalim za alternativna goriva.

Proizvodnja motora koja se proteklih godina primjenjuje u novim tehnologijama omogućava važno smanjenje emisija. Trebalo bi nastaviti istraživanja i razvoj u tom pogledu, među ostalim u okviru zajedničkog poduzeća Clean Sky. Provedbu novih proizvoda trebalo bi promicati **programima naknadne ugradnje i obnove**. Komisija bi u istraživanje prednosti tih programa trebala uključiti rješenja za financiranje kao što je primjerice Mehanizam za oporavak i otpornost. Pogonska rješenja temeljena na električnoj energiji ili vodiku prikladna su za male zrakoplove i zrakoplove srednje veličine koji bi se mogli iskoristiti za letove na kraćim udaljenostima ili letove kraćeg trajanja sa samo jednom dionicom u Europi. **Revizija pravila o državnim potporama** za zračne luke mogla bi doprinijeti razvoju linija na kratkim udaljenostima kako bi se

znatno smanjile emisije i vrijeme putovanja, uz istovremeno povećanje učinkovitosti.

Zračne luke trebalo bi sustavno povezati s gradovima željezničkim linijama velikih kapaciteta. U zračnim lukama moraju se koristiti samo vozila s nultom razinom emisija. Te bi zahtjeve trebalo uzeti u obzir pri **reviziji Direktive o naknadama zračnih luka**.

Sektor zračnog prometa mora unaprijediti primjenu međunarodnog programa za neutralizaciju emisija ugljika poznatog pod nazivom **CORSIA** i osigurati njegovu ambicioznost. Kako bi se to postiglo, Unija mora jednoglasno nastupati u Organizaciji međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO). Revizija **europskog sustava za trgovanje emisijama (ETS)** trebala bi se temeljiti na iscrpnoj procjeni i trebala bi osigurati mogućnost paralelne provedbe uz program 54 CORSIA, uključujući, ako je moguće, brže referentne vrijednosti od onih koje je određio ICAO.

*Potrebno zakonodavstvo:*

*U tijeku:*

1. jedinstveno europsko nebo 2+ (preinaka)
2. tijelo za reviziju performansi – EASA

*U pripremi:*

3. revizija sustava EU-a za trgovanje emisijama (ETS), uključujući pomorski i zračni promet te Program za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA), kao i prijedlog ETS-a kao vlastitog sredstva (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, 2. tromjesečje 2021.)
4. revizija Direktive o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva (zakonodavni, uključuje procjenu učinka, članak 91. UFEU-a, 2. tromjesečje 2021.)
5. akcijski plan za postizanje sinergija između građanske, obrambene i svemirske industrije (nezakonodavni, 1. tromjesečje 2021.)

*Program za primjerenost i učinkovitostpropisa:*

- 6a. revizija smjernica za regionalne potpore – planirani datum donošenja: 1. tromjesečje 2021.; nezakonodavni; pravna osnova: članci 107. i 108. UFEU-a. Ne predviđa se procjena učinka.
- 6b. revizija državnih potpora u zračnom prometu (zatražila ju je industrija – još se ne planira)
7. revizija – računalni sustavi rezervacija – planirano donošenje: 4. tromjesečje 2021.; zakonodavni; pravna osnova: članak 91. i članak 100. stavak 2. UFEU-a. Predviđa se procjena učinka.
8. evaluacija triju uredbi o pravima putnika: o pravima osoba s invaliditetom i oso-

ba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu (Uredba br. 1107/2006), o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima (Uredba (EU) br. 1177/2010) i o pravima putnika u autobusnom prijevozu (Uredba (EU) br. 181/2011) – još nije potvrđeno

*Prioritetni prijedlozi u postupku donošenja:*

9. prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku i Uredbe (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage (Komisija ga smatra prioritetom, ali još nije deblokiran)
10. prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o zajedničkim pravilima o dodjeli slotova u zračnim lukama Europske unije (Komisija ga smatra prioritetom, ali još nije deblokiran)

### 3. Unutarnji plovni putovi

Daljnji razvoj sektora unutarnjih plovnih putova temelj je za izgradnju pametne, održive i konkurentne europske prometne mreže. MSP-ovi i obiteljska poduzeća okosnica su tog sektora. Kao jedan od ekološki najprihvatljivih načina prijevoza, čiji je potencijal za prijevoz velikih količina robe diljem Unije u velikoj mjeri neiskorišten, promet unutarnjim plovnim putovima može imati temeljnu ulogu u ostvarivanju klimatskih ciljeva EU-a. Trenutačni modalni udio koji iznosi 6 %<sup>1</sup> daleko je prenizak: naglim povećanjem modalnog udjela prometa unutarnjim plovnim putovima smanjilo bi se zagušenje cestovnog prometa, poboljšala bi se sigurnost, smanjile bi se emisije i uspostavio bi se održiviji prometni sustav u cjelini.

Klub zastupnika EPP-a stoga poziva na holistički pristup cijelom ovom načinu prijevoza: na povećanje njegove otpornosti, učinkovitosti i održivosti, promicanje i poticanje njegove uporabe i omogućavanje dovoljnih ulaganja. Takvim pristupom možemo ojačati konkurentnost tog sektora, zaštititi kvalitetna radna mjesta te ojačati njegovu pripravnost za buduće europsko gospodarstvo.

#### Unapređenje fizičke infrastrukture i plovidbe

Za razliku od brojnih zagušenih cesta, eu-

<sup>1</sup> Eurostat, 2018, EU27

ropski vodni putovi raspolažu slobodnim kapacitetima koji nude potencijal za znatnu promjenu načina prijevoza. Ipak, plovidbenost europskih unutarnjih plovni putova je neujednačena, a promjenu načina prijevoza otežavaju veze koje nedostaju i slaba pouzdanost unutarnjih plovni putova slobodna toka. Fokus **revizije mreže TEN-T** trebao bi biti na dovršenju osnovne mreže unutarnjih plovni putova u okviru te mreže do 2030., eliminiranju veza koje nedostaju i omogućavanju kvalitetne fizičke i digitalne infrastrukture, poput poboljšanih željezničkih veza u lukama. Klub zastupnika EPP-a poziva Europsku komisiju da predstavi prijedloge za regulatorni okvir usklađen sa **sljedećim akcijskim programom NIADES** kojim se osigurava europsko usklađivanje i standardizacija kvalitetne plovidbenosti i opreme. Potrebno je u svim instrumentima financiranja, kao što su Instrument za povezivanje Europe i kohezijski fondovi, ili uz sudjelovanje Europske investicijske banke, uspostaviti namjensko financiranje usmjereno na infrastrukturu plovni putova i promet tim putovima, pripremljene za budućnost. Posebno se **Mehanizam za oporavak i otpornost** mora iskoristiti kao jedinstvena prilika za financiranje unutarnjih plovni putova, uz kombiniranje kratkoročnih učinaka gospodarskog oporavka s dugoročnim koristima od ciljanih ulaganja u infrastrukturu. Ta bi ulaganja mogla uključivati sanaciju povezanih plovni putova i kanala kako bi se oslobodili daljnji tržišni potencijali.

### Realna održiva tranzicija

S obzirom na trenutačni nedostatak tehnologija s nultom razinom emisija spremnih za sudjelovanje na tržištu, Klub zastupnika EPP-a poziva Komisiju da izradi realan plan daljnjeg smanjenja onečišćujućih tvari i emisija stakleničkih plinova kako bi se sektor unutarnjih plovni putova dekarbonizirao do 2050. i kako bi se istovremeno zaštitilo konkurentnost, pouzdanost i sigurnost. U okviru revizije **Direktive o infrastrukturi za alternativna goriva** i preispitivanja preinačene **Direktive o energiji iz obnovljivih izvora**, Klub zastupnika EPP-a podržava tehnološki neutralni i mrežni pristup dostupnosti i uvođenju alternativnih goriva i infrastrukture za ta goriva u mreži plovni putova. Promet unutarnjim plovni putovima može biti prikladan za uvođenje vodika, UPP-a, održivih goriva te hibridnih i električnih plovila ako EU u njega usmeri odgovarajuća financijska sredstva za istraživanja i ako potakne njegovu uporabu i poboljša prilagodljivost potrebnih ulaganja. Infrastruktura za unutarnje plovne putove

mora se bolje integrirati u europsku energetska mrežu kako bi se olakšala uporaba napajanja električnom energijom s kopna, ali i potencijal unutarnjih plovni putova za prijevoz alternativnih goriva. Klub zastupnika EPP-a istovremeno pozdravlja uporabu svih mogućnosti za smanjenje emisija iz plovidbe unutarnjim vodnim putovima koje se mogu odmah uvesti, uključujući prijelazna goriva i prijelazne sustave poput poboljšanih katalizatora i filtara za postojeće brodove. S obzirom da je oko 80 % plovila koja plove europskim unutarnjim plovni putovima proizvedeno u 20. stoljeću, želimo tom sektoru ponuditi najbolje mogućnosti za predstojeću obnovu flote: regulatorna stabilnost i financijska potpora ključni su za razvoj cjenovno pristupačnih i čistih plovila na europskim rijekama i kanalima. Zato tražimo **programe naknadne ugradnje i obnove flote** za promet unutarnjim plovni putovima i odobravanje **poreznih poticaja** od strane država članica kako bi se olakšala tranzicija tog sektora.

### Ubrzavanje digitalne tranzicije

Digitalizacijom i automatizacijom otvorit će se velike mogućnosti za promet unutarnjim plovni putovima. Digitalnim razmjenama podataka i automatiziranim procesima doprinijet će se optimizaciji prometnih tokova i upravljanja kapacitetima, čime će taj sektor postajati sve učinkovitiji, sigurniji i održiviji. Njima se također mogu rješavati problemi zagušenja u lukama i može se omogućiti učinkovito rukovanje robom i bolja logistika na temelju dobre povezanosti pomorske plovidbe i plovidbe unutarnjim plovni putovima. Klub zastupnika EPP-a poziva na izradu strategije razvoja i uvođenja digitalnih tehnologija u sektoru unutarnjih plovni putova u kojoj će se navesti interoperabilni prekogranični standardi za različite načine prijevoza, ali i potrebne mjere u području istraživanja i potrebno financiranje, među ostalim putem namjenskih poziva na podnošenje prijedloga u okviru programa Obzor Europa. Standarde Europskog odbora za izradu standarda unutarnje plovidbe (CESNI) i standarde iz **Direktive o riječnim informacijskim servisima (RIS)** trebalo bi ažurirati kako bi se osigurala interoperabilnost s drugim načinima prijevoza i kako bi se omogućio brzi razvoj i brzo uvođenje inovativnih rješenja. U okviru tranzicije prema digitaliziranom i automatiziranom sektoru također se naglašava važnost uspostave odgovarajućeg osposobljavanja i obrazovanja za radnu snagu kako bi se osiguralo da unutarnji plovni putovi mogu biti atraktivno radno mjesto s visokim socijalnim, kvalifikacijskim i sigurnosnim standardima.

## Europski multimodalni promet

S obzirom da se multimodalni promet u EU-u sporo razvija, pozivamo na uspostavu europske multimodalne prometne mreže kojom će se optimizirati međudjelovanje različitih načina prijevoza. EU bi u suradnji s dionicima trebao donijeti mjere za uklanjanje zakonodavnih, administrativnih i prekograničnih prepreka koje ometaju multimodalni promet u europskom gospodarstvu. Tu multimodalnu viziju trebalo bi razraditi u sljedećem akcijskom programu NAIADES. Nadalje, potrebno je osigurati poticaje za razvoj intermodalnih lučkih platformi. Klub zastupnika EPP-a poziva na pokretanje **projekta s europskom dodanom vrijednošću** koji bi se financirao sredstvima Mehanizma za oporavak i otpornost i koji bi se odnosio na plovidbenost i multimodalnu povezanost koridora u okviru mreže TEN-T za unutarnje plovne putove.

## 4. Pomorski sektor

Klub zastupnika EPP-a u potpunosti je predan jačanju pomorskog prometa u Europi i pripremanju tog sektora za budućnost. Europski pomorski promet već je energetski i ekološki najučinkovitiji način prijevoza s obzirom na emisije po toni prevezenog tereta i po prijeđenom kilometru, ali može se postići više kako bi se poboljšala učinkovitost i održivost tog sektora i kako bi se istovremeno zaštitila njegova međunarodna konkurentnost i ključna uloga u stvaranju radnih mjesta i rasta. U nastavku iznosimo svoja vodeća načela za nadolazeće revizije zakonodavstva EU-a povezanog s pomorskim prometom.

- > Za **reviziju sustava ETS**: svako potencijalno uključivanje pomorskog prometa u sustav EU ETS trebalo bi se propisno obrazložiti i trebalo bi se zasnivati na temeljitoj procjeni učinka, uzimajući u obzir konkurentnost subjekata i poduzeća iz EU-a, zapošljavanje u pomorskom sektoru i rizik od izmještanja emisija ugljika. S obzirom na međunarodnu dimenziju pomorskog prometa, **mehanizam IMO-a** (Međunarodna pomorska organizacija) bio bi optimalna tržišna mjera za smanjenje emisija stakleničkih plinova iz pomorskog prometa. Na globalnoj razini, EU također mora iskoristiti svoj utjecaj u IMO-u za uspostavu **sustava kompenzacije za emisije ugljika** u međunarodnom pomorskom prometu kako bi se osigurao realan način za smanjenje emisija. Usporedo tražimo jasnu strategiju za pomorski sektor EU-a

koja će uključivati referentne vrijednosti za smanjenje emisija.

- > Trenutačno svjedočimo vrlo dinamičnom razvoju alternativnih goriva za brodove. Budući zakonodavni prijedlog **FuelEU maritime** trebao bi biti dostupan što prije i trebao bi osigurati tehnološku neutralnost, obveze miješanja koje se postupno povećavaju, planove za mjesta za opskrbu i punjenje te jasnu opredijeljenost za prijelazna goriva poput UPP-a.
- > **Cilj nulte razine emisija za luke** vrlo je ambiciozan i bit će ga teško ostvariti u kratkoročnom razdoblju. Zahtijeva holističko razmatranje djelatnosti luka, uključujući emisije povezane s pomorskim prometom i drugim načinima prijevoza, ali i industrijskim aktivnostima. Stoga bi glavni cilj trebalo biti smanjenje emisija u lukama najbližim urbanim područjima, gdje je ekološki aspekt od posebne važnosti za javno zdravlje. Potrebno je procijeniti koliko bi se ograničenih javnih financijskih sredstava trebalo raspodijeliti u ulaganja u napajanje električnom energijom s kopna za brodove na vezu, uzimajući u obzir potencijalno povećanje broja plovila pogonjenih gorivima s niskim razinama emisija ili bez emisija, čime će napajanje električnom energijom s kopna postati suvišno.
- > Trebalo bi osigurati odgovarajuća **prijelazna razdoblja** za uvođenje daljnjih obveza u pogledu zaštite okoliša kako bi se ograničeni resursi mogli iskoristiti na najbolji način. Smanjenje emisija stakleničkih plinova i onečišćivača zraka iziskuje odgovarajuću **financijsku potporu** na razini EU-a i država članica kako bi se omogućila ulaganja velikih razmjera u istraživanja, tehnologiju i infrastrukturu. S obzirom na to gledište, Komisija i industrija trebale bi ocijeniti uspostavu **europskog partnerstva za pomorski promet** kako bi se potaknule **inovacije** u tom sektoru.
- > U okviru **revizije mreže TEN-T**, iznimno je važno unaprijediti povezanost luka u mreži TEN-T sa željezničkih prugama, cestama i po mogućnosti unutarnjim plovnim putovima. Pomorskom stupu mreže TEN-T (autoceste mora) potrebna je daljnja potpora, pojednostavnjenje i odgovarajuće financiranje kako bi se ostvario europski prostor pomorskog prometa bez prepreka.
- > Naglasak mora biti na **ključnoj ulozi pomorskog sektora** u održavanju uloge

Europe u svjetskoj trgovini i na njegovom potencijalu za jačanje europske konkurentnosti. Stoga se mora preraspodijeliti više financijskih sredstava EU-a kako bi se unaprijedila pristupačnost **središnjih luka u mreži TEN-T** za najveće brodove, koji imaju kapacitet zamijeniti nekoliko manjih, čime se poboljšava učinkovitost prometa te se smanjuju troškovi i emisije. To zahtijeva **ulaganja** u stalno jaružanje, produbljenje kanala i **druge** mjere za **izgradnju kapaciteta** u odabranim **središnjim lukama**.

- > U pogledu preispitivanja **preinačene Direktive o energiji iz obnovljivih izvora** i **Direktive o infrastrukturi za alternativna goriva, energija iz obnovljivih izvora na moru** ima potencijal da postane središnja komponenta europskog energetskog sustava do 2050. To će zahtijevati ulaganja u lučku infrastrukturu kako bi se olakšalo servisiranje odobalne industrije.
- > U pogledu dovršetka zakonodavnog okvira EU-a o homologaciji automatiziranih vozila, zbog sve veće uporabe podataka i umjetne inteligencije u pomorskom prometu, očekuje se da će u bliskoj budućnosti u europskim vodama početi ploviti prva **potpuno autonomna plovila**. Stoga postaje neophodno **pripremiti mjerodavne propise** i analizirati društveno-gospodarski utjecaj automatizacije i digitalizacije na taj sektor.

## 5.) Željeznički teretni promet

Klub zastupnika EPP-a u potpunosti je predan postizanju pozitivnog rasta u sektoru željezničkog teretnog prometa u sljedećim godinama kako bi se do 2030. dosegnuo modalni udio od 30 %. Za postizanje tog cilja Klub zastupnika EPP-a predlaže sljedeću zaštitnu mjeru: troškovi prijevoza za građane i poduzeća ne smiju rasti, a kao referentna vrijednost uzima se trošak po toni/kilometru (t/km) u cestovnom prometu. Klub zastupnika EPP-a smatra da ćemo uspjeh postići unapređenjem postojećeg zakonodavnog okvira i pravne organizacije te smanjenjem tehnoloških i operativnih prepreka.

U nastavku iznosimo svoj zakonodavni plan za sektor željezničkog teretnog prometa.

- > **Potpuna infrastruktura:** Potpuna opremljenost ERMTS-a (Europski sustav upravljanja željezničkim prometom) mora se hitno postići do 2030. Budući da taj proces traje već više od 20 godina,

države članice moraju objasniti zašto je došlo do kašnjenja i odmah predložiti nacionalne planove. Izgradnja osnovne mreže TEN-T mora se dovršiti do 2030., uključujući terminale za „posljednji kilometar”. Pri **reviziji Uredbe o mreži TEN-T** insistirat ćemo na tim točkama. Odgovarajuću potrebu za velikim ulaganjima trebalo bi zadovoljiti ciljanim instrumentima u okviru **provedbe Mehanizma za oporavak i otpornost** i nacionalnih instrumenata za oporavak, uz snažan naglasak na ulaganja u infrastrukturu za željeznički teretni promet.

- > **Osiguravanje zdrave konkurencije u sektoru željezničkog teretnog prometa:** Potrebno je uspostaviti jednake uvjete za pozicionirane poduzetnike i nove pristupnike u sektoru željezničkog teretnog prometa te osigurati jednak pristup infrastrukturi. Naknade za pristup pruži moraju se preispitati, posebno u slučajevima kad te troškove pokrivaju obveze pružanja javne usluge, jer se to može zloupotrijebiti za ograničavanje tržišnog natjecanja i smanjenje konkurentnosti željeznice u odnosu na cestovni promet. Na temelju tih vodećih načela tražimo reviziju **Uredbe o teretnim željezničkim koridorima**, preispitivanje **Direktive o kombiniranom prijevozu** i reviziju pravila o dodjeli kapaciteta i naknadama za infrastrukturu putem revizije **Uredbe o obvezi pružanja javnih usluga u kopnenom prometu**. U tom pogledu, **Četvrti željeznički paket** mora se provesti u potpunosti.
- > **Bolja organizacija sektora:** Do 2025. moraju se uvesti europske kategorije i hijerarhije trasa vlakova<sup>1</sup>. U okviru ERA-e (Agencija Europske unije za željeznice) mora se uspostaviti jedinica europskog upravitelja infrastrukture za dodjelu slotova i upravljanje kapacitetima do 2025. To se može predvidjeti revizijom **Uredbe o teretnim željezničkim koridorima** kako bi se osiguralo da dodjela kapaciteta za željeznički teretni promet udovoljava potražnji u mreži TEN-T. Do 2025. mora se uvesti zajednički operativni jezik za željeznički promet, kakav postoji u sektoru zračnog prometa, primjerice revizijom **Direktive o izdavanju dozvola strojvođača**.
- > **Postupno uvođenje digitalizacije:** Do 2025. moraju se uvesti otvorene i transparentne digitalne platforme za razmjenu podataka. To se može postići **preispitivanjem regulatornog okvira za interoperabilnu razmjenu podataka**

u željezničkom prometu i novim pravilima za pouzdano okruženje za razmjenu podataka koridora za potporu suradničkoj logistici. Digitalno upravljanje mrežnim kapacitetima, digitalno rezerviranje slotova i rezervacije u kratkom vremenu moraju se hitno uvesti u željezničkom teretnom prometu. Digitalno automatsko priključivanje mora se uvesti do 2025., a automatski vlakovi moraju se postupno uvesti do 2030. U skladu s time, za ERTMS se mora usvojiti **Paket tehničkih standarda i specifikacija za željeznički promet**, uključujući obvezne planove uvođenja automatskog upravljanja vlakovima, automatskog upravljanja prometom i naprednog signalno-sigurnosnog sustava.

## 6.) Pametna i održiva gradska mobilnost

Promjene u obrascima gradske mobilnosti i ponašanju potrošača ubrzale su se uslijed pandemije bolesti COVID-19, a uvelike ih olakšavaju pametna i održiva digitalna rješenja. Stanovnici gradskih područja voljni su prijeći na pametne i održive načine prijevoza, posebno u pogledu dnevne mobilnosti. Glavni uvjeti za taj prelazak su trošak, dostupnost i brzina. EU-ovom politikom gradskog prometa mora se olakšati i ubrzati uspostava odgovarajućih uvjeta za snažnije prihvaćanje održivih alternativa koje su sigurne, konkurentne i cjenovno pristupačne, čime će se doprinijeti ostvarenju ambicioznih klimatskih ciljeva EU-a do 2030. i nakon toga.

Jedan od trenutačnih izazova koji zahtijevaju pozornost u gradskim područjima jest osiguravanje sustava javnog prijevoza koji su dobro organizirani, prilagođeni korisnicima, cjenovno pristupačni i klimatski neutralni te nude korisnicima kvalitetne usluge, uključujući usluge „od vrata do vrata”. Povećanje udjela čistih vozila u voznim parkovima javnog prijevoza ključno je za smanjenje štetnih emisija ugljika i za poboljšanje kvalitete zraka u gradovima. Moraju se uspostaviti odgovarajuće financijske i zakonodavne inicijative na razini EU-a kako bi se doprinijelo uspostavi učinkovitih klimatski neutralnih sustava javnog prijevoza. Direktiva o čistim vozilima i njezino buduće ažuriranje učinkovit su način da se to postigne. Usporedo s ključnom ulogom sustava javnog prijevoza u tranziciji na klimatski neutralnu mobilnost u gradskim područjima, pametna i održiva alternativna rješenja za mobilnost (automobili za zajedničku uporabu,

naručivanje vožnji putem internetskih aplikacija, električni bicikli i romobili i drugi oblici mikromobilnosti) mogli bi poslužiti kao nadopuna i osigurati potrošačima šire mogućnosti, ovisno o njihovim potrebama u pogledu mobilnosti. Nedostatak regulative u odnosu na različite oblike mikromobilnosti predstavlja veliki rizik za sigurnost potrošača i ostalih sudionika u prometu. Rješenja se mogu osigurati preispitivanjem zakonodavstva o CE oznakama i njihovoj primjeni i/ili mogućim uključivanjem tih vozila u Uredbu o homologaciji tipa vozila.

Cilj mobilnosti kao usluge je integrirati sve usluge u području mobilnosti (javni prijevoz, automobile za zajedničku uporabu i mikromobilnost) i na taj način pružiti informacije o najboljim dostupnim uslugama, uzimajući u obzir trošak i trajanje putovanja. Posebna pravila o pristupu i izvršavanje pristupa u vezi s naknadama zbog zagušenja i zonama niskih emisija u gradskim područjima dovode do dodatne fragmentacije jedinstvenog europskog prometnog prostora i protivna su načelima jedinstvenog tržišta. Direktiva o EETS-u može se iskoristiti za usklađivanje tih zona i putovanje između njih, no postoje zakonodavna ograničenja, budući da su te zone u nadležnosti lokalnih vlasti.

Razvoj i uporaba pametnog upravljanja parkiranjem u gradovima predstavljaju ogroman potencijal za smanjenje emisija, izbjegavanje zagušenja i uštedu vremena. Usklađenim regulatornim načelima i/ili zajedničkim standardima i tehnološkim rješenjima u pogledu usluga alternativne mobilnosti, pametne gradske logistike, naknada za zagušenje i zona niskih emisija moglo bi se državama članicama dati regulatorne smjernice i na taj način osigurati jednako uvođenje rješenja za pametnu i održivu mobilnost, uključujući unapređenje veza između ruralnih i urbanih područja u cijeloj Europskoj uniji, kao i jačanje jedinstvenog europskog prometnog prostora. U predgrađima i gradskim područjima potrebna je opsežna mreža mjesta za punjenje električnom energijom i pristup drugim vrstama alternativnih goriva kako bi se ubrzalo prihvaćanje čistih vozila od strane građana. Instrument kojim se to može postići je Direktiva o infrastrukturi za alternativna goriva, čije nam ažuriranje predstoji.

Dobro organiziran, integriran i cjenovno pristupačan sustav javnog prijevoza potreban je za rješavanje izazova u gradskim područjima, uzimajući u obzir politiku EU-a o invalidnosti, a posebno o pristupačnosti usluga osobama s invaliditetom, osobama sa smanjenom pokretljivošću i osobama



starije životne dobi. Ti će se zahtjevi uskladi-  
ti s Konvencijom UN-a o pravima osoba s in-  
validitetom, prvom konvencijom o ljudskim  
pravima čija je stranka postao EU. Kako bi se  
riješio taj problem, mogla bi se predvidjeti  
revizija direktive poznate pod nazivom Eu-  
ropski akt o pristupačnosti.

Sve buduće mjere moraju biti znanstveno  
utemeljene i tehnološki neutralne te bi tre-  
bale uslijediti nakon iscrpnih procjena učin-  
ka kojima se uzimaju u obzir gospodarske  
i društvene posljedice, kao i posljedice na  
okoliš. Uz spomenuto relevantno zakono-  
davno djelovanje EU-a, ti bi se ciljevi mogli  
ostvariti sljedećim zakonodavnim i neza-  
konodavnim aktivnostima koje planira Eu-  
ropska komisija.

*Potrebno zakonodavstvo:*

1. revizija „Paketa za gradsku mobilnost“  
za razdoblje 2013. – 2021.
2. akcijski plan za postizanje nulte stope  
onečišćenja zraka, vode i tla; revizija  
standarda kvalitete zraka i smanjenje  
onečišćenja bukom – 2021./2022.
3. smjernice za potporu sigurnoj uporabi  
uređaja za mikromobilnost – 2021.
4. mjere za osiguravanje jednakih uvjeta  
za lokalni prijevoz, prijevoz putnika na  
zahtjev i platforme za naručivanje vožnji  
putem internetskih aplikacija – 2022.
5. uspostava podatkovnog prostora za  
putovanja i turizam kojim će se omo-  
gućiti razmjene podataka između dioni-  
ka u području prometa i mobilnosti

*Također u pripremi:*

6. revizija Direktive o inteligentnim pro-  
metnim sustavima, uključujući inicija-  
tivu za multimodalno izdavanje karata  
(zakonodavni, uključuje procjenu učinka,  
članak 91. UFEU-a, 3. tromjesečje 2021.)
7. izmjena Direktive o obnovljivim izvori-  
ma energije s ciljem provedbe ambici-  
je novog klimatskog cilja za 2030. (za-  
konodavni, uključuje procjenu učinka,  
članak 194. UFEU-a, 2. tromjesečje 2021.)
8. revizija Uredbe o utvrđivanju emisijskih  
normi CO<sub>2</sub> za nove osobne automobile  
i nova laka gospodarska vozila (zakono-  
davni, uključuje procjenu učinka, čla-  
nak 192. stavak 1. UFEU-a, 2. tromjesečje  
2021.)
9. revizija Direktive o inteligentnim pro-  
metnim sustavima, uključujući inicija-  
tivu za multimodalno izdavanje karata  
(zakonodavni, uključuje procjenu učin-  
ka, članak 91. UFEU-a, 3. tromjesečje  
2021.)
10. razvoj emisijskih normi za razdoblje na-  
kon razreda Euro 6/VI za automobile,  
kombije, kamione i autobuse (zakono-  
davni, uključuje procjenu učinka, čla-  
nak 114. UFEU-a, 4. tromjesečje 2021.)