



Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 293 final

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

EUROPA U POKRETU

Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista

1. UVOD

U svojem govoru o stanju Europske unije u rujnu 2017. predsjednik Juncker iznio je kao jedan od ciljeva za EU i njegovu industriju da postanu predvodnici u području inovacija, digitalizacije i dekarbonizacije. Komisija je primijenila sveobuhvatan pristup kako bi osigurala da se ti politički prioriteti konkretiziraju u politikama mobilnosti EU-a. Nakon strategije za mobilnost s niskom razinom emisije¹, Komisija je u svibnju i studenome 2017. donijela dva paketa za mobilnost². Ti se paketi temelje na pozitivnom pristupu te uključuju zakonodavne prijedloge i inicijative za ostvarivanje strategije za mobilnost s niskom razinom emisija i osiguravanje nesmetanog prelaska na čistu, konkurentnu i povezanu mobilnost za sve. Europski parlament i Vijeće trebali bi osigurati brzo donošenje tih prijedloga.

Ovaj paket za mobilnost, treći i posljednji, nadovezuje se na novu strategiju za industrijsku politiku iz rujna 2017. i osmišljen je kao završna faza postupka kojim se Europi omogućuje da iskoristi sve prednosti modernizacije sustava mobilnosti³. Preduvjet za to je da sustav mobilnosti sutrašnjice bude siguran, čist i učinkovit za sve građane EU-a. Moramo iskoristiti mogućnosti koje nam pružaju nove tehnologije kako bismo ostvarili više ciljeva istovremeno – da europski sustav mobilnosti postane sigurniji i dostupniji, europska industrija konkurentnija, europska radna mjesta stabilnija te da prijevoz bude čišći i bolje ispunjava zahtjeve za suzbijanje klimatskih promjena. Za to je nužna čvrsta predanost EU-a, država članica i dionika.

Tehnološke promjene prodiru u sve segmente društva i gospodarstva te mijenjaju život građana EU-a. Sektor prometa nije izuzet iz tog trenda. Nove tehnologije radikalno mijenjaju stanje u području mobilnosti. Remete konvencionalne poslovne modele u prijevozu i prometnoj industriji, stvaraju nove prilike u obliku novih usluga za mobilnost i uvode nove aktere, ali i izazove. Tržište rada i vještine koje su potrebne evoluiraju brzo, a EU mora ostati konkurentan u natjecanju s drugim jakim globalnim akterima. Budući da vrijednosni lanac u automobilske i prometne industrije obuhvaća 12 milijuna radnih mjesta, a učinkovit sustav prijevoza ključan je za konkurentnost EU-a, prilagodba promjenama je od kritičnog značaja za politiku mobilnosti EU-a.

Mijenja se i sam koncept prijevoza te su sve manje očite tradicionalne granice između vozila, infrastrukture i korisnika. Danas fokus više nije na prometnom sredstvu, nego je zbog sve većeg stupnja povezanosti i automatizacije korisnik sve više u središtu daleko fleksibilnijeg i integriranijeg sustava mobilnosti.

Pojava sve više automatiziranih i povezanih vozila na tržištu sljedeća je prekretnica u prometu i znači revoluciju u budućoj mobilnosti građana. Ta je revolucija već počela i Europa mora za nju biti spremna. Digitalne tehnologije zahtijevaju i unose promjene, ali nam i omogućavaju svladavanje niza izazova s kojima se suočava aktualni sustav mobilnosti. Pod uvjetom da je uspostavljen čvrst regulatorni okvir, automatizirana vozila i napredni sustavi za povezanost učinit će vozila sigurnijima, lakšima za dijeljenje i pristupačnijima za sve građane, uključujući one kojima usluge mobilnosti danas često nisu dostupne, poput starijih osoba i osoba s invaliditetom. Navedene tehnologije mogu pomoći u smanjivanju prometnih zagušenja, čime se povećava energetska učinkovitost i poboljšava kvaliteta zraka te pridonosi borbi protiv klimatskih promjena. Politike EU-a moraju biti pravilno koordinirane i osmišljene tako da se iskoriste te povezane koristi.

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

Europa mora biti predvodnik u toj transformaciji sustava mobilnosti, a EU mora djelovati u područjima gdje njegov utjecaj može biti znatan. U tom je smislu EU najpogodnija instanca kako bi se osiguralo da se u spomenutom razvoju zadovolje zahtjevi kružnog gospodarstva, da se u potpunosti vodi računa o koristima za društvo kao što su sigurnost i kvaliteta života, potiču inovacije, stvaranje radnih mjesta i konkurentnost te što je više moguće iskoristi potencijal i poboljša mobilnost građana na europskoj razini.

2. SIGURNA MOBILNOST: Sigurnost na prvom mjestu

Sigurnost je temeljni preduvjet u svakom prijevoznom sustavu i uvijek mora biti na prvom mjestu. Kako se mobilnost razvija i radikalno mijenja zbog digitalizacije, dekarbonizacije i inovacija, potrebno je iskoristiti prilike da se sigurnost dodatno poboljša.

Zabilježena razina sigurnosti na cestama u EU-u visoka je, što se potvrđuje i iz usporedbi s ostatkom svijeta. Međutim, velik broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda i dalje je prisutan, i to svakodnevno, te se EU i njegove države članice ne mogu opustiti i moraju i dalje nastojati smanjiti broj žrtava. U Izjavi iz Valette o sigurnosti na cestama u ožujku 2017. vlade država članica EU-a obvezale su se da će i dalje smanjivati broj smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama te su zatražile od Komisije da koordinira djelovanja na razini EU-a. Pozvale su Komisiju da „pripremi nov politički okvir u pogledu sigurnosti na cestama za razdoblje između 2020. i 2030., uključujući procjenu učinkovitosti sigurnosti na cestama, uzimajući u obzir ciljeve navedene u toj izjavi”. Postavile su za cilj smanjenje broja teških ozljeda u EU-u do 2030. za 50 % u odnosu na 2020.⁴

Sigurnost na cestama u EU-u jako je povećana u posljednjim desetljećima, zahvaljujući djelovanju na razini EU-a i na nacionalnim, regionalnim i lokalnim razinama. Od 2001. do 2010. broj smrtnih slučajeva na cestama u EU-u smanjio se za 43 %, a od 2010. do 2017. za dodatnih 20 %. Ipak, to znači da je na cestama u EU-u 2017. poginulo 25 300 ljudi, to jest oko 70 izgubljenih života svaki dan, a oko 135 000 ljudi zadobilo je ozbiljne ozljede, od čega je velik udio pješaka, biciklista i motociklista. To predstavlja neprihvatljiv humanitarni i društveni trošak. Procjenjuje se da godišnja cijena smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama premašuje 120 milijardi eura ili otprilike 1 % BDP-a.

Unatoč tome što neke države članice i dalje bilježe znatan napredak u smanjivanju broja smrtnih slučajeva na cestama, napredak u EU-u kao cjelini posljednjih nekoliko godina stagnira. Iako je 2016. i 2017. zabilježeno smanjenje broja smrtnih slučajeva od oko 2 %, neke su države članice prijavile čak i povećanje. Neće biti jednostavno postići cilj EU-a u smislu smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama za 50 % od 2010. do 2020.⁵

Čimbenici koji znatno doprinose prometnim nesrećama su brzina, vožnja pod utjecajem alkohola ili opijata i nevezivanje sigurnosnih pojaseva odnosno vožnja bez kacige. Uz to, sve je češće odvratanje pažnje mobilnim uređajima i drugi novi trendovi u složenom okruženju, zbog čega je potreban fleksibilan i dinamičan pristup. Posebnu pažnju trebalo bi posvetiti nezaštićenim sudionicima u prometu, posebno biciklistima i pješacima, jer je zabilježeno jasno povećanje njihova broja među smrtno stradalima i teško ozlijeđenima. Zbog očekivanog

⁴ Zaključci Vijeća o sigurnosti na cestama, 8. lipnja 2017., <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/hr/pdf>

⁵ „Ususret sigurnom europskom cestovnom prostoru: smjernice politike u području sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2011. do 2020.”, COM(2010) 389 final. Bijela knjiga „Plan za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima”, COM(2011) 144.

rasta u oblicima održive mobilnosti kao što je biciklizam povećala se potreba za hitnim ciljanim mjerama kako bi se poboljšala zaštita tih sudionika u prometu.

Tehnološki napredak, prije svega u području povezivosti i automatizacije, stvara nove mogućnosti da se spriječe ili kompenziraju ljudske greške, a prelazak na vozila bez vozača trebao bi dugoročno rezultirati većom sigurnošću za građane. Međutim, u prijelaznoj fazi pojavljuju se novi rizici, od kojih su neki povezani s radom visokoautomatiziranih vozila u mješovitom prometu i složenom interakcijom vozača i vozila (sučelje čovjek-stroj), kao i pitanja kibernsigurnosti. Drugi izazovi uslijedit će kao rezultat demografskih promjena i različitih pristupa osobnoj mobilnosti.

Trebalo bi u većoj mjeri iskoristiti i sinergije između sigurnosti i mjera za održivost. Na primjer, poticanje korištenja vrsta prijevoza s nultim emisijama podrazumijeva da se okruženje za pješake i bicikliste mora učiniti sigurnim. Novi i sigurniji oblici mobilnosti mogu biti kompatibilni s poboljšanim pristupom mobilnosti za sve članove društva, posebno za osobe s invaliditetom i za rastući broj starijih osoba.

To pokazuje da je potreban intenzivniji pristup provedbi politike cestovne sigurnosti i sigurnosti vozila u EU-u, s pojačanim naglaskom na učinak i rezultate, uz uključivost i fleksibilnost koja je potrebna za kontinuiranu prilagodbu okolnostima koje se mijenjaju.

Dugoročni cilj EU-a i dalje će biti nastojanje da se postigne, koliko god je to moguće, stopa od nula smrtnih slučajeva u cestovnom prometu do 2050. („vizija nula”). Istom bi cilju trebalo stremiti i u pogledu teških ozljeda. EU će nastojati ostvariti i nove ciljeve u međufazama koji se odnose na smanjivanje broja smrtnih slučajeva za 50 % od 2020. do 2030. te smanjivanje broja teških ozljeda za 50 % u istom tom razdoblju (pri tome će se primjenjivati nova zajednička definicija teških ozljeda koja je dogovorena sa svim državama članicama)⁶.

Kako bi pomogla u ostvarivanju tih ciljeva, Komisija predlaže zajednički okvir za sigurnost na cestama za razdoblje od 2021. do 2030. i Akcijski plan (Prilog 1.), koji će se detaljnije razraditi u suradnji s državama članicama do sredine 2019. Taj zajednički okvir za sigurnost na cestama trebao bi se provoditi uz primjenu pristupa „sigurnog sustava” koji je globalno preporučila svjetska zdravstvena organizacija i koji se sve više prihvaća u državama članicama EU-a i njegovim regijama i općinama. Njegov je glavni cilj eliminirati uzroke nesreća na integriran način, uspostavom višeslojne zaštite kojom se osigurava da u slučaju da jedan element zakaže, drugi kompenzira njegov učinak.

Prema pristupu „sigurnog sustava” smrt i teške ozljede u sudarima nisu neizbježna cijena koju treba platiti za mobilnost. Iako će se sudari i dalje događati, smrt i teške ozljede moguće je u velikoj mjeri spriječiti. U „sigurnom sustavu” pretpostavka je da ljudi rade pogreške te se nastoji osigurati da te pogreške ne dovedu do smrtnih slučajeva ili teških ozljeda.

Primjerice, bolja konstrukcija vozila, poboljšana cestovna infrastruktura i manje brzine mogu pomoći da se smanje posljedice nesreća. Odgovornost za „sigurni sustav” dijeli se na koordiniran način između javnog i privatnog sektora, a njegova primjena se pomno prati u svrhu procjene rezultata i, ako je potrebno, prilagodbe mjera, uzimajući u obzir iskustvo, nove podatke i nove tehnologije.

Konkretni se rezultati mogu postići boljom koordinacijom među državama članicama i primjenom pristupa „upravljanja po ciljevima”. Djelotvorni mehanizmi za uklanjanje poznatih uzroka nesreća trebali bi se sastojati od različitih instrumenata i mjera. Zakonodavstvo može

⁶ Zaključci Vijeća o sigurnosti na cestama, 8. lipnja 2017., <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/hr/pdf>

biti popraćeno primjenom eksplicitnih kriterija prihvatljivosti povezanih s cestovnom sigurnošću pri financiranju sredstvima EU-a ili financiranju iz nacionalnih izvora, kao i boljim prenošenjem iskustava i najboljih praksi te kampanjama za povećavanje osviještenosti. Tako bi se osiguralo da se djelovanja koja imaju velik učinak na sigurnost izravnije podupiru financiranjem EU-a. Komisija također poziva sve dionike na dobrovoljno preuzimanje obveza kako bi se postigao ambiciozni cilj „nulte stope” smrtnih slučajeva i teških ozljeda u prometu (vidjeti Akcijski plan u Prilogu 1.).

Komisija će podržavati takav pristup iznošenjem ključnih pokazatelja uspješnosti u bliskoj suradnji s državama članicama koje su izravno uključene u smanjivanje broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda. Ti će se pokazatelji definirati uz pomoć savjetovanja sa stručnjacima iz tijela država članica i širokim krugom dionika te bi trebali uključivati zajedničku metodologiju za mjerenje i dogovorenu polaznu točku te biti povezani sa zacrtanim ciljevima u najvećoj mogućoj mjeri. Komisija će razmotriti načine kako pomagati državama članicama u zajedničkom radu na metodologiji i mjerenju.

Zakonodavstvo, uključujući na razini EU-a, i dalje će imati ključnu ulogu u sklopu integriranog pristupa „sigurnog sustava”. Od ožujka 2018. na snazi je zakonodavstvo o sustavu eCall⁷. Sustav eCall automatski obavještuje hitne službe u slučaju teške nesreće i dojavljuje lokaciju vozila. Sustav je obavezan za osobna vozila i laka vozila te se očekuje da će prva serija vozila koja će njime biti opremljena prometovati na cestama EU-a već sredinom 2018. Njegovom primjenom može se skratiti vrijeme dolaska na mjesto nesreće za do 40 % u urbanim područjima i do 50 % u ruralnim područjima. Komisija razmatra mogućnost proširenja zahtjeva za njegovu ugradnju na ostale kategorije vozila.

Kao dio ovog Trećeg paketa za mobilnost Komisija donosi dva prijedloga kojima se dodatno potiče ostvarivanje ciljeva sigurnosti na cestama. Jednim se namjerava izmijeniti EU-ove sigurnosne standarde za vozila kako bi uključivali, primjerice, najnovije sigurnosne karakteristike, a drugim se namjerava poboljšati upravljanje sigurnosnim aspektima cestovne infrastrukture.

Automobilska industrija EU-a predvodi razvoj tehnologija koje omogućuju uvođenje cjenovno sve prihvatljivijih sustava za sigurnost vozila. Iako će svi oni pomoći u sprječavanju nesreća, potrebno je više od toga. Neophodno je poboljšati karakteristike vozila u pogledu aktivne i pasivne sigurnosti kako bi se zaštitili putnici u vozilima, ali i pješaci, biciklisti i drugi nezaštićeni sudionici u prometu. Stoga Komisija predlaže cjelovit paket novih obveznih mjera za sigurnost vozila u kojem se kombiniraju novi sustavi za izbjegavanje nesreća i ažurirane aktivne i pasivne mjere sigurnosti u cilju smanjivanja ukupne stope smrtnosti na cestama EU-a. Uvođenje novih sigurnosnih karakteristika vozila isplativo je, izvedivo i ima velik potencijal za znatno smanjivanje broja smrtnih slučajeva i teških ozljeda sudionika u prometu, kako onih u vozilima tako i onih izvan njih. Time se ujedno i utire put k većoj primjeni automatiziranih vozila.

Poboljšani ispitni postupci uključuju i obvezu da proizvođači svoja vozila opreme naprednijim sigurnosnim pojasevima kako bi se bolje zaštitilo sve starije stanovništvo. Isto tako, sve više pješaka i biciklista koji dijele cestu s vozilima bit će bolje zaštićeno, među ostalim zbog novih sposobnosti upozoravanja na sudar i uvjeta bolje izravne vidljivosti iz vozačke kabine kamiona. Društveni fenomeni kao što je prebrza vožnja ili upotreba pametnih

⁷ Uredba (EU) 2015/758 i Odluka br. 585/2014/EU.

telefona u vožnji također će biti obuhvaćeni novim predloženim mjerama. Sveukupno, ove su nove mjere za sigurnost vozila iznimno bitan doprinos cestovnoj sigurnosti.

Komisijin drugi zakonodavni prijedlog usmjeren je na bolje upravljanje sigurnosnim aspektima cestovne infrastrukture kako bi se smanjili broj i težina nesreća. Njime se povećava transparentnost i intenzivira praćenje postupaka koji se odnose na cestovnu sigurnost (procjene učinka, revizije, inspekcije) i uvodi novi postupak namijenjen mapiranju rizika od nesreća u cijeloj cestovnoj mreži. To će omogućiti usporedbe razine sigurnosti cesta širom Europe i služiti kao izvor podataka za odluke o ulaganjima, uključujući iz sredstava EU-a. Uz to, područje primjene zakonodavstva trebalo bi biti prošireno i obuhvaćati ne samo transeuropsku prometnu mrežu nego i primarne ceste koje su bitne za prekogranični prijevoz u EU-u i na koje otpada znatan postotak teških prometnih nesreća. To je u interesu svih građana i poduzeća EU-a jer se oni služe integriranom cestovnom mrežom, i potvrđuje praksu velikog broja država članica koje su već proširile područje primjene zakonodavstva EU-a kako bi uključile i glavne ceste izvan transeuropske prometne mreže.

U doglednoj budućnosti napredna tehnologija za vozila morat će se oslanjati na postojeću fizičku infrastrukturu. Stoga će se ovim prijedlogom omogućiti buduće utvrđivanje zahtjeva koji se odnose na karakteristike infrastrukture (npr. jasna horizontalna signalizacija i prometni znakovi) koje su potrebne za uvođenje novih tehnoloških dostignuća kao što su sustavi za izbjegavanje napuštanja prometnog traka. To će biti prvi primjer važnosti infrastrukture u sigurnom uvođenju povezanih i automatiziranih sustava mobilnosti.

Komisija će i dalje prednjačiti na globalnoj razini u pitanjima cestovne sigurnosti i to u bliskoj suradnji s međunarodnim organizacijama, posebno Ujedinjenim narodima, dijeliti tehnološke spoznaje i dobre prakse te ispitivati moguće modalitete za sudjelovanje u međunarodno financiranim inicijativama. Posebna i predana suradnja nastavit će se posebno sa susjedima EU-a, konkretno zemljama zapadnog Balkana i Turskom, zemljama istočnog susjedstva te zemljama u sredozemnoj regiji.

Akcijskim planom i uz blisku suradnju država članica i dionika Komisija želi osigurati da se pri korjenitim promjenama sustava mobilnosti koje se očekuju u narednim godinama sigurnost i dalje stavlja na prvo mjesto. Uvođenjem pristupa „sigurnog sustava” mjere koje se izlažu u ovom okviru za sigurnost na cestama trebale bi imati konkretan utjecaj i rezultirati daljnjim znatnim i neophodnim poboljšanjima sigurnosti cesta u EU-u te, najvažnije od svega, spašavati živote.

3. POVEZANA I AUTOMATIZIRANA MOBILNOST Utiranje puta do novih granica

3.1. Strategija za uvođenje povezanih i automatiziranih vozila u Europi

Vozila bez vozača i napredni sustavi za povezivost trebali bi učiniti vozila sigurnijima, lakšima za dijeljenje i većem broju korisnika omogućiti pristup uslugama mobilnosti. Te tehnologije mogu pomoći i u boljem rješavanju mnogih važnih problema u sadašnjem sustavu cestovnog prometa, kao što su sigurnost na cestama, zagušenje prometa, energetska učinkovitost i kvaliteta zraka. One će u znatnoj mjeri promijeniti sheme mobilnosti, javni prijevoz i prostorno planiranje. Vozila koja u sve većoj mjeri omogućavaju vozaču da, barem u određenim uvjetima na cesti, obavlja druge zadaće, koje nisu vožnja, trebala bi biti dostupna na tržištu kao komercijalni proizvodi do 2020. Takav razvoj događaja mogao bi promijeniti

sveukupni prometni sustav i automobilsku industriju.⁸ Mobilnost bez vozača imat će dalekosežne učinke i na gospodarstvo EU-a u cjelini – utjecat će na njegovu konkurentnost i tehnološko vodstvo, potencijal za rast (produktivnost i širenje učinaka i na druge sektore uključujući telekomunikacije ili elektroničku trgovinu) te na tržišta rada (otpuštanja, ali i stvaranje novih radnih mjesta i potražnja za novim vještinama).

Kako bi Europa ostala u globalnom klubu predvodnika u području automatizacije vozila i povezivosti, a radna mjesta ostala u EU-u, neophodno je da se ključne tehnologije razvijaju u Europi, da je automatizirana i autonomna vožnja sigurna i da je pravni okvir moderan i nudi pravo okruženje za tehnološki napredak.

Europska je industrija u dobroj poziciji za globalnu utakmicu. Automobilska industrija u EU-u jedna je od najkonkurentnijih na svijetu, i to zahvaljujući svojim tehničkim inovacijama. EU je globalni predvodnik u automatizaciji. Usluge satelitske navigacije sustava Galileo također su velika prednost, jer nude bolju preciznost pri određivanju položaja. Naravno, kao što je slučaj sa svakom revolucionarnom tehnologijom, uvođenje vozila bez vozača stvorit će rizike i prilike. Ipak, prve procjene pokazuju općenito ohrabrujuće gospodarske učinke, pod uvjetom da EU iskoristi prilike koje se nude i privuče povezana radna mjesta.⁹

Rezultati istraživanja pokazuju da je u više od 90 % nesreća uzrok ljudska pogreška¹⁰. Eliminiranjem potrebe za vozačem autonomna bi vozila trebala povećati sigurnost na cestama u znatnoj mjeri. Na primjer, vozila bez vozača bolje će poštovati prometne propise i reagirat će brže nego ljudi. Povezana i automatizirana vozila mogu pomoći i u smanjivanju prometnih zagušenja jer će s njima biti lakše dijeliti vozila te će utrti put novim i poboljšanim poslovnim modelima (npr. mobilnost kao usluga), zbog čega bi se smanjila potreba za posjedovanjem vlastitog automobila u gradovima.

EU je već započeo s pripremama, primjerice donošenjem strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave¹¹ i za buduću komunikacijsku tehnologiju 5G¹². Za razliku od drugih dijelova svijeta, u EU-u već postoji velik dio neophodnog pravnog okvira. Na primjer, europski okvir za homologaciju vozila revidiran je 2018. i uvedena su pravila za nadzor tržišta, čime se osiguralo uspostavljanje stvarnog unutarnjeg tržišta EU-a za vozila, uključujući za vozila bez vozača. Taj je okvir EU-a uzor za međunarodno usklađivanje sa stranim partnerima u Gospodarskoj komisiji Ujedinjenih naroda za Europu. EU je također već znatno napredovao u području pravila za zaštitu podataka, čime se postavlja okvir za digitalno jedinstveno tržište.

Međutim, ostalo je još mnogo posla. EU treba jasan i čvrst program usmjeren na budućnost kako bi zadržao vodstvo u ovom sektoru u kojem je prisutna jaka konkurencija. Tehnologija se brzo mijenja i izražena je potreba za koordiniranim pristupom i utvrđivanjem prioriteta za financiranje istraživanja, demonstracijske aktivnosti i uvođenje tih tehnologija na europskoj i nacionalnim razinama kako bi se ostvarila najveća moguća korist od tekućih i budućih

⁸ Automatizacija utječe na sve vrste prijevoza (pomorski i riječni, zračni, željeznički i cestovni), prijevoz putnika i prijevoz robe, na javni i osobni prijevoz, ali će na većinu građana vjerojatno najveći utjecaj imati automatizacija cestovnog prijevoza.

⁹ Studija Komisije (2018.): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>

¹⁰ Izvješće Komisije „Spašavanje života: poboljšanje sigurnosti automobila u EU-u”, COM(2016) 787.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:52016DC0766>

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588>

programa, maksimalno iskoristila javna i privatna ulaganja i u potpunosti iskoristile sinergije povezivosti i automatizacije. Prvi su koraci već poduzeti na nacionalnoj razini u državama članicama (Ujedinjenoj Kraljevini, Njemačkoj, Francuskoj, Švedskoj, Nizozemskoj) u smislu demonstracijskih vožnji i opsežnih ispitivanja vozila bez vozača. Opsežna ispitivanja važna su za razvoj i uvođenje relevantnih tehnologija i uspostavljanje suradnje relevantnih subjekata te Komisija izrijeком podržava prekograničnu suradnju i opsežna prekogranična ispitivanja vozila bez vozača¹³.

Potrebne su daljnje mjere kojima se podržava sektor i države članice te pružaju smjernice za razvoj vozila bez vozača i njihovu interakciju s drugim vozilima i s budućim mrežama za povezivanje. To uključuje brže uvođenje usluga potpore za kooperativne inteligentne prometne sustave. U Deklaraciji iz Amsterdama poziva se EU da osigura jasne smjernice u cilju izbjegavanja fragmentacije tržišta i donošenja ispravnih odluka o ulaganjima¹⁴. Neke su države članice već donijele svoje strategije i počele donositi nacionalne propise. Na razini EU-a neophodno je primijeniti pristup unutarnjeg tržišta kako bi se osigurao minimum usklađenosti, interoperabilnosti i pravne sigurnosti.

Odgovarajući na navedene složene izazove, a kako bi se ujedno u potpunosti iskoristile prilike koje pruža tehnološki razvoj u tom području, Komisija predlaže pristup EU-a temeljen na tri međusobno povezana strateška cilja:

- razvijanje ključnih tehnologija i infrastrukture kako bi se povećala konkurentnost EU-a,
- osiguravanje sigurnog uvođenja povezane i automatizirane vožnje,
- sagledavanje i rješavanje socioekonomskih posljedica mobilnosti bez vozača.

Djelovanje EU-a može pomoći u smislu definiranja zajedničke vizije budućeg razvoja tog sektora i osiguravanja da je politički i pravni okvir EU-a u pogledu ključnih pitanja (npr. sigurnost na cestama i kibersigurnost) spreman za tržišno uvođenje novih proizvoda i usluga. Isto tako, EU može svojim djelovanjem pomoći razvoju i prekograničnom uvođenju ključnih tehnologija, usluga i infrastrukture, uključujući uspostavu partnerstva u sklopu sljedećeg višegodišnjeg financijskog okvira EU-a od čega će koristiti imati, i svoj položaj osnažiti, europski građani i europska industrija. Najvažnije, EU može pomoći u području povezanih društvenih pitanja i za njih pronaći zajednička europska rješenja, što će vjerojatno biti odlučujuće kad je riječ o društvenom prihvaćanju tih novih tehnologija, posebno s obzirom na zaštitu osobnih podataka, suštinska etička pitanja povezana s razvojem autonomnih sustava, jasnu raspodjelu odgovornosti u slučaju nesreće i utjecaj na radna mjesta i vještine¹⁵.

Pojedinačna i komplementarna djelovanja namijenjena postizanju tih triju glavnih ciljeva iznesena su u popratnoj Komunikaciji o strategiji EU-a za povezanu i automatiziranu mobilnost.¹⁶

3.2. Uspostavljanje digitalnog okruženja za razmjenu informacija u prometu

Osim inicijativa koje doprinose strategiji EU-a za povezanu i automatiziranu mobilnost, ovaj Treći paket za mobilnost uključuje i dva prijedloga usmjerena na uspostavljanje potpuno digitalnog i usklađenog okruženja za razmjenu informacija između prijevoznika i državnih

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

¹⁵ Vidjeti i Komunikaciju *Umjetna inteligencija za Europu* (COM(2018) 237) i radni dokument službi Komisije o odgovornosti za nove digitalne tehnologije (SWD(2018) 137).

¹⁶ COM(2018) 283.

tijela. Prijedlozi uredaba o jedinstvenom europskom pomorskom sučelju i o elektroničkim informacijama za prijevoz tereta međusobno se nadopunjuju i omogućit će elektroničku i jednostavniju razmjenu podataka među poduzećima i državnim tijelima duž prometnih pravaca od točke ulaska robe u luke EU-a do njezina konačnog odredišta¹⁷. Ova dva prijedloga pomoći će u smanjivanju birokratskih prepreka i olakšati protok digitalnih informacija za logističke operacije te pomoći u boljem povezivanju različitih vrsta prijevoza, što je bitno za multimodalni prijevoz.

4. ČISTA MOBILNOST: Rješavanje problema klimatskih promjena uz zadržavanje konkurentnosti industrije EU-a

4.1. Stvaranje konkurentnog „ekosustava” za baterije u Europi – strateški akcijski plan

Razvoj i proizvodnja baterija strateški su imperativi za Europu u kontekstu prelaska na čistu energiju i ključni elementi kad je riječ o konkurentnosti europskog automobilskeg sektora. To su razlozi zašto su uvršteni u novu strategiju za industrijsku politiku kao integralni dio Komisijina cilja da EU postane svjetski predvodnik u područjima inovacija, digitalizacije i dekarbonizacije¹⁸.

Brza izgradnja konkurentne i održive industrije baterija u Europi izvanredno je složen pothvat, a Europa mora biti agilna u globalnoj utrci kako bi se spriječila znatna tehnološka zavisnost od konkurenata, ali i kako bi se iskoristili ogromni potencijali povezani s baterijama u pogledu stvaranja radnih mjesta, rasta i investicijskog potencijala. Prema nekim predviđanjima Europa bi nakon 2025. mogla dominirati na tržištu baterija vrijednom do 250 milijardi EUR godišnje, pomoću 10 do 20 gigatvornica (postrojenja za masovnu proizvodnju baterijskih ćelija), a ta se brojka odnosi samo na potražnju u EU-u¹⁹.

S obzirom na razmjere i brzinu ulaganja koje je potrebno, takav se industrijski pothvat ne može postići fragmentarnim djelovanjem.

U listopadu 2017. Komisija je pokrenula „**Europski savez za baterije**”²⁰ s ključnim industrijskim dionicima, državama članicama koje su aktivne u tom području i Europskom investicijskom bankom. Cilj je te platforme za suradnju olakšati industriji da pokrene dobro integrirane projekte proizvodnje baterijskih ćelija, konsolidiranjem prednosti EU-a i potporom suradnji različitih aktera u vrijednosnom lancu uz omogućavanje sinergija, poboljšanja konkurentnosti i ekonomije razmjera. Ubrzo nakon pokretanja Europskog saveza za baterije zabilježene su vidljive promjene; industrijski konzorciji najavili su razvoj proizvodnje baterijskih ćelija i povezanih sustava i nova partnerstva u tom području.

Taj napredak treba iskoristiti.

¹⁷ COM(2018) 278 i COM(2018) 279.

¹⁸ Isto su tako prepoznati kao jedno od prioritarnih područja za intervenciju u izvješću skupine na visokoj razini GEAR 2030 o budućnosti automobilske industrije.
<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>

¹⁹ Izvor: Europski institut za inovacije i tehnologiju Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

Kao dio paketa „Europa u pokretu”, a nakon savjetovanja s dionicima iz industrije i uz blisku suradnju s njima (riječ je o više od 120 subjekata)²¹ u okviru Europskog saveza za baterije Komisija predlaže opći **Strateški akcijski plan za baterije** (Prilog 2.) u kojem se iznosi skup konkretnih mjera koje će pridonijeti stvaranju inovativnog, održivog i konkurentnog sustava za baterije u Europi.

U akcijskom planu Komisija promiče prekogranični, integrirani europski pristup uz snažan naglasak na održivu proizvodnju baterija duž cijelog lanca vrijednosti, od vađenja i prerade (primarnih i sekundarnih) sirovina, faze projektiranja i izrade baterijskih ćelija i baterijskih sklopova te njihove uporabe, ponovne uporabe, recikliranja i zbrinjavanja u kontekstu kružnog gospodarstva. Takvim će se pristupom promicati proizvodnja i korištenje visokokvalitetnih baterija i postaviti standardi održivosti duž lanca vrijednosti u EU-u.

U akcijskom planu kombiniraju se ciljane mjere na razini EU-a, među ostalim u području sirovina, istraživanja i inovacija, financiranja i ulaganja, standardizacije i regulative te razvoju znanja i vještina, kako bi Europa postala globalnim predvodnikom u održivoj proizvodnji i uporabi baterija, u kontekstu kružnog gospodarstva.

Konkretnije, njegovi su ciljevi:

- **osigurati dostupnost sirovina** iz zemalja bogatih resursima izvan EU-a, olakšati dostupnost europskih izvora sirovina i omogućiti iskorištavanje **sekundarnih sirovina** recikliranjem baterija u kružnom gospodarstvu;
- **podupirati europsku proizvodnju baterijskih ćelija u velikim razmjerima i potpuno konkurentni vrijednosni lanac u Europi**; povezati ključne industrijske aktere i nacionalna tijela; djelovati u suradnji s državama članicama i Euroskom investicijskom bankom u cilju potpore inovativnim i integriranim projektima proizvodnje velikih razmjera, s važnom prekograničnom dimenzijom i dimenzijom održivosti;
- **ojačati predvodničku ulogu industrije intenziviranjem EU-ovih istraživanja i inovacija** potporom naprednim (npr. Li-ion) i revolucionarnim tehnologijama (npr. elektroliti koji su vodljivi u čvrstom stanju);
- **razviti i podržavati visokokvalificiranu radnu snagu u svim dijelovima vrijednosnog lanca baterija** kako bi se riješio problem nedostatka vještina, i to djelovanjima na razini EU-a i država članica uz osiguravanje odgovarajućeg osposobljavanja, prekvalifikacije i usavršavanja te privlačenjem u Europu svjetskih stručnjaka u razvoju i proizvodnji baterija;
- **pružati potporu održivosti EU-ove industrije za proizvodnju baterijskih ćelija** nastojanjem postizanja **najmanjeg mogućeg utjecaja na okoliš**. Ovaj bi se cilj posebno trebao postići postavljanjem zahtjeva za sigurnu i održivu proizvodnju baterija u Europi;
- **osigurati usklađenost sa širim regulatornim okvirom EU-a koji će omogućiti postizanje gore navedenih ciljeva** (Strategijom za čistu energiju i paketima za mobilnost, trgovinskom politikom itd.).

Odabrana djelovanja imaju potencijal da kratkoročno ili srednjoročno utječu prije svega na proizvodnju ćelija u EU-u te da pomognu u postizanju dugoročnih strukturnih promjena koje

²¹ Više od 120 industrijskih i inovatorskih subjekata sudjelovalo je u ovoj inicijativi te je zajednički iznijelo preporuke u pogledu prioriteta djelovanja koja se sada konkretiziraju. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

će pridonijeti stvaranju sustava za baterije u EU-u koji obuhvaća cjelokupni vrijednosni lanac baterija u EU-u i pripreme teren za novu generaciju baterijskih tehnologija.

Spomenutu će suradnju trebati dodatno jačati u cilju uspješne provedbe različitih djelovanja, a Komisija računa na predanost i angažman svih dionika kako bi se postigao europski cilj u pogledu baterija. U tu svrhu Komisija će i dalje blisko surađivati s državama članicama i industrijom u okviru europskog saveza za baterije kako bi se napredak nastavio i osiguralo da se preuzete obveze i djelovanja što prije pretvore u opipljive rezultate.

Cilj je ovog akcijskog plana Komisije omogućavanje da Europa zauzme vodeće mjesto u ključnoj industriji budućnosti, poticanje stvaranja radnih mjesta i rasta u kružnom gospodarstvu te osiguravanje čiste mobilnosti, čistijeg okoliša i bolje kvalitete života za njezine građane.

4.2. Dovršetak zakonodavnog okvira EU-a kojim se reguliraju emisije CO₂ u cestovnom prometu

Europskom strategijom za mobilnost s niskom razinom emisije Komisija se politički obvezala predložiti prvu regulativu EU-a u području emisija CO₂ iz teških vozila. Ovim trećim paketom za mobilnost Komisija ispunjava tu obvezu²². Prijedlog standarda emisija CO₂ za kamione i autobuse važan je dodatak zakonodavnom okviru kojim se uređuju emisije stakleničkih plinova iz cestovnog prijevoza. Taj se prijedlog nadovezuje na prijedlog za standarde emisija CO₂ nakon 2020. za osobne automobile i kombije koji je donesen u studenome 2017. kao dio prvog paketa za mobilnost.

Zakonodavni je prijedlog potreban radi ispunjavanja obveza EU-a u skladu s Pariškim sporazumom i provedbe okvira klimatske i energetske politike do 2030. Emisije CO₂ iz sektora teških vozila predstavljaju približno četvrtinu emisija iz cestovnog prijevoza, a predviđa se da će se i dalje povećavati do 2030. Troškovno učinkovito postizanje ciljeva EU-a u pogledu smanjenja emisija stakleničkih plinova neće biti moguće bez sudjelovanja sektora teških vozila.

Cestovni prijevoznici, većinom mala i srednja poduzeća, inače ne bi iskoristili uštede goriva. Iako je u njihovu dugoročnom interesu da smanje troškove goriva kupnjom najučinkovitijih vozila, zbog tržišnih i regulatornih prepreka troškovno učinkovite i inovativne tehnologije nisu raširene na tržištu. Komisija sada predlaže da se neke od tih prepreka uklone, zajedno s drugim instrumentima kao što su Direktiva o eurovinjeti, Direktiva o čistim vozilima i Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva, koje je Komisija nedavno predložila u sklopu prethodna dva paketa za mobilnost.

Proizvođači i dobavljači sastavnih dijelova iz EU-a mogli bi izgubiti sadašnju vodeću poziciju u području inovativnih tehnologija. Na velikim su tržištima poput Sjedinjenih Država, Kanade, Japana, Kine i Indije u posljednjih nekoliko godina uvedeni standardi za potrošnju goriva i/ili za emisije kako bi se potaknule inovacije i brzo poboljšala učinkovitost vozila u tom smislu. Prijedlog Komisije konkretan je poticaj za inovacije i ulaganja u EU-u u tehnologije s niskom razinom emisija ugljika u ovom sektoru.

Komisija smatra da je najprikladnije regulirati emisije CO₂ iz teških vozila primjenom pristupa korak po korak, uz klauzulu o ranoj reviziji. Zakonodavstvo bi trebalo biti takvo da omogućujući iskorištavanje prvih dostupnih koristi i osigura da se troškovno najučinkovitije, već

²² COM(2016) 501.

dostupne tehnologije brzo probiju na tržište najvećih novih kamiona. Četiri glavne skupine najvećih kamiona prvi su tipovi vozila za koje će EU imati pouzdane i certificirane podatke o emisijama od 2019. nadalje. Na njih otpada približno 65 do 70 posto ukupnih emisija stakleničkih plinova iz teških vozila.

Nakon revizije 2022. na temelju službenih certifikacijskih podataka za tri godine trebalo bi progresivno uvoditi rezultate naprednijih tehnologija. Nadalje, druge vrste vozila koje još nisu obuhvaćene neophodnim zakonodavstvom u pogledu certifikacije mogle bi biti obuhvaćene emisijskim ciljevima za CO₂. To se odnosi na autobuse, manje kamione i prikolice.

Autobusi, za koje su pogonski sklopovi s niskom ili nultom razinom emisija u najvećoj mjeri dostupni, nisu obuhvaćeni ciljevima smanjenja emisija iz ovog prvog prijedloga jer još nije spremno zakonodavstvo za prikupljanje i certificiranje podataka o emisijama stakleničkih plinova iz tih vozila. Međutim, revidirana Direktiva o čistim vozilima i Akcijski plan za infrastrukturu za alternativna goriva izravno će već sada pomoći uvođenju autobusa s niskom i nultom razinom emisija u gradovima u postupcima javne nabave. Dopunjavaju ih pomoćne mjere koje su usmjerene na ubrzavanje stvaranja infrastrukture za alternativna goriva, u skladu s Akcijskim planom koji je donesen kao dio drugog paketa za mobilnost. Nadalje, Inicijativa za uvođenje čistih autobusa koju je pokrenula Komisija i koju podupire Odbor regija uključuje platformu čiji je cilj ubrzavanje uvođenja čistih autobusa²³.

Komisija poziva Europski parlament i Vijeće da bez odgode donesu ovo zakonodavstvo, kako bi se izbjeglo povećavanje razlike u pogledu emisija između sektora teških vozila i ostalih cestovnih vozila, kako bi se omogućilo da prijevoznici troše manje na gorivo i kako bi se osigurala dugoročna konkurentnost proizvođača i dobavljača sastavnih dijelova iz EU-a.

4.3. Nova metodologija za usporedbu cijene goriva za potrošače

S obzirom na brzo širenje mobilnosti na električni pogon i vozila pogonjenih različitim alternativnim gorivima, Komisija je iznijela metodologiju koja će korisnicima omogućiti jednostavne usporedbe cijene tih alternativnih goriva²⁴. To će pridonijeti većoj osviještenosti potrošača – uključujući pri kupnji novih vozila – i povećati transparentnost u pogledu cijene goriva, te bi trebalo pridonijeti diverzifikaciji izvora energije u prijevozu i smanjenju emisija CO₂ i drugih onečišćujućih tvari iz tog sektora.

4.4. Bolje označivanje guma

Uredbom EU-a o označivanju guma promiču se sigurne gume s malom potrošnjom goriva i niskom razinom vanjske buke od kotrljanja, čime se osiguravaju uštede goriva i sigurnost cestovnog prometa²⁵. Drugi je njezin cilj potrošačima pružiti više podataka u obliku standardne oznake, čime se omogućuje bolja informiranost potrošača prije donošenja odluke o kupnji. Budući da gume mogu utjecati na potrošnju goriva vozila za 20 do 30 %, njihova učinkovitost ima znatan utjecaj na učinkovitost potrošnje goriva i emisije vozila.

Cilj je prijedloga Komisije da se ta uredba pooštri i da postane učinkovitija²⁶. Među ostalim, njome se želi osigurati jasnu vidljivost oznake za potrošače kada kupuju gume. To znači i da

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en

²⁴ U skladu s člankom 7. stavkom 3. Direktive 2014/94/EU, Provedbena uredba Komisije o zajedničkoj metodologiji za usporedbu jediničnih cijena alternativnih goriva u skladu s Direktivom 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća, C(2018)2751.

²⁵ Uredba 1222/2009.

²⁶ COM(2018) 296.

oznaka mora biti razumljiva potencijalnim kupcima, odnosno da razumiju oznake o učinkovitosti, na primjer u smislu njihove preciznosti i pouzdanosti. Uz to, cilj je Uredbe i proširiti raspon parametara učinkovitosti na oznaci kako bi se uključili novi elementi te u većoj mjeri uzeli u obzir i drugi politički prioriteti EU-a kao što je plan za kružno gospodarstvo. Konačno, Uredbom se poboljšava nadzor tržišta.

4.5. Projektni zahtjevi za kamione u cilju smanjivanja emisija CO₂ i poboljšavanja sigurnosti

Aerodinamički otpor vozila ima izravan učinak na emisije CO₂. Komisija stoga predlaže reviziju zakonodavstva u pogledu težine i dimenzija određenih cestovnih vozila kako bi se za tri godine, odnosno do 2019., produžili rokovi za proizvođače i time im se omogućilo uvođenje na tržište zaobljenijih kabina boljih aerodinamičkih svojstava.²⁷ Zajedno s prijedlogom Komisije za uvođenje standarda CO₂ za teška teretna vozila, ciljevi su prijedloga pridonijeti smanjivanju emisija CO₂ iz prometnog sektora i smanjiti zagađenje okoliša. Treći je cilj povećati sigurnost ostalih sudionika u prometu i povećati vidljivost i udobnost za vozače te kontinuirano olakšavati intermodalni prijevoz.

4.6. Revizija okvira za oporezivanje energije u cilju promicanja elektromobilnosti

Iako u ovom paketu neće biti sveobuhvatne revizije Direktive o oporezivanju energije, Komisija će nastaviti ispitivati načine kojima bi se promicala elektromobilnost u kontekstu buduće revizije te direktive. Nadalje, pristup koji se temelji na utvrđivanju samo minimalnih stopa za oporezivanje na razini EU-a dopušta državama članicama da već sada prilagode svoje stope kako bi poticale mobilnost s niskom razinom emisija, pri čemu nisu potrebne izmjene zakonodavstva EU-a. Države članice posebno bi trebale revidirati postojeći preferencijalni tretman dizelskog goriva.

4.7. Pojednostavljivanje provedbe osnovne transeuropske prometne mreže kako bi se ostvarila mobilnost s niskom razinom emisija

Kako bi se uvela čista, sigurna, digitalna i povezana rješenja u prometnom sektoru, neophodna je infrastruktura. Transeuropska prometna mreža okosnica je europske prometne infrastrukture. Cilj Komisije je osigurati da ona bude učinkovita, pametna, sigurna i održiva. Mreža u velikoj mjeri utječe na načine prijevoza robe i putnika jer se u njezinu okviru uspostavljaju zajednički zahtjevi, osmišljavaju kvalitetni infrastrukturni projekti i potiču inovacije. U tom kontekstu ovaj treći paket za mobilnost uključuje prijedlog Uredbe namijenjene olakšavanju provedbe osnovne transeuropske prometne mreže i promicanju multimodalnosti. Cilj je predloženih mjera pojednostavljivanje postupaka odobravanja dozvola, javne nabave i drugih administrativnih postupaka kako bi se povećala njihova učinkovitost, uvela veća transparentnost i dobila veća potpora javnosti. Stoga će ovaj prijedlog biti katalizator čišće, sigurnije i povezanije mobilnosti davanjem prednosti odobravanju povezanih projekata na osnovnoj transeuropskoj prometnoj mreži.²⁸

Uz to, paket će biti popraćen pozivom na podnošenje prijedloga u sklopu Instrumenta za povezivanje Europe. Bespovratna sredstva EU-a u iznosu od 450 milijuna EUR bit će dostupna za ulaganja u projekte kojima se izravno pridonosi sigurnosti na cestama, digitalizaciji i multimodalnosti u prometnom sektoru.

5. ZAKLJUČCI

²⁷ Direktiva (EU) 2015/719 COM(2018) 275.

²⁸ COM(2018) 277.

Ovim trećim paketom „Europa u pokretu” Komisija kompletira niz različitih zakonodavnih prijedloga i potpornih mjera kao dio cjelovitog, integriranog i na budućnost usmjerenog pristupa za ostvarivanje čiste, povezane i konkurentne mobilnosti za građane EU-a. Digitalizacija, dekarbonizacija i inovacije predstavljaju prekretnicu u području mobilnosti. EU mora iskoristiti nove mogućnosti koje se u tom kontekstu pružaju, a istovremeno biti odgovarajuće pripremljen da odgovori na niz različitih izazova tijekom tranzicije. Mobilnost je temeljni preduvjet za slobodu kretanja ljudi i robe, što je ključno za neometano funkcioniranje Europske unije. Stoga je izvanredno važno da se ovo pitanje pravilno rješava i da EU, a posebno njegove industrije bitne za mobilnost, zadrži svoje vodstvo u tom vitalnom sektoru za gospodarstvo i društvo, ostane konkurentan i ubuduće te da se osigura da usluge mobilnosti budu sigurne, čiste i održive. Komisija stoga poziva suzakonodavce da bez odgađanja prihvate zakonodavne prijedloge u ovom sazivu Parlamenta i time osiguraju da Europa ostane u pokretu.