EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 17.5.2018
COM(2018) 293 final

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

EVROPA V GIBANJU

Trajnostna mobilnost za Evropo: varna, povezana in čista

1. UVOD

V svojem govoru o stanju v Evropski uniji septembra 2017 je predsednik Juncker za EU in njeno industrijo določil cilj, da postaneta vodilni v svetovnem merilu na področju inovacij, digitalizacije in razogljičenja. Komisija je sprejela celosten pristop za zagotovitev, da bi politike mobilnosti EU izražale te politične prednostne naloge. Po uvedbi strategije za mobilnost z nizkimi emisijami[1] je Komisija maja oziroma novembra 2017[2] sprejela dva svežnja o mobilnosti. Ta dva svežnja določata pozitivno agendo ter vključujeta zakonodajne predloge in pobude za izvajanje strategije za mobilnost z nizkimi emisijami ter zagotovitev nemotenega prehoda na čisto, konkurenčno in povezano mobilnost za vse. Evropski parlament in Svet bi morala zagotoviti hitro sprejetje teh predlogov.

Ta tretji in zadnji sveženj o mobilnosti „Evropa v gibanju“ zagotavlja izvajanje nove strategije za industrijsko politiko iz septembra 2017, njen namen pa je zaključiti postopek omogočanja Evropi, da v celoti izkoristi ugodnosti posodobitve mobilnosti[3]. Pri tem je ključno, da se vsem državljanom EU v prihodnosti zagotovi varen, čist in učinkovit sistem mobilnosti. Izkoristiti moramo možnosti, ki jih ponuja nova tehnologija, da istočasno dosežemo več ciljev – varnejša in dostopnejša evropska mobilnost, konkurenčnejša evropska industrija, varnejša delovna mesta v Evropi ter čistejša mobilnost in boljša prilagojenost nujnosti obravnavanja podnebnih sprememb. V ta namen bo potrebna popolna zavezanost EU, držav članic in zainteresiranih strani.

Tehnološke spremembe vplivajo na vse dele družbe in gospodarstva ter spreminjajo življenja državljanov EU. Prevoz pri tem ni izjema. Nove tehnologije korenito spreminjajo okolje mobilnosti. Izpodkopavajo običajne poslovne modele in industrije na področju prometa ter prinašajo nove priložnosti v obliki novih storitev na področju mobilnosti in novih akterjev, pa tudi izzive. Trg dela ter zahtevana znanja in spretnosti se hitro razvijajo, EU pa mora ob intenzivni svetovni konkurenci ostati konkurenčna. Avtomobilska in prometna vrednostna veriga zagotavljata 12 milijonov delovnih mest, učinkovit prometni sistem pa je bistven za konkurenčnost EU, zato je prilagajanje spremembam ključnega pomena za politiko mobilnosti EU.

Spreminja se celo koncept prometa ter vse bolj so zabrisane tradicionalne meje med vozilom, infrastrukturo in uporabnikom. Ni več poudarka na prevoznem sredstvu: danes je predvsem zaradi povečane povezljivosti in avtomatizacije uporabnik vse bolj v središču veliko bolj prilagodljivega in integriranega sistema mobilnosti.

Prihod vedno bolj avtomatiziranih in povezanih vozil na trg je naslednja meja na področju prometa in bo korenito spremenil mobilnost državljanov v prihodnosti. Ta sprememba se je že začela in Evropa mora biti pripravljena. Digitalne tehnologije so sicer gonilna sila sprememb, vendar nam tudi pomagajo pri reševanju številnih izzivov, s katerimi se sooča današnji sistem mobilnosti. Ob vzpostavitvi trdnega regulativnega okvira bodo avtomatizirana vozila in napredni sistemi povezljivosti omogočili, da bodo vozila varnejša, lažja za souporabo in dostopnejša za vse državljane, vključno s tistimi, ki morda ne bodo mogli uporabljati današnjih storitev na področju mobilnosti, kot so starejši in invalidi. Lahko prispevajo k zmanjšanju prometnih zastojev, s čimer se bo povečala energijska učinkovitost in izboljšala kakovost zraka, ter k boju proti podnebnim spremembam. Politike EU morajo biti oblikovane tako, da bodo lahko izkoristile te dodatne koristi in bodo ustrezno usklajene.

---

1 COM(2016) 501 final.
2 COM(2017) 283 final in COM(2017) 675 final.
3 COM(2017) 479 final.

Evropa mora imeti vodilno vlogo pri tem preoblikovanju sistema mobilnosti, EU pa mora ukrepati na področjih, na katerih lahko poskrbi za resnične spremembe. EU je v najboljšem položaju, da zagotovi, da ta razvoj obravnava potrebe krožnega gospodarstva; da se v celoti upoštevajo družbene koristi, kot sta varnost in kakovost življenja; da se spodbujajo inovacije, delovna mesta in konkurenčnost ter da se karseda povečajo koristi za mobilnost državljanov na evropski ravni.

2. VARNA MOBILNOST: varnost na prvem mestu

Varnost je bistvenega pomena za vsak prometni sistem; vedno mora biti glavna prednostna naloga. Ker se mobilnost še naprej povečuje ter se korenito spreminja z digitalizacijo, razogljičenjem in inovacijami, je treba izkoristiti priložnosti za nadaljnje izboljšanje varnosti.

V primerjavi z drugimi deli sveta je raven varnosti na cestah EU zelo visoka. Vendar pa EU in njene države članice glede na veliko število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb, ki se še vedno pojavljajo vsakodnevno, ne morejo sedeti križem rok in si morajo še naprej prizadevati za manj smrtnih žrtev. V izjavi iz Vallette o varnosti v cestnem prometu iz marca 2017 so se nacionalne vlade držav članic EU zavezale, da bodo še naprej zmanjševale število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb v cestnem prometu, ter od Komisije zahtevale, naj usklajuje ukrepe na ravni EU. Komisijo so pozvale, naj „pripravi nov okvir za varnost v cestnem prometu za obdobje 2020–2030, vključno z oceno rezultatov glede varnosti v cestnem prometu, upoštevajoč cilje, določenih v tej izjavi“. Zavezale so se, da bodo določile cilj, da se v EU do leta 2030 število hudih telesnih poškodb prepolovi glede na leto 2020.[4]

Varnost v cestnem prometu se je v zadnjih desetletjih zaradi ukrepov, izvedenih na ravni EU ter na nacionalni, regionalni in lokalni ravni, zelo izboljšala. Med letoma 2001 in 2010 se je število smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU zmanjšalo za 43 odstotkov, med letoma 2010 in 2017 pa še za nadaljnjih 20 odstotkov. Kljub temu je leta 2017 na cestah EU umrlo 25 300 ljudi, kar je enako približno 70 smrtnim žrtvam na dan, približno 135 000 ljudi pa je bilo hudo telesno poškodovanih, med njimi številni pešci, kolesarji in motoristi. Humanitarni in socialni stroški, ki se odražajo v teh številkah, so nesprejemljivi. V denarnem smislu je bil letni strošek smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb v cestnem prometu ocenjen na več kot 120 milijard EUR, kar je približno 1 odstotek BDP.

Kljub nadaljnjemu znatnemu uspehu nekaterih držav članic pri zmanjševanju števila smrtnih žrtev v cestnem prometu je napredek v EU kot celoti v zadnjih letih stagniral. Čeprav se je število smrtnih žrtev v letih 2016 in 2017 zmanjšalo za približno dva odstotka, so nekatere države članice poročale celo o povečanem številu smrtnih žrtev. Velik izziv bo doseganje cilja EU, da se med letoma 2010 in 2020 razpolovi število smrtnih žrtev v cestnem prometu.[5]

Pomembni dejavniki, ki prispevajo k prometnim nesrečam, so hitrost, vožnja pod vplivom alkohola ali drog ter neuporaba varnostnega pasu ali čelad. Poleg teh dejavnikov in vse bolj razširjenega pojava odvračanja pozornosti zaradi mobilnih naprav v zapletenem okolju nastajajo novi trendi, zaradi katerih je potreben prilagodljiv in dinamičen pristop. Posebno pozornost bi bilo treba nameniti izpostavljenim udeležencem v cestnem prometu, zlasti kolesarjem in pešcem, saj se je število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb med njimi

[4] Sklepi Sveta o varnosti v cestnem prometu, 8. junij 2017, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/sl/pdf.

[5] „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020, COM(2010) 389 final. Bela knjiga – Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, COM(2011) 144 final.

znatno povečalo. Ker se pričakuje, da bodo te oblike trajnostne mobilnosti, kot je na primer kolesarjenje, vse pomembnejše, je treba nujno sprejeti posebne ukrepe za izboljšanje zaščite teh udeležencev v cestnem prometu.

Tehnološki napredek, predvsem pri povezljivosti in avtomatizaciji, ustvarja nove priložnosti za odpravo ali nadomestitev človeških napak, s prehodom na vozila brez voznika pa bi se morala dolgoročno zagotoviti večja varnost za državljane. Vendar se v prehodni fazi pojavljajo nova tveganja, pri čemer so nekatera povezana z delovanjem visoko avtomatiziranih vozil v mešanem prometu in kompleksno interakcijo med voznikom in vozilom (vmesnik človek-stroj), ter vprašanja kibernetske varnosti. Zaradi demografskih sprememb in različnih pristopov na področju osebne mobilnosti bodo nastajali novi izzivi.

Prav tako bi bilo treba bolje izkoristiti sinergije med varnostnimi in trajnostnimi ukrepi. Spodbujanje uporabe brezemisijskih načinov prevoza mora iti na primer z roko v roki z zagotavljanjem varnejšega okolja za pešce in kolesarje. Nove in varnejše oblike mobilnosti so lahko povezane tudi z izboljšanim dostopom do mobilnosti za vse člane družbe, zlasti za invalide in vedno večji delež starejših ljudi.

Iz tega je razvidno, da je potreben okrepljen pristop k izvajanju politike EU na področju varnosti v cestnem prometu in varnosti vozil, pri katerem so poudarjeni učinek in rezultati ter ki je dovolj prilagodljiv za nenehno prilagajanje na spreminjajoče se okoliščine in vključujoč.

Še vedno je dolgoročni cilj EU, da se do leta 2050 čim bolj približa odpravi smrtnih žrtev v cestnem prometu („vizija nič“). Enako bi bilo treba doseči za hude telesne poškodbe. EU si bo prav tako prizadevala doseči nov vmesni cilj, tj. med letoma 2020 in 2030 zmanjšati število smrtnih žrtev v cestnem prometu za 50 odstotkov ter v istem obdobju zmanjšati število hudih telesnih poškodb za 50 odstotkov (z uporabo nove skupne opredelitve hude telesne poškodbe, dogovorjene z vsemi državami članicami)[6].

Za lažje doseganje teh ciljev Komisija predlaga skupni okvir za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 skupaj z akcijskim načrtom (Priloga 1), ki ga je treba podrobneje oblikovati v sodelovanju z državami članicami do sredine leta 2019. Ta skupni okvir varnosti v cestnem prometu bi bilo treba izvajati z uporabo pristopa „Varni sistem“, ki ga na svetovni ravni priporoča Svetovna zdravstvena organizacija in ki se vse bolj uporablja v državah članicah, regijah in občinah EU. Njegov glavni cilj je obravnava vzrokov nesreč na integriran način ter povezava več varnostnih mehanizmov, kar omogoča nadomestitev neuspešnega mehanizma z drugimi mehanizmi.

S pristopom „Varni sistem“ smrtne žrtve in hude telesne poškodbe v prometnih nesrečah ne pomenijo neizogibnega davka, ki ga bi bilo treba plačati za mobilnost. Nesreče se bodo sicer še vedno dogajale, vendar je mogoče smrtne žrtve in resne telesne poškodbe v večini primerov preprečiti. „Varni sistem“ predpostavlja, da ljudje delajo napake, vendar je njegov cilj zagotoviti, da posledica takšnih napak niso smrtne žrtve ali hude telesne poškodbe.

Boljša konstrukcija vozil, izboljšana cestna infrastruktura in nižje hitrosti na primer lahko prispevajo k blaženju posledic nesreč. Odgovornost za pristop „Varni sistem“ si usklajeno delita javni in zasebni sektor. Njegova uporaba se skrbno spremlja, da se ocenijo rezultati in po potrebi prilagodijo ukrepi ob upoštevanju izkušenj, novih podatkov in novih tehnologij.

[6] Sklepi Sveta o varnosti v cestnem prometu, 8. junij 2017, http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/sl/pdf.

Konkretne rezultate je mogoče doseči z boljšim usklajevanjem med državami članicami in uporabo pristopa „upravljanje po ciljih“. Za učinkovito obravnavo znanih vzrokov nesreč je potrebna kombinacija različnih instrumentov in ukrepov. Zakonodaja se tako lahko dopolni z uporabo meril, izrecno povezanih z varnostjo v cestnem prometu, za upravičenost do financiranja na ravni EU in na nacionalni ravni, z izboljšanim prenosom „pridobljenih izkušenj“ in najboljših praks ter s kampanjami ozaveščanja. S tem se bo zagotovilo, da se bodo ukrepi, ki pomembno prispevajo k varnosti, bolj usmerjeno financirali s sredstvi EU. Poleg tega Komisija poziva vse zainteresirane strani, naj se prostovoljno zavežejo, da bodo dosegle ambiciozen cilj „vizija nič“ (glej akcijski načrt v Prilogi 1).

Komisija bo podprla ta pristop s predstavitvijo ključnih kazalnikov uspešnosti v tesnem sodelovanju z državami članicami, ki so neposredno povezane z zmanjšanjem števila smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb. Ti kazalniki bodo opredeljeni ob posvetovanju s strokovnjaki iz organov držav članic in s širokim krogom zainteresiranih strani ter bi morali temeljiti na skupni metodologiji merjenja in dogovorjenih izhodiščnih vrednostih in (kolikor je mogoče) biti povezani s ciljnimi rezultati. Komisija bo proučila načine za podporo državam članicam pri skupnem delu glede metodologije in meritev.

Zakonodaja, tudi na ravni EU, bo še naprej imela ključno vlogo v okviru celostnega pristopa „Varni sistem“. Od marca 2018 je v veljavi zakonodaja o sistemu za samodejni klic v sili (eCall)[7]. Sistem „eCall“ v primeru hude nesreče samodejno obvesti službe za pomoč v sili in sporoči lokacijo vozila. Obvezen je za osebna vozila in lahka vozila, prva serija vozil, opremljenih s sistemom eCall, pa se bo na cestah EU predvidoma pojavila do sredine 2018. S tem sistemom se lahko odzivni čas v nujnih primerih skrajša za do 40 odstotkov na mestnih območjih in do 50 odstotkov na podeželju. Komisija proučuje njegovo razširitev na druge kategorije vozil.

Kot del tega „tretjega svežnja o mobilnosti“ Komisija sprejema dva predloga za dosego cilja varnosti v cestnem prometu. Eden od ciljev je spremeniti standarde EU na področju varnosti vozil, tako da bi na primer vključevali najnovejše varnostne elemente, drugi pa izboljšati upravljanje varnosti cestne infrastrukture.

Avtomobilska industrija EU je na čelu razvoja tehnologij, ki omogočajo uvedbo vedno bolj cenovno dostopnih sistemov varnosti vozil. Čeprav bodo pripomogli k preprečevanju nesreč, je potrebnih več ukrepov. Nepogrešljivi so izboljšani aktivni in pasivni varnostni elementi vozil za zaščito potnikov v vozilih ter pešcev, kolesarjev in drugih izpostavljenih udeležencev v prometu. Zato Komisija predlaga celovit sveženj novih obveznih ukrepov za izboljšanje varnosti vozil, s katerimi se bodo novi sistemi za preprečevanje nesreč povezali s posodobljenimi aktivnimi in pasivnimi varnostnimi ukrepi, da bi se v splošnem zmanjšalo število smrtnih žrtev na cestah EU. Novi varnostni elementi vozil so stroškovno učinkoviti in izvedljivi ter imajo velik potencial za znatno zmanjšanje števila smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb za udeležence v prometu, znotraj in zunaj vozila. Prav tako utrjujejo pot za širšo uvedbo avtomatiziranih vozil.

Izboljšani preskusni protokoli bodo od proizvajalcev zahtevali, da opremijo avtomobile z naprednejšimi sistemi za zadrževanje potnikov, da bi se zagotovila boljša zaščita starejših ljudi. Bolje zaščiteno bo tudi vse večje število pešcev in kolesarjev, ki si morajo cesto deliti z vozili, na primer z novimi zmogljivostmi za zaznavanje možnosti trka in izboljšanjem

[7] Uredba (EU) 2015/758 in Sklep št. 585/2014/EU.

neposredne vidljivosti za voznike tovornjakov. Z novimi predlaganimi ukrepi bodo obravnavana tudi družbena vprašanja, kot sta prekoračitev hitrosti ali uporaba pametnih telefonov za volanom. Vsi ti novi ukrepi za varnost vozil bistveno prispevajo k izboljšanju varnosti v cestnem prometu.

Cilj drugega zakonodajnega predloga Komisije je izboljšati upravljanje varnosti cestne infrastrukture, da bi se zmanjšala število prometnih nesreč in resnost nastalih nesreč. Izboljšuje preglednost in izvajanje obstoječih postopkov v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (ocene učinka, revizije, inšpekcijski pregledi) ter uvaja nov postopek za ugotavljanje nevarnosti nesreč v celotnem omrežju. To bo omogočilo primerjavo ravni varnosti cest po vsej Evropi in sprejemanje odločitev o naložbah, vključno s financiranjem iz EU. Poleg tega bi bilo treba področje uporabe zakonodaje razširiti zunaj vseevropskega prometnega omrežja na primarne ceste, pomembne za celotni promet EU, saj se na njih pripeti velik odstotek hudih prometnih nesreč. To je v interesu vseh državljanov in podjetij EU, ki uporabljajo integrirano cestno omrežje, ter potrjuje prakso številnih držav članic, ki so že razširile uporabo zakonodaje EU na glavne ceste zunaj vseevropskega prometnega omrežja.

V bližnji prihodnosti se bo morala napredna tehnologija vozil zanašati na trenutno fizično infrastrukturo. Zato bo predlog omogočil prihodnje določanje zahtev glede varnosti infrastrukture (npr. jasne cestne označbe in prometni znaki), potrebnih za uvajanje novih tehnoloških elementov, kot so sistemi preprečevanja zapustitve voznega pasu. To bo prvi primer pomembnega prispevka infrastrukture k varnemu uvajanju povezanih in avtomatiziranih sistemov mobilnosti.

Komisija bo še naprej imela vodilno vlogo na svetovni ravni na področju varnosti v cestnem prometu, pri čemer bo tesno sodelovala z mednarodnimi organizacijami, zlasti z Združenimi narodi, delila tehnično znanje in izkušnje ter dobro prakso ter proučevala možne načine sodelovanja pri mednarodnih pobudah za financiranje. Še naprej se bo izvajalo posebno namensko sodelovanje s sosednjimi državami EU, zlasti državami Zahodnega Balkana in Turčijo ter državami vzhodnega partnerstva in sredozemske regije.

Komisija si v okviru akcijskega načrta v tesnem sodelovanju z državami članicami in zainteresiranimi stranmi prizadeva, da bo pri preoblikovanju sistema mobilnosti v prihodnjih letih varnost ostala na prvem mestu. Z izvajanjem pristopa „Varni sistem“ bi morali ukrepi, predlagani v tem okviru za varnost v cestnem prometu, imeti dejanski učinek ter prispevati k nadaljnjemu bistvenemu in potrebnemu izboljšanju varnosti na cestah EU, in s tem, kar je najpomembneje, reševati življenja.

3. POVEZANA IN AVTOMATIZIRANA MOBILNOST: naslednji korak na poti v prihodnost

3.1 Strategija za uvajanje povezanih in avtomatiziranih vozil v Evropi

Vozila brez voznika in napredni sistemi povezljivosti bi morali omogočiti, da bodo vozila varnejša in lažja za souporabo, ter zagotoviti dostop do storitev na področju mobilnosti več uporabnikom. Te tehnologije lahko pripomorejo tudi k obravnavanju številnih glavnih izzivov, s katerimi se srečuje današnji sistem cestnega prometa, kot so varnost v cestnem prometu, prometni zastoji, energijska učinkovitost in kakovost zraka. Znatno bodo spremenili vzorce mobilnosti, javni prevoz in urbanistično načrtovanje. Vozila, ki vozniku vsaj v nekaterih voznih razmerah vse bolj omogočajo, da razen vožnje opravljajo druge naloge, bi morala biti dana na komercialni trg do leta 2020. Ta razvoj bi lahko spremenil celoten

ekosistem avtomobilske industrije.[8] Mobilnost brez voznika bo imela tudi daljnosežne posledice za gospodarstvo EU kot celoto, saj bo vplivala na njeno konkurenčnost in vodilni tehnološki položaj, potencial za rast (produktivnost in učinki prelivanja na druge sektorje, vključno s telekomunikacijami ali elektronskim poslovanjem) in trge dela (odpuščanja, vendar tudi nova delovna mesta ter povpraševanje po novih znanjih in spretnostih).

Da bi Evropa ohranila vodilni položaj na svetovni ravni na področju avtomatizacije in povezljivosti vozil ter delovna mesta v EU, je bistveno, da se v Evropi razvijajo ključne tehnologije, da je avtomatizirana in avtonomna vožnja varna ter da je pravni okvir sodoben in zagotavlja ustrezno okolje za tehnološki napredek.

Evropska industrija je v dobrem položaju za konkurenčnost na svetovni ravni. Avtomobilska industrija EU je zaradi tehnoloških inovacij med najbolj konkurenčnimi v svetovnem merilu. EU je vodilna v svetovnem merilu na področju avtomatizacije. Nedvomna prednost so tudi storitve satelitske navigacije Galileo z večjo natančnostjo določanja položaja. Seveda bodo tako kot pri vsaki prelomni tehnologiji uvajanje vozil brez voznika spremljala tveganja, vendar tudi priložnosti. Toda prve ocene v splošnem kažejo na pozitivne gospodarske učinke, če bo EU izkoriščala priložnosti ter privabljala s tem povezana delovna mesta na svojem ozemlju.[9]

Glede na rezultate raziskav je več kot 90 odstotkov prometnih nesreč posledica človeške napake[10]. Z odpravo potrebe po vozniku bi morala avtonomna vozila bistveno izboljšati varnost v cestnem prometu. Na primer, vozila brez voznika bodo bolje upoštevala prometna pravila in se bodo odzivala hitreje kot ljudje. Povezana in avtomatizirana vozila lahko prav tako pomagajo zmanjšati zastoje, saj bodo olajšala souporabo vozil ter spodbujala nove in izboljšane poslovne modele (tj. mobilnost kot storitev), zaradi česar bo lastništvo osebnih vozil v mestih manj privlačno.

EU je že začela pripravljati podlago, na primer s sprejetjem strategij za kooperativne inteligentne prometne sisteme[11] in prihodnjo komunikacijsko tehnologijo 5G[12]. V nasprotju z drugimi deli sveta je v EU že vzpostavljen velik del potrebnega pravnega okvira. Leta 2018 je bil na primer prenovljen evropski okvir za homologacijo vozil, s katerim so bila uvedena pravila o nadzoru trga, ki zagotavljajo, da je za vozila, vključno z vozili brez voznika, vzpostavljen pravi notranji trg EU. Ta okvir EU je merilo za mednarodno usklajevanje z mednarodnimi partnerji pri Ekonomski komisiji Združenih narodov za Evropo. EU je prav tako dosegla velik napredek pri določanju pravil o varstvu podatkov, ki bodo oblikovala prihodnost enotnega digitalnega trga.

Vendar je treba storiti več. EU potrebuje jasno, v prihodnost usmerjeno in odločno agendo za ohranitev vodilnega položaja v tem zelo konkurenčnem sektorju. Tehnologija se hitro razvija in obstaja močna potreba po usklajenem pristopu in določanju prednostnih nalog za financiranje raziskovalnih, predstavitvenih in uvajalnih dejavnosti na evropski in nacionalni

[8] Avtomatizacija vpliva na vse načine prevoza (vodni, zračni, železniški in cestni), prevoz potnikov in tovora ter javni in zasebni prevoz. Vendar je verjetno, da bo imela za širšo javnost največji učinek avtomatizacija cestnega prevoza.

[9] Študija 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] Poročilo Komisije z naslovom Reševanje življenj: spodbujanje varnosti vozil v EU, COM(2016) 787 final.

[11] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0766.

[12] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sl/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588.

ravni, da bi čim bolje izkoristili tekoče in prihodnje programe, čim bolj povečali skupna prizadevanja javnih in zasebnih naložb ter v celoti izkoristili sinergije med povezljivostjo in avtomatizacijo. Prvi koraki so že bili narejeni na vozilih brez voznika na nacionalni ravni v državah članicah (npr. v Združenem kraljestvu, Nemčiji, Franciji, na Švedskem in Nizozemskem), zlasti na področju predstavitev in obsežnega preskušanja. Obsežni preskusi imajo pomembno vlogo pri razvoju in uvajanju ustreznih tehnologij ter spodbujanju sodelovanja med zadevnimi akterji, Komisija pa z namenskimi razpisi podpira čezmejno usklajevanje in obsežne čezmejne preskuse vozil brez voznika[13].

Potrebni so nadaljnji omogočitveni ukrepi za usmerjanje sektorja in držav članic, da razvijejo vozila brez voznika in njihovo interakcijo s prihodnjimi povezljivostnimi omrežji in drugimi vozili. Vključevali bodo hitrejše uvajanje storitev za kooperativne inteligentne prometne sisteme. V izjavi iz Amsterdama se zahtevajo jasne smernice EU za preprečevanje razdrobljenosti trga in izvedbo pravih naložb[14]. Nekatere države članice so že sprejele lastne strategije in že začenjajo sprejemati nacionalno zakonodajo. Na ravni EU je potreben pristop notranjega trga, da se zagotovijo minimalne ravni usklajenosti in interoperabilnosti ter pravna varnost.

Komisija kot odziv na te večplastne izzive in v prizadevanju za polno izkoriščanje novih priložnosti, ki jih ponuja ta tehnološki razvoj, predlaga pristop EU, ki temelji na treh medsebojno povezanih strateških ciljih:

- razvoj ključnih tehnologij in infrastrukture za krepitev konkurenčnosti EU;
- zagotavljanje varnega in zanesljivega uvajanja povezane in avtomatizirane vožnje;
- obravnava socialno-ekonomskih učinkov mobilnosti brez voznika.

EU lahko z ukrepi določi skupno vizijo za prihodnji razvoj sektorja in zagotovi, da je pravni okvir in okvir politike EU o ključnih vprašanjih (npr. varnost v cestnem prometu in kibernetska varnost) pripravljen za uvajanje novih izdelkov in storitev na trg. Prav tako lahko sprejme podporne ukrepe za razvoj in čezmejno uvajanje ključnih tehnologij, storitev in infrastrukture, vključno z vzpostavitvijo partnerstva v okviru naslednjega večletnega finančnega okvira EU, ki koristijo evropskim državljanom in evropski industriji. In kar je najpomembneje, EU lahko pomaga tudi pri obravnavi in oblikovanju skupnih evropskih rešitev za povezana družbena vprašanja, ki bodo verjetno odločilna za sprejetje navedenih novih tehnologij v družbi; To vključuje zlasti varstvo osebnih podatkov, temeljne etične odločitve, povezane z razvojem avtonomnih sistemov, jasno dodeljevanje odgovornosti v primeru nesreč ter učinke na delovna mesta in na znanja in spretnosti[15].

V spremnem sporočilu o strategiji EU za povezano in avtomatizirano mobilnost[16] so določeni posebni in dopolnilni ukrepi za doseganje navedenih treh osrednjih ciljev.

3.2 Vzpostavitev digitalnega okolja za izmenjavo informacij v prometnem sektorju

Poleg pobud, ki prispevajo k strategiji EU za povezano in avtomatizirano mobilnost, ta tretji sveženj o mobilnosti vključuje tudi dva predloga, ki sta namenjena vzpostavitvi popolnoma

[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] Glej tudi sporočilo o umetni inteligenci za Evropo (COM(2018) 237 final) in delovni dokument služb Komisije o odgovornosti za nastajajoče digitalne tehnologije (SWD(2018) 137 final).

[16] COM(2018) 283 final.

digitalnega in usklajenega okolja za izmenjavo informacij med prevozniki in organi. Predlagani uredbi o okolju enotnega evropskega okenca za pomorski sektor in o elektronskih informacijah o prevozu blaga se dopolnjujeta ter bosta omogočili elektronsko in poenostavljeno izmenjavo med podjetji in organi na prevoznih poteh od vstopne točke v pristaniščih EU do namembnega kraja blaga[17]. S tema predlogoma se bodo z učinkovitejšim povezovanjem različnih načinov prevoza pri logističnih dejavnostih skrajšali upravni postopki in olajšal pretok digitalnih informacij, kar bo prispevalo k večmodalnim rešitvam.

4. ČISTA MOBILNOST: Obvladovanje podnebnih izzivov ob ohranjanju konkurenčnosti industrije EU

4.1 Ustvarjanje konkurenčnega ekosistema baterij v Evropi – strateški akcijski načrt

Proizvodnja in razvoj baterij sta strateški prednostni nalogi za Evropo v okviru prehoda na čisto energijo ter ključni sestavni del konkurenčnosti v avtomobilski industriji. Zato je tudi sestavni del cilja Komisije iz nove strategije za industrijsko politiko, da EU postane vodilna v svetovnem merilu na področju inovacij, digitalizacije in razogljičenja[18].

Prvi izziv, tj. ustvariti konkurenčno in trajnostno industrijo proizvodnje baterij v Evropi, je ogromen, Evropa pa mora biti v tej svetovni tekmi hitra, da bi preprečila veliko tehnološko odvisnost od svojih konkurentov ter izkoristila velik potencial te industrije za zaposlovanje, rast in naložbe. Glede na nekatere napovedi bi lahko Evropa od leta 2025 pridobila trg baterij v višini do 250 milijard EUR letno, ki bi ga oskrbovalo vsaj 10 do 20 megatovarn (obrati za množično proizvodnjo baterijskih celic), da bi zadostila povpraševanju v EU[19].

Tega strateškega izziva se ob upoštevanju potrebnega obsega in hitrosti vlaganj ni mogoče lotiti razdrobljeno.

Komisija je oktobra 2017 s ključnimi zainteresiranimi stranmi v industriji, dejavnimi državami članicami in Evropsko investicijsko banko ustanovila „**evropsko zvezo za baterije**“[20]. Namen te sodelovalne platforme je pod vodstvom industrije olajšati razvoj dobro integriranih projektov za proizvodnjo baterijskih celic, pri čemer se združijo prednosti EU ter podpira sodelovanje med različnimi akterji vzdolž vrednostne verige, zagotovijo sinergije ter konkurenčnost in ekonomija obsega. Po ustanovitvi „evropske zveze za baterije“ je bil že dosežen viden napredek z napovedmi industrijskih konzorcijev ali partnerstev, katerih cilj je razvijati proizvodnjo baterijskih celic in povezanih ekosistemov.

Ta zagon je treba izkoristiti.

Komisija kot del svežnja „Evropa v gibanju“ po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi iz industrije in v tesnem sodelovanju z njimi (več kot 120 akterjev)[21] v okviru „evropske zveze za baterije“ predlaga celovit **strateški akcijski načrt za baterije** (Priloga 2), v katerem je

---

[17] COM(2018) 278 final in COM(2018) 279 final.

[18] Tudi v poročilu skupine na visoki ravni GEAR 2030 o prihodnosti avtomobilske industrije je bilo to opredeljeno kot eno od prednostnih področij ukrepanja. https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native.

[19] Vir: SZI InnoEnergy Evropskega inštituta za inovacije in tehnologijo (EIT) http://www.innoenergy.com/.

[20] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_sl.

[21] Pri tem je sodelovalo več kot 120 akterjev v industriji in s področja inovacij ter skupno podprlo priporočila za prednostne naloge, ki se izvajajo. http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/.

določen sklop konkretnih ukrepov, ki bodo prispevali k ustvarjanju tega inovativnega, trajnostnega in konkurenčnega ekosistema baterij v Evropi.

S tem akcijskim načrtom Komisija ne spodbuja samo čezmejnega in celostnega evropskega pristopa, temveč je poudarek tudi na trajnostni proizvodnji baterij v celotni vrednostni verigi, in sicer od pridobivanja in predelave (primarnih in sekundarnih) surovin, prek faze oblikovanja in proizvodnje baterijskih celic in baterijskih sklopov do njihove uporabe, ponovne uporabe, recikliranja in odstranjevanja v okviru krožnega gospodarstva. S takim pristopom se bosta spodbujali proizvodnja in uporaba visoko zmogljivih baterij ter se bodo določile referenčne vrednosti za trajnost v celotni vrednostni verigi.

Akcijski načrt združuje ciljno usmerjene ukrepe na ravni EU, vključno s področji surovin, raziskav in inovacij, financiranj/naložb, standardizacije/regulativnega in trgovinskega razvoja ter razvoja znanja in spretnosti, da bi Evropa v okviru krožnega gospodarstva postala vodilna na svetu v trajnostni proizvodnji in uporabi baterij.

Natančnejši namen načrta je:

- **zagotavljati varen dostop do surovin** iz držav zunaj EU, ki so bogate z viri, olajšati dostop do evropskih virov surovin ter omogočiti dostop do **sekundarnih surovin** z recikliranjem baterij v krožnem gospodarstvu;
- **podpirati evropsko proizvodnjo baterijskih celic v velikem obsegu in celotno konkurenčno vrednostno verigo v Evropi:** povezovanje ključnih akterjev v industriji in nacionalnih organov; partnersko sodelovanje z državami članicami in Evropsko investicijsko banko za podpiranje inovativnih in integriranih proizvodnih projektov v velikem obsegu, ki imajo pomembno čezmejno in trajnostno razsežnost;
- **krepiti vodilno vlogo industrije z večjo podporo EU za raziskave in inovacije** naprednih (npr. litij-ionske baterije) in prelomnih (npr. trdne baterije) tehnologij;
- **razvijati in krepiti visoko usposobljeno delovno silo v vseh delih vrednostne verige baterij,** da bi se z ukrepi na ravni EU in držav članic zapolnile vrzeli v znanju in spretnostih, in sicer z zagotavljanjem ustreznega usposabljanja, prekvalifikacije in izpopolnjevanja ter s prizadevanjem, da bi Evropa postala privlačna za vrhunske znanstvenike na področju razvoja in proizvodnje baterij;
- **podpirati trajnost industrije proizvodnje baterijskih celic v EU z najmanjšim možnim okoljskim odtisom.** Ta cilj bi bilo treba uresničevati predvsem z določitvijo zahtev za varno in trajnostno proizvodnjo baterij v Evropi;
- **zagotavljati skladnost s širšim regulativnim in omogočitvenim okvirom EU** (strategija za čisto energijo, svežnji o mobilnosti, trgovinska politika itd.).

Opredeljeni ukrepi lahko ustvarijo kratko- do srednjeročni učinek, zlasti na proizvodnjo baterijskih celic v EU, ter omogočijo dolgoročnejšo strukturno spremembo, ki bo prispevala k vzpostavitvi ekosistema baterij v EU, ki bo zajemal celotno vrednostno verigo baterij in pripravil podlago za naslednjo generacijo tehnologij baterij.

Za uspešno izvajanje različnih ukrepov bo treba to sodelovanje še okrepiti, Komisija pa računa na zavezo in prizadevanje vseh zainteresiranih strani pri spoprijemanju z evropskim izzivom na področju baterij. V ta namen bo Komisija še naprej tesno sodelovala z državami

članicami in industrijo v okviru evropske zveze za baterije, da se ohrani zagon in zagotovi, da se zaveze in sprejeti ukrepi hitro pretvorijo v oprijemljive rezultate.

Komisija želi s tem akcijskim načrtom usmeriti Evropo na zanesljivo pot k prevzemu vodilne vloge v ključni industriji za prihodnost, pri tem pa podpirati delovna mesta in rast v krožnem gospodarstvu ter hkrati zagotavljati čisto mobilnost ter boljše okolje in kakovost življenja za državljane EU.

4.2 Dokončanje zakonodajnega okvira EU o emisijah CO_2 v cestnem prometu

V evropski strategiji za mobilnost z nizkimi emisijami je Komisija sprejela politično zavezo, da bo predlagala prvo zakonodajo EU o emisijah CO_2 iz težkih vozil. V okviru tega tretjega svežnja o mobilnosti Komisija uresničuje to zavezo[22]. Predlagani standardi za emisije CO_2 za tovornjake in avtobuse so pomemben dodatek k zakonodajnemu okviru, da bi se zmanjšale emisije toplogrednih plinov v cestnem prometu. Temeljijo na predlogu standardov za emisije CO_2 za avtomobile in kombinirana vozila za obdobje po letu 2020, sprejetemu novembra 2017 kot del drugega svežnja o mobilnosti.

Ta zakonodajni predlog je nujen za izpolnitev zavez EU iz Pariškega sporazuma ter za izvajanje okvira podnebne in energetske politike za leto 2030. Emisije CO_2 iz sektorja težkih vozil dejansko predstavljajo približno eno četrtino emisij v cestnem prometu, do leta 2030 pa naj bi se še povečale. Stroškovno učinkovito doseganje ciljev EU za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov ne bo mogoče brez prispevka iz sektorja težkih vozil.

Prevozniki, ki so večinoma mala in srednja podjetja, so lahko prikrajšani za prihranke goriva. Sicer bi bilo v njihovem dolgoročnem interesu zmanjšati izpostavljenost stroškom goriva z nakupom najučinkovitejših vozil, vendar stroškovno učinkovite in inovativne tehnologije zaradi tržnih in regulativnih ovir niso močno razširjene. Komisija zdaj predlaga odpravo nekaterih teh ovir, skupaj z revizijo drugih instrumentov, kot sta direktiva o evrovinjeti in direktiva o čistih vozilih, ter akcijskim načrtom o infrastrukturi za alternativna goriva, kar je Komisija nedavno predlagala v okviru prejšnjih dveh paketov mobilnosti.

Proizvajalci EU in dobavitelji sestavnih delov so v nevarnosti, da izgubijo svoj trenutni vodilni položaj na področju inovativnih tehnologij. Pomembni trgi, kot so Združene države Amerike, Kanada, Japonska, Kitajska in Indija, so v zadnjih letih uvedli standarde za porabo goriva in/ali emisije, da bi spodbudili inovacije in hitro izboljšali učinkovitost vozil. Predlog Komisije zagotavlja konkretne spodbude za inovacije in naložbe v nizkoogljične tehnologije v tem sektorju, ki jih vodi EU.

Komisija meni, da je emisije CO_2 iz težkih vozil najustrezneje urejati po postopnem pristopu s klavzulo o zgodnjem pregledu. Cilj zakonodaje bi moral biti izkoriščanje prvih razpoložljivih prednosti, pri čemer se zagotovi, da najbolj stroškovno učinkovite in že razpoložljive tehnologije hitro prodrejo na trg novih največjih tovornjakov. Štiri glavne skupine največjih tovornjakov so prvi tipi vozil, za katere bo imela EU od leta 2019 naprej zanesljive in certificirane podatke o emisijah. Pomenijo približno 65 do 70 % vseh emisij toplogrednih plinov iz težkih vozil.

Po pregledu leta 2022 na podlagi uradno certificiranih podatkov iz preteklih treh let bi bilo treba postopno uveljavljati učinke naprednejših tehnologij. Poleg tega bi se lahko cilji emisij

[22] COM(2016) 501 final.

CO_2 uporabljali tudi za druge tipe vozil, ki še niso zajeti v potrebni zakonodaji o certificiranju. Sem spadajo avtobusi, manjši tovornjaki in priklopniki.

Za avtobuse, za katere so nizko- in brezemisijski pogonski sistemi najbolj razširjeni, se cilji za zmanjšanje emisij iz tega prvega predloga ne uporabljajo, saj je treba pripraviti zakonodajo za zbiranje in certificiranje podatkov o njihovih emisijah toplogrednih plinov. Vendar bosta revidirana direktiva o čistih vozilih in akcijski načrt o infrastrukturi za alternativna goriva že zdaj na podlagi javnih naročil neposredno podpirala uvajanje nizko- in brezemisijskih avtobusov v mestih. To dopolnjujejo podporni ukrepi, namenjeni pospeševanju uvajanja infrastrukture za alternativna goriva, kot je opredeljeno v akcijskem načrtu, sprejetem v okviru drugega svežnja o mobilnosti. Poleg tega pobuda za uvajanje čistih avtobusov, ki jo je začela Komisija in jo podpira Odbor regij, ponuja platformo za pospešitev uvajanja čistih avtobusov[23].

Komisija poziva Evropski parlament in Svet, naj nemudoma sprejmeta to zakonodajo, da bi se izognili povečanju vrzeli glede emisij med sektorjem težkih vozil in preostalim sektorjem cestnega prometa, da bi lahko prevozniki izkoristili nižje stroške goriva ter zagotovili dolgoročno konkurenčnost proizvajalcev EU in dobaviteljev sestavnih delov.

4.3 Nova metodologija za primerjavo cen goriva za potrošnike

Komisija ob hitrem širjenju elektromobilnosti in vozil, ki uporabljajo vrsto različnih alternativnih goriv, predlaga metodologijo, ki bo omogočala uporabnikom enostavno primerjavo cen teh različnih goriv[24]. To bo pripomoglo k povečanju ozaveščenosti potrošnikov – tudi pri nakupu novih vozil – in preglednosti cen goriva ter bi moralo prispevati k diverzifikaciji virov energije v prometnem sektorju in k zmanjšanju emisij CO_2 in drugih onesnaževal na tem področju.

4.4 Izboljšanje označevanja pnevmatik

Uredba EU o označevanju pnevmatik spodbuja varne pnevmatike z velikim izkoristkom goriva in nizkimi stopnjami zunanjega kotalnega hrupa, da se zagotovita prihranek goriva in varnost v cestnem prometu[25]. Njen cilj je tudi s standardno oznako potrošnikom zagotoviti več informacij in tako vplivati na odločitve glede nakupa. Ker je poraba goriva vozila v 20 do 30 odstotkih odvisna od pnevmatik, njihova učinkovitost znatno vpliva na izkoristek goriva in emisije iz vozil.

Cilj predloga Komisije je zaostriti navedeno uredbo in povečati njeno učinkovitost[26]. Zlasti naj bi se zagotovilo, da je potrošnikom pri nakupu pnevmatik jasno vidna oznaka. To tudi pomeni, da potencialni kupci prepoznajo oznako ali razumejo parametre učinkovitosti, na primer v smislu natančnosti in zanesljivosti. Poleg tega je cilj Uredbe razširiti obseg parametrov učinkovitosti na oznaki, da bi se vključili novi elementi in naposled v večji meri upoštevale druge prednostne naloge politike EU, kot je načrt za krožno gospodarstvo. Poleg tega se bo z Uredbo okrepilo izvajanje nadzora trga.

---

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

[24] V skladu s členom 7(3) Direktive 2014/94/EU, Izvedbena uredba Komisije o skupni metodologiji za primerjave med cenami na enoto alternativnih goriv v skladu z Direktivo 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta, C(2018) 2751.

[25] Uredba (ES) št. 1222/2009.

[26] COM(2018) 296 final.

4.5 Konstrukcijske zahteve za tovornjake za zmanjšanje emisij CO_2 in izboljšanje varnosti

Aerodinamičnost vozil neposredno vpliva na emisije CO_2. Komisija zato predlaga revizijo zakonodaje o masah in merah nekaterih cestnih vozil, da se skrajša rok, ko proizvajalci lahko dajo na trg nova težka tovorna vozila z bolj zaobljenimi in aerodinamičnimi kabinami, za tri leta, tj. na leto 2019[27]. Predlog bo skupaj s predlogom Komisije za uvedbo standardov za emisije CO_2 za težka tovorna vozila prispeval k zmanjšanju emisij CO_2 v prometnem sektorju in koristil okolju. Eden izmed ciljev je tudi izboljšati varnost drugih udeležencev v cestnem prometu ter vidljivost in udobje za voznike, hkrati pa nenehno spodbujati intermodalni prevoz.

4.6 Revizija okvira o obdavčitvi energije za spodbujanje elektromobilnosti

Čeprav ta sveženj ne vključuje celovite prenove direktive o obdavčitvi energije, bo Komisija še naprej proučevala možnosti za spodbujanje elektromobilnosti v okviru prihodnje revizije navedene direktive. Poleg tega pristop, ki temelji na določitvi zgolj minimalnih stopenj obdavčitve na ravni EU, državam članicam že zdaj omogoča, da tudi brez spremembe zakonodaje EU prilagodijo svoje stopnje za podporo nizkoemisijske mobilnosti. Države članice bi morale zlasti pregledati obstoječo preferencialno obravnavo dizelskega goriva.

4.7 Racionalizacija izvajanja vseevropskega osrednjega prometnega omrežja za doseganje nizkoemisijske mobilnosti

Infrastruktura je nepogrešljivo orodje za uvajanje čistih, varnih, digitalnih in povezanih rešitev v prometnem sistemu. Vseevropsko prometno omrežje je temelj evropske prometne infrastrukture. Cilj Komisije je zagotoviti, da je omrežje učinkovito, pametno, varno in trajnostno. Tako omrežje z določanjem skupnih zahtev, ustvarjanjem kakovostnih infrastrukturnih projektov in spodbujanjem inovacij močno vpliva na vzorce mobilnosti v tovornem in potniškem prometu. V ta namen ta „tretji sveženj o mobilnosti“ vključuje predlog uredbe za olajšanje izvajanja vseevropskega prometnega osrednjega omrežja in spodbujanje večmodalnosti. Predlagani ukrepi so namenjeni poenostavitvi postopkov izdaje dovoljenj in javnega naročanja ter drugih upravnih postopkov za zagotovitev učinkovitejšega procesa, večje preglednosti in večje podpore javnosti. Ta predlog bo torej katalizator za čistejšo, varnejšo in bolj povezano mobilnost z zagotavljanjem prednostne obravnave za potrjevanje projektov, povezanih z vseevropskim prometnim osrednjim omrežjem.[28]

Poleg tega bo sveženj podprt z razpisom za zbiranje predlogov v okviru Instrumenta za povezovanje Evrope. Za naložbe v projekte, ki neposredno prispevajo k varnosti v cestnem prometu ter digitalizaciji in večmodalnosti v prometnem sektorju, bodo na voljo nepovratna sredstva EU v vrednosti 450 milijonov EUR.

5. SKLEPNE UGOTOVITVE

S tem tretjim svežnjem „Evropa v gibanju“ Komisija zaključuje svoj širok nabor zakonodajnih predlogov in omogočitvenih ukrepov, ki tvorijo celovit, integriran in v prihodnost usmerjen pristop k doseganju čiste, povezane in konkurenčne mobilnosti za državljane EU. Digitalizacija, razogljičenje in inovacije pomenijo, da je mobilnost na prelomnici. EU mora izkoristiti nove priložnosti, ki jih prinašajo, in se ustrezno pripraviti na številne izzive v času prehoda. Mobilnost je temelj prostega gibanja ljudi in prostega pretoka

[27] Direktiva (EU) 2015/719. COM(2018) 275 final.
[28] COM(2018) 277 final.

blaga, kar je ključnega pomena za nemoteno delovanje Evropske unije. Zato je bistveno, da ukrepamo pravilno ter da EU in zlasti njene pomembne industrije mobilnosti lahko ohranijo svojo vodilno vlogo v tem sektorju, ključnem za gospodarstvo in družbo, da ostanejo konkurenčne v prihodnosti ter zagotovijo, da so storitve mobilnosti varne, čiste in trajnostne. Komisija zato sozakonodajalca poziva, naj hitro sprejmeta zakonodajne predloge v okviru tega parlamenta in tako zagotovita, da bo „Evropa v gibanju“.