



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 22.6.2006
KOM(2006) 314 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EVROPSKÉMU PARLAMENTU

**Evropa v pohybu –
Udržitelná mobilita pro náš kontinent
Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období**

{SEC(2006) 768 }

OBSAH

1.	Nové souvislosti evropské dopravní politiky	3
1.1.	Cíle dopravní politiky	3
1.2.	Vyvíjející se souvislosti	4
1.3.	Evropská dopravní politika pro roky 2001 – 2006.....	6
2.	Situace v odvětví dopravy	7
2.1.	Růst dopravy	7
2.2.	Vlivy dopravy.....	8
3.	Udržitelná mobilita na vnitřním trhu – spojování Evropanů	9
3.1.	Pozemní doprava.....	9
3.2.	Letectví.....	10
3.3.	Vodní doprava.....	11
4.	Udržitelná mobilita občanů – spolehlivá, bezpečná a zabezpečená doprava.....	12
4.1.	Zaměstnanost a pracovní podmínky.....	12
4.2.	Práva cestujících.....	13
4.3.	Bezpečnost	13
4.4.	Ochrana	13
4.5.	Městská doprava.....	14
5.	Doprava a energie	15
6.	Optimalizace infrastruktury	16
6.1.	Dva úkoly: snížit přetížení dopravy a zvýšit dostupnost	16
6.2.	Mobilizace všech zdrojů financování.....	17
6.3.	Inteligentní zpoplatnění.....	17
7.	Inteligentní mobilita	18
7.1.	Dopravní logistika.....	18
7.2.	Inteligentní dopravní systémy	19
8.	Globální rozměr	20
9.	Závěr: obnovený program.....	21
	PŘÍLOHA 1.....	23
	PŘÍLOHA 2.....	25

1. NOVÉ SOUVISLOSTI EVROPSKÉ DOPRAVNÍ POLITIKY

1.1. Cíle dopravní politiky

Cílem udržitelné dopravní politiky EU je dosáhnout toho, aby naše dopravní systémy splňovaly hospodářské a sociální potřeby společnosti, jakož i její potřeby v oblasti životního prostředí. Účinné dopravní systémy jsou nezbytné pro zajištění evropské prosperity a mají významný dopad na hospodářský růst, sociální rozvoj a životní prostředí. Dopravní odvětví odpovídá asi 7 % evropského HDP a asi 5 % zaměstnanosti v EU. Doprava sama o sobě je důležitým průmyslovým odvětvím a zásadním způsobem přispívá k fungování evropského hospodářství jako celku. Mobilita zboží a osob je nezbytnou složkou konkurenceschopnosti evropského průmyslu a služeb. Mobilita je ostatně rovněž základním právem občanů.

Přes pomalý začátek se dopravní politika Evropské unie v průběhu posledních 15 let rychle rozvíjela. Cíle dopravní politiky EU, od Bílé knihy o dopravě z roku 1992¹ přes Bílou knihu z roku 2001² až po toto sdělení, zůstávají stále platné: pomoci poskytnout Evropanům účinné, efektivní dopravní systémy, které:

- *Nabízejí vysokou úroveň **mobility** jednotlivcům i podnikům v celé Unii. Dostupnost cenově nenáročných a vysoce kvalitních dopravních řešení zásadně přispívá k dosažení volného pohybu osob, zboží a služeb, ke zlepšování sociální a hospodářské soudržnosti a k zajištění konkurenceschopnosti evropského průmyslu.*
- ***Chrání** životní prostředí, zajistí energetickou ochranu, propagují minimální pracovní normy pro dané odvětví a chrání cestující a občany.*
 - V oblasti životního prostředí tlaky podstatně sílí a v budoucnu budou přetrvávat značné nesnáze v oblasti zdraví a životního prostředí, například pokud jde o znečištění ovzduší³. Je proto nezbytná podpora vysoké úrovně ochrany a zlepšování kvality životního prostředí.
 - Stejně tak *doprava* jakožto jeden z největších konzumentů energií *musí přispívat k zajištění energetické ochrany*;
 - V sociální oblasti podporuje politika EU zlepšení kvality zaměstnanosti a lepší kvalifikace pro evropské pracovníky v dopravě.
 - Politika EU chrání také evropské občany jakožto uživatele a poskytovatele dopravních služeb, jako spotřebitele i z hlediska jejich bezpečnosti a v poslední době též ochrany.
- ***inovují** v rámci podpory prvních dvou cílů mobility a ochrany prostřednictvím zvýšení účinnosti a udržitelnosti rostoucího odvětví dopravy. Politiky EU působí na rozvíjení a inovativní řešení pro zítřek, která jsou energeticky úsporná, která využívají alternativních energetických zdrojů nebo která*

¹ KOM (92) 494 ze dne 2. prosince 1992: „Budoucí rozvoj společné dopravní politiky.“

² KOM (2001) 370 ze dne 12. září 2001: „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout.“

³ KOM (2005) 446 v konečném znění ze dne 20. září 2005 o Tematické strategii o znečištění ovzduší

podporují velké inteligentní dopravní projekty jako Galileo, a přinášejí tato řešení na trh;

- **mezinárodně propojuje prostřednictvím směřování politik Unie na posílení udržitelné mobility, ochrany a inovací, a to členstvím v mezinárodních organizacích.** Je nutné, aby se vedoucímu postavení EU ve světovém měřítku v oblasti řešení souvisejících s udržitelnou dopravou, průmyslových odvětví, zařízení a služeb dostalo větší pozornosti.

Tyto cíle staví dopravní politiku Unie do centra **lisabonské agendy** pro růst a zaměstnanost. Jak je z tohoto sdělení patrné, jsou tyto politiky také dlouhodobějšího rázu, protože udržují v rovnováze hospodářský růst, sociální zabezpečení a ochranu životního prostředí ve všech politických rozhodnutích⁴.

Vnitřní trh již přinesl výhody silničnímu a leteckému odvětví a totéž se do budoucna očekává také v případě železniční a vodní dopravy. Získaná efektivita podpořená politikami EU učiní zejména železniční a vodní dopravu konkurenceschopnějšími, zejména na delší vzdálenosti. Mobilitu je nutné **zbavit** jejích negativních vedlejších účinků za pomoci širokého spektra politických nástrojů. Budoucí politika bude proto muset **zlepšit** potenciál vlastní každému druhu dopravy, aby mohly být splněny cíle čistých a účinných systémů dopravy. Je nutné posílit možnosti toho, jak technologie mohou přispět k šetrnějšímu působení dopravy na životní prostředí, a to zejména v souvislosti s emisemi skleníkových plynů. Několik velkých projektů v oblasti infrastruktury pomůže zmírnit environmentální tlak na určité koridory. Případně je nutné dosáhnout **posunu** ke druhům dopravy šetrnějším k životnímu prostředí, obzvláště na dlouhé vzdálenosti, v městských oblastech a na přetížených koridorech. Zároveň je nutné optimalizovat každý druh dopravy. Všechny druhy dopravy se musejí stát šetrnějšími k životnímu prostředí, bezpečnějšími a energeticky účinnějšími. Nejlepší a udržitelné využívání zdrojů přinese též **součinnost více druhů dopravy**, tj. účinné používání různých druhů dopravy samostatně a ve vzájemném spojení. Tento přístup je plně v souladu s závěry Evropské rady ze dne 16. června 2006 a obnovené strategie udržitelného rozvoje, zejména pokud jde o její kapitolu o dopravě.

1.2. Vyuvíjející se souvislosti

Zatímco cíle zůstávají stále stejné, obecné souvislosti dopravní politiky EU se vyvíjejí:

- **Rozšířením** získala EU rozměr kontinentu. Rozšíření hlavních os transevropské sítě vytváří více koridorů, které jsou zvláště vhodné pro železniční a vodní dopravu. Evropský poloostrov je ještě silnější námořní mocností než kdy dříve: Baltské moře je obklopeno členskými státy EU a hlavní řeky, včetně osy Rýn – Dunaj, nabízejí propojení s námořními zónami. Unie složená z 25 členských států, brzy ze 27, je rozmanitější. Zatímco na hustě osídleném a průmyslovém „středním západu“ je hlavním problémem znečišťování životního prostředí, využívání půdy a přetížení dopravy, pro ostatní členské státy je klíčovou starostí dostupnost. Rozmanitost může v určitých oblastech politiky vyžadovat více diferencovaná řešení, která zanechávají prostor pro místní, regionální a vnitrostátní řešení a přitom zajišťují vnitřní dopravní trh v celé Evropě.

⁴ Viz sdělení Komise KOM (2005) 658 v konečném znění ze dne 13. prosince 2005 o hodnocení strategie udržitelného rozvoje. Akční platforma.

- Dopravní **odvětví** se změnilo. Na evropské úrovni, zejména v letectví a námořní dopravě, dochází ke sjednocování. Vnitřní trh přispěl k vytvoření konkurenceschopné silniční dopravy a také stále konkurenceschopnějších železnic. Kromě toho bylo možno v posledních pěti letech sledovat účinky globalizace vedoucí k vytvoření velkých logistických společností s působností na celém světě. Evropská dopravní politika se bude muset mnohem více soustředit na posílení mezinárodní konkurenceschopnosti svých odvětví multimodální dopravy a na nabídnutí integrovaných řešení v rámci různých druhů dopravy se zaměřením na řešení překážek a slabých míst v logistickém řetězci. Zároveň musí vnitřní trh i nadále dávat volnost začínajícím a malým a středním podnikům.
- Doprava se rychle stává odvětvím vyspělých technologií a výzkum a **inovace** jsou pro její další rozvoj klíčové. Technologické inovace v dopravě v rámci zvýšeného rozpočtu na výzkum plynoucího ze 7. evropského rámcového programu pro výzkum a vývoj (2007–2013) přispívají přímo k evropské konkurenceschopnosti a programům pro životní prostředí a sociálním programům. Na základě strategických výzkumných plánů vyvinutých evropskými technologickými platformami v dopravě, patří mezi příslušné činnosti zlepšování ekologické šetrnosti povrchové a letecké dopravy, modernizace řízení letecké dopravy, odstranění přetížení evropských dopravních koridorů, městská mobilita, intermodalita a interoperabilita, jakož i bezpečnost a ochrana v dopravě a konkurenceschopná průmyslová základna. Mezi nejslibnější prioritní oblasti patří inteligentní dopravní systémy zahrnující komunikaci, navigaci a automatizaci, **technologie motorů umožňující zvýšenou úsporu paliv** a **podpora využívání** alternativních paliv.
- Mezinárodní **závazky týkající se životního prostředí**, včetně závazků plynoucích z Kjótského protokolu, musí být zahrnuty do dopravní politiky. Velkým úkolem jsou emise CO₂ a pokračující pozornost vyžaduje také kvalita ovzduší, hluková zátěž a využití půdy, ačkoli v posledních deseti letech došlo ke značnému pokroku, například ve snížení škodlivých emisí.
- Dopravní politika musí přispívat k dosahování cílů evropské energetické politiky, jak byly stanoveny v závěrech Evropské rady v březnu 2006, zejména s ohledem na zabezpečení dodávek a trvalou udržitelnost. Doprava představuje 30 % celkové **spotřeby energií** v EU. Z důvodu 98% závislosti na ropě ovlivňují vysoké ceny ropy dopravní odvětví a podněcují zlepšení výkonnosti energetiky, diverzifikovaná řešení dodávky a politiku ovlivňující poptávku, vše s podporou nových, inovativních technologií.
- **Mezinárodní souvislosti** se také změnily. Neustálá hrozba terorismu ovlivnila dopravu více než jakékoli jiné odvětví. Hospodářská globalizace měla vliv na obchodní toky a zvýšenou poptávku po mezinárodní dopravě do rozvíjejících se ekonomik a z nich. Budou-li EU a členské státy spolupracovat, mohou formovat globální obraz tak, aby lépe odrážel naše hospodářské, sociální a environmentální zájmy. Vnější dopravní politika EU se liší podle států, regionů a druhu dopravy. Politika vůči kandidátským zemím v souvislosti s přistoupením, a dokonce i vůči partnerům v evropském sousedství nyní zdůrazňuje postupné rozšíření vnitřního dopravního trhu do těchto zemí.

- Vyvíjí se také evropská **správa**. Z velké části je zaveden základní právní rámec vnitřního trhu. Nyní mnoho závisí na účinném provádění na nejnižší úrovni. Řízení o nesplnění povinnosti pro nedostatky při provádění byla v nezbytných případech zahájena. Zároveň ponaučení ze sledování vnitřního trhu a z rozsáhlých konzultací zúčastněných stran pomáhají Komisi podpořit výměnu osvědčených postupů a poskytovat lepší právní úpravu, včetně nejrůznějších zjednodušení. Právní úprava musí jít ruku v ruce s inovacemi. Evropské agentury byly založeny ve čtyřech oblastech dopravní politiky: tato druhá úroveň evropské správy poskytuje odborné technické vstupní informace a pomáhá při provádění *acquis*.

1.3. Evropská dopravní politika pro roky 2001 – 2006

Bílá kniha z roku 2001 určila jako hlavní problémy nerovnovážený vývoj různých druhů dopravy, přetěžování silnic a měst, jakož i ve vzdušném prostoru, a dopad na životní prostředí. Bílá kniha proto navrhla politiky k přizpůsobení rovnováhy mezi druhy dopravy, zdůraznila potřebu vypořádat se s problematickými oblastmi v transevropských sítích (TEN) a snížit počet silničních nehod; zároveň vyzvala k vytvoření účinné politiky týkající se zpoplatnění infrastruktury a uvedla, že je potřeba, aby Společenství posílilo své postavení v mezinárodních organizacích. Je nutné vzít v úvahu, že bílá kniha vycházela z předpokladu silného hospodářského růstu, k němuž však ve skutečnosti nedošlo.

Od roku 2001 byly schváleny hlavní legislativní návrhy a probíhá jejich uplatňování; jedná se např. o otevření železniční nákladní dopravy hospodářské soutěži, aktualizované sociální podmínky silniční dopravy, definice 30 prioritních projektů TEN, vytvoření evropského jednotného nebe, posílení práv cestujících v oblasti letectví, nová směrnice ke zpoplatnění silniční dopravy, kdy užitelské poplatky vycházející ze vzdálenosti lze v některých případech využít ve prospěch financování infrastruktury, podpora intermodální dopravy prostřednictvím programu Marco Polo a posílení právního rámce v oblasti námořní bezpečnosti. EU rovněž prokázala svou schopnost vyvíjet programy průmyslové inovace jako např. Galileo, ERTMS či SESAR. Většina opatření bílé knihy byla navržena nebo přijata. Ucelený popis těchto opatření a posouzení předpokládaných dopadů je zahrnuto v příloze 3, „Posouzení dopadů“.

V minulých letech proběhly rozsáhlé **konzultace**. Tyto konzultace zdůraznily ústřední úlohu dopravy v hospodářském růstu a potřebu upravit politická opatření. Sdělení „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“, které je odpovědí na početné otázky a příspěvky vznesené během konzultací, je založené na cílech dopravní politiky EU od jejího hlavního znovuuvedení v roce 1992 a na opatřeních stanovených v Bílé knize z roku 2001, z nichž většina byla provedena podle plánu.⁵

Zkušenosti nasbírané od roku 2001, jakož i další studie a projekty naznačují, že opatření plánovaná Komisí v roce 2001 nebudou sama o sobě stačit pro dosažení základních cílů politiky EU, zejména pokud jde o snížení negativních dopadů na životní prostředí a dalších účinků růstu dopravy a současně o usnadňování mobility jako klíčového účelu dopravní politiky. V rozšířené EU, situované v globalizovaném, rychle se měnícím světě je potřeba **širších, pružnějších nástrojů dopravní politiky**. Řešení mohou představovat evropská nařízení a jejich jednotné používání, hospodářské nástroje, mírné nástroje a technologická integrace nebo zeměpisně odlišený přístup za použití metod právních předpisů „na míru“ nebo

⁵ Seznam těchto opatření a stav jejich provádění viz v tabulce připojené v příloze o posouzení dopadu.

širší spolupráce. V každé určité oblasti Komise před přípravou konkrétních návrhů spoléhá v souladu se svou politikou zlepšování právní úpravy na konzultace občanů a dalších zúčastněných stran a na analýzu hospodářských, environmentálních a sociálních dopadů. Příloha 3 podává vysvětlení různých možností politiky, které na základě hodnocení mohou sloužit k navržení zde uvedených politických strategií.

2. SITUACE V ODVĚTVÍ DOPRAVY

2.1. Růst dopravy

Růst nákladní dopravy v EU, který představuje 2,8 % ročně, byl obecně v souladu s hospodářským růstem, který představoval v průměru 2,3 % v **období 1995 až 2004**. Osobní doprava rostla nižším tempem, asi o 1,9 %.⁶ Celkově vzrostla nákladní doprava v období 1995 až 2004 o 28 % a osobní doprava o 18 %, přičemž silniční nákladní doprava vzrostla o 35 % a silniční osobní doprava o 17 %. Námořní doprava na krátké vzdálenosti rostla téměř stejným tempem. Železniční nákladní doprava v členských státech, které otevřely železniční trh dříve, vzrostla více ve srovnání s ostatními zeměmi. Celkově vzrostla železniční nákladní doprava v letech 1995 až 2004 o 6 %. Osobní doprava po železnici výrazně stoupla (ačkoli ne tolik jako ostatní druhy dopravy) a téměř čtvrtina tohoto nárůstu nyní souvisí s vysokorychlostními vlaky. Letecká doprava v rámci EU vzrostla v tomtéž období o více než 50 %, a to i navzdory poklesu po útocích z 11. září, z důvodu vlivu liberalizace, která začala už na konci 80. let. Vnitrozemská vodní doprava zaznamenala v určitých členských státech během posledních deseti let velký růst (50 % v Belgii, 30 % ve Francii).

Největší **podíl na dopravě v rámci EU** představuje silniční doprava, a to 44 % pro nákladní dopravu a asi 85 % pro osobní dopravu. Faktory poptávky, jako je snížení hromadné dopravy materiálu a zvýšení důležitosti služeb až do domu a právě včas, nepochybně přispěly k silnému udržitelnému růstu silniční dopravy. Podíl železniční dopravy činí 10 % pro nákladní a 6 % pro osobní dopravu. Mezi hlavní strukturální trendy patří skutečnost, že v železniční nákladní dopravě došlo od roku 2001 k zastavení relativního poklesu a v mnoha členských státech počíná železniční doprava růst. Dalším charakteristickým trendem je silný a udržitelný dynamismus letecké a vodní dopravy. Letecká doprava dominuje trhu osobní dopravy na dlouhé vzdálenosti. Nízkonákladoví provozovatelé nyní představují 25 % veškeré plánované letecké dopravy v rámci EU a podněcují růst regionálních letišť. Námořní doprava představuje 39 % vnitřní nákladní dopravy a téměř 90 % vnějšího objemu obchodu. Jedna čtvrtina lodí na celém světě pluje pod evropskou vlajkou, 40 % jich je v evropském vlastnictví. Jelikož velké vodní cesty existují pouze v některých členských státech, představuje vnitrozemská vodní doprava pouze 3 % nákladní dopravy. Tento druh dopravy stále skýtá značný nevyužitý potenciál.

Zatímco Bílá kniha z roku 2001 předpokládala průměrný hospodářský růst ve výši 3 %, skutečnost v období 2000 až 2005 činila 1,8 %. Pro období mezi lety 2000 a 2020 hovoří prognózy o průměrné roční míře růstu HDP ve výši 2,1 % (52 % za celé období). Očekává se, že objem nákladní dopravy poroste přibližně podobným tempem (50 % za celé období),

⁶ Uvedené hodnoty se týkají EU-25.

zatímco u osobní dopravy se očekává nižší průměrný růst, a to přibližně 1,5 % za rok (35 % za celé období).⁷ Modelování⁸ potvrzuje, že se modální rozdělení dlouhodobě ustálí.

2.2. Vlivy dopravy

Ačkoli je doprava hlavním faktorem přispívajícím k růstu, představuje pro společnost také náklady. Odhaduje se, že **náklady na ochranu životního prostředí** související s dopravou činí 1,1 % HDP⁹. Úsilí vyvíjené na dosažení cílů splnění potřeb rostoucí mobility a přísných environmentálních norem začíná projevovat první příznaky napětí. V mnoha městech se například neplní normy na kvalitu ovzduší a rozvoj infrastruktury je potřeba navrhnout s řádným ohledem na ochranu přírody a omezení plánování. Přetížení silniční dopravy vzrostlo a stojí EU asi 1 % HDP. Škodlivé emise ze silniční dopravy výrazně klesly, zavedení katalyzátorů, částicových filtrů a dalších technologií instalovaných do vozidel pomohlo během posledních 15 let snížit emise NO_x a částic obsažených v emisích o 30 až 40 %, a to navzdory rostoucí intenzitě dopravy. Z tematické strategie o znečišťování ovzduší¹⁰ však vyplynula potřeba pokračovat, pokud jde o silniční vozidla, především zaváděním norem Euro 5 pro lehká vozidla (později na ně naváží normy Euro 6 a Euro VI pro těžká užitková vozidla). Modelování ukazuje, že tento trend bude pokračovat a na druhou stranu se zhorší emise CO₂ a hluchost. Lodní doprava je velkým znečišťovatelem ovzduší. Ačkoli letecké dopravní společnosti v posledních deseti letech snížily spotřebu paliva o 1 až 2 % na cestujícího a kilometr a zatížení hlukem z letadel se výrazně snížilo, celkový vliv civilního letectví na životní prostředí vzrostl z důvodu růstu dopravy. Například emise skleníkových plynů z letecké dopravy v posledních deseti letech rostly o více než 4 % ročně. Na vnitrostátní dopravu připadá 21 % emisí skleníkových plynů. Tyto emise stouply od roku 1990 asi o 23 %, což ohrožuje přibližování se cílům Kjótského protokolu. Opatření Bílé knihy z roku 2001 mají však na tyto environmentální trendy pouze malý vliv, zejména pokud se jedná o emise CO₂¹¹. Pozornost je též nutné věnovat nepříznivému působení hluku z různých druhů dopravy.

Bezpečnost se výrazně zlepšila. Počet smrtelných nehod klesl od roku 2001 o více než 17 %, i když tomu tak není ve všech členských státech. Silnice s asi 41 600 úmrtími a více než 1,7 milionu zraněnými v roce 2005 je však stále nejméně bezpečným druhem dopravy¹². To je nepřijatelné a všichni účastníci musejí zintenzívnit své úsilí ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu. V této oblasti se očekává, že pokračující opatření Bílé knihy z roku 2001 a iniciativa e-Safety¹³ ve střednědobém výhledu povedou ke značným přínosům v rámci hlavního cíle snížení smrtelných nehod o polovinu.

⁷ Prognóza založená na studii ASSESS: „Hodnocení přispění opatření TDS a dalších opatření dopravní politiky k provádění Bílé knihy o evropské dopravní politice pro rok 2010 v polovině období“ (2005) http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm.

⁸ Tyto předpovědi jsou založeny na scénáři konstantní politiky založené na Bílé knize z roku 2001 (viz studii ASSESS). Více údajů je uvedeno v grafech 3 a 4 v příloze 2.

⁹ Viz projekt UNITE – závěrečná zpráva. Environmentální náklady zahrnují znečištění ovzduší, hluk a globální oteplování. Sjednocení účtů a mezních nákladů na dopravní účinnost. 5. rámeček – výzkum a technický vývoj v dopravě. Listopad 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE.

¹⁰ Viz sdělení Komise o tematické strategii o znečišťování ovzduší – KOM (2005)446 ze dne 21. září 2005.

¹¹ Viz studii ASSESS. Více informací viz také zprávu EEA (Evropská agentura pro životní prostředí) č. 3/2006 – TERM 2005 (Mechanismy hlášení pro dopravu a životní prostředí).

¹² Viz sdělení Komise KOM (2006) 74 v konečném znění o Evropském akčním programu pro bezpečnost silničního provozu – zpráva v polovině období.

¹³ KOM (2003) 542 v konečném znění: Informační a komunikační technologie pro bezpečná a inteligentní vozidla; KOM (2005) 431 v konečném znění: Zpřístupnění systému eCall občanům.

Plány jako např. ty, které jsou uvedeny výše, jsou klíčové pro navržení a zhodnocení dopravní politiky, zejména s přihlédnutím k dlouhé době potřebné pro realizaci těchto politik a k souvisejícím investicím, které by ovlivnily skutečnost. Tyto scénáře musí přihlížet k různým úrovním skleníkových plynů a k omezením v oblasti fosilních paliv.

→ Akce: v zájmu navržení a zhodnocení budoucích politik podněcovat obsáhlou diskuzi o scénářích pro dopravu v horizontu 20 až 40 let s cílem vyvíjet nástroje pro celkový přístup k udržitelné dopravě.

3. UDRŽITELNÁ MOBILITA NA VNITŘNÍM TRHU – SPOJOVÁNÍ EVROPANŮ

Vnitřní trh EU je hlavní nástroj pro dosažení živoucího odvětví dopravy, které přináší růst a zaměstnanost. Jak ukázalo letectví a další odvětví jako např. telekomunikace, proces liberalizace vnitřního trhu podněcuje inovace a investice, aby bylo dosaženo lepších služeb za nižší náklady. Téhož úspěchu lze dosáhnout v celém odvětví dopravy. Cílem není jen vytvořit vnitřní trh v právním smyslu, ale také spolupracovat s uživateli a poskytovateli a tak pomoci učinit tento cíl průmyslovou realitou. Představuje to podporu společných pravidel a jejich případné doplnění, upravení nebo zjednodušení pro všechny druhy dopravy na základě pozorování a zkušeností. Rámec vnitřního trhu musí umožnit sjednocení různých druhů dopravy tak, aby bylo optimalizováno fungování dopravní sítě.

3.1. Pozemní doprava

Vnitřní tržní rámec **silniční** dopravy je dobře zaveden. Zatímco vnitrostátní silniční doprava je značně chráněna, mezinárodní silniční doprava je uvolněná. Kabotáž, nákladní doprava v rámci jedné země prostřednictvím dopravce z jiné země, představuje 1,2 % vnitrostátní silniční dopravy. Nejpozději do roku 2009 bude kabotáž otevřena s ohledem na všechny nové členské státy. Společná pravidla na úrovni odborných kvalifikací a pracovních podmínek přispívají k vysoké bezpečnosti a ke společenským normám. Důležitými činiteli, které ovlivní budoucí vývoj, je převaha malých společností a vliv značně rozdílné výše daní v různých členských státech na hospodářskou soutěž. Komise přezkoumá, jak lze vyrovnat nadměrné rozdíly v úrovních daně z pohonných hmot.

Právní rámec pro **železniční** nákladní dopravu bude dokončen do roku 2007. Třetí železniční legislativní balíček otevře také mezinárodní dopravu cestujících. Vnitrostátní regulační orgány budou muset zajistit plné vynuucování *acquis*. To umožní, aby se obnova odvětví železniční dopravy, kterou již lze sledovat v těch členských státech, které své trhy otevřely, rozšířila na celý vnitřní trh EU. Komise použije „režim sledování železničního trhu“ s cílem poskytnout srovnávací tabulku pro účinné otevírání železničního trhu v celé EU. EU musí vyřešit zbývající strukturální překážky konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy, zejména technické bariéry, jako je nízká úroveň interoperability, nedostatek vzájemného uznání železničního parku a produktů, slabá koordinace infrastruktury a propojení systémů výpočetní techniky či problém nákladu jednotlivých železničních vozů¹⁴. Kromě toho Komise přezkoumá, jak vyvinout lepší a inteligentní zpoplatnění infrastruktury, včetně internalizace vnějších nákladů po nedávném přijetí směrnice o silničních poplatcích (viz bod 6.3 níže). EU také pomůže finanční podporou při provádění prioritních projektů v rámci transevropských

¹⁴ Viz sdělení Komise KOM (2006) 189 v konečném znění ze dne 3. května 2006: „Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění prvního železničního balíčku“.

sítí, z nichž většina spadá do oblasti železniční dopravy, včetně systému řízení dopravy ERTMS, a též vývojem příslušných pokynů pro státní podporu.

V odvětví železniční dopravy se ve většině zemí stabilizoval podíl na trhu i zaměstnanost. Restrukturalizace a přizpůsobení si vyžádaly několik sociálně obtížných rozhodnutí a vedly k výraznému snížení zaměstnanosti v tomto odvětví. Provozovatelé železnic mohou nyní obnovit svou dlouhodobou životaschopnost prostřednictvím mezinárodního zaměření svých činností a soustředěním se na potřeby hospodářství a společnosti. Železnice dokázala, že její silná stránka je v osobní dopravě, zejména ve vysokorychlostních spojeních mezi centry měst. Rozšíření EU otevírá další dálková (přes 500 km) železniční spojení, která v kombinaci s účinnými logistickými operacemi mohou konkurovat silniční dopravě z hlediska poskytování služeb až do domu šetrných k životnímu prostředí. Komise přezkoumá možný program na podporu železniční nákladní sítě v rámci širšího kontextu nové politiky pro železniční dopravní logistiku (viz bod 7.1 níže). Uvolnění těchto příležitostí bude vyžadovat přizpůsobení železničních služeb a řízení infrastruktury z hlediska kvality, spolehlivosti, flexibility a zaměření na zákazníka.

→ Akce: přezkoumat zkušenosti na vnitřním trhu silniční dopravy a navrhnout zlepšení pravidel pro přístup na trh a pravidel pro přístup k tomuto povolání všude, kde to je potřeba; řešit otázku značných rozdílů ve výši spotřebních daní; s pomocí silných regulačních orgánů v členských státech provádět *acquis* pro železniční dopravu; s pomocí odvětví železniční dopravy a Evropské agentury pro železnice urychlit úsilí na odstranění technických a provozních překážek mezinárodních železničních činností; přezkoumat možný program na podporu železniční sítě zaměřené na nákladní dopravu v rámci širší politiky dopravní logistiky; sledování železničního trhu, včetně srovnávací tabulky.

3.2. Letectví

Vnitřní trh letecké dopravy se stal průmyslovou skutečností a představuje motor růstu. Restrukturalizace a integrace jsou značně pokročilé a rozmnožením leteckých cest v Evropě, vstupem nízkonákladových přepravců na trh a rozvojem regionálních letišť se trh rozšířil. Vnitřní trh přinesl zákazníkům značné výhody. EU je hlavní zúčastněnou stranou jak na poli zařízení pro leteckou dopravu, tak na poli leteckých služeb.

Je však potřeba neusnout na vavřínech, a tedy čelit výzvám pokračujícího růstu celosvětové hospodářské soutěže. Vnitřní trh se musí rozšířit, aby zlepšil výsledky ve všech segmentech leteckého průmyslu, jako jsou např. letištní a letové navigační služby. Výhody plynoucí z vnitřního trhu by se také měly rozšířit na externí letecké vztahy. Letecká doprava vyžaduje silnou infrastrukturu jak ve vzduchu, tak na zemi. Pokračující tvorba jednotného nebe by měla dále zvýšit efektivnost letecké dopravy EU. Je potřeba získat vedoucí postavení ve smyslu budoucí struktury systémů pro řízení letecké dopravy. Je také potřeba provést nezbytné investice do kapacit letišť a zároveň vyvinout jasná pravidla o letištních poplatcích. Je zapotřebí přijmout opatření na snížení negativních účinků v oblasti životního prostředí způsobených rychlým růstem dopravy a současně zachovat konkurenceschopnost tohoto odvětví, jakož i zohlednit rozhovory v kontextu ICAO. Tato opatření by se měla týkat různých oblastí, jako je zlepšení a optimalizace kontroly letecké dopravy, vývoj technologií a inovace letadel a motorů atd., měla by působit na účinnější využívání energie a využívat hospodářské pobídky a/nebo nástroje, například zahrnutí dopadů leteckého průmyslu na změnu klimatu do režimu EU obchodování s emisemi.¹⁵

¹⁵ Sdělení Komise o omezování dopadu letectví na změnu klimatu ze dne 27. září 2005.

→ Akce: pokračovat ve sledování státních podpor a hledisek konkurenceschopnosti v oblasti restrukturalizace a integrace; prověřit fungování vnitřního trhu a navrhnout potřebné úpravy; dokončit regulační rámec jednotného nebe a modernizovat řízení leteckého provozu; vyvinout politická opatření na zachycování emisí z letecké dopravy.

3.3. Vodní doprava

Vzhledem k tomu, že zejména po rozšíření dvě třetiny vnějších hranic evropského poloostrova sousedí s mořem, je EU skutečným námořním hospodářstvím. Vodní doprava, zejména námořní doprava na krátké vzdálenosti, rostla během posledních let stejně rychle jako silniční nákladní doprava a zjevně má ještě větší potenciál. Může to pomoci při uvolnění přetížení jiných druhů dopravy a tlaku na životní prostředí, které s nimi souvisí, za předpokladu, že dojde ke snížení emisí škodlivin z lodní dopravy.

Díky evropskému pobřeží a velkému počtu přístavů poskytuje odvětví **námořní** dopravy hodnotnou alternativu pozemní dopravy, jak dokládá pojem „námořních dálnic“.¹⁶ K růstu výrazným způsobem přispěla kontejnerová doprava. Má silný budoucí potenciál pro logistické operace při využití součinnosti mezi námořní a železniční a/nebo říční dopravou.

Rozvoj námořní a pobřežní dopravy čelí dvěma klíčovými problémům. Za prvé, prozatím neexistuje žádný plynulý vnitřní trh lodní dopravy: námořní cesty z jednoho členského státu do druhého se považují z důvodu mezinárodních předpisů za vnější. To brání EU v optimalizaci regulace své vnitřní dopravy a zjednodušení vnitřního trhu. Brání to také tomu, aby pobřežní doprava byla plně zahrnuta do vnitřních logistických řetězců. Při řešení tohoto problému by se mělo plně využít mezer v mezinárodním právu.

Za druhé, očekávaný růst námořní dopravy bude muset být řešen prostřednictvím infrastruktury přístavů EU. V zájmu zlepšení a rozšíření služeb jsou nezbytné vyšší investice uvnitř přístavů a jejich zázemí, aby se přístavy staly póly růstu spíše než možnými slabými místy při překládce. Řešit by se měla také nedostatečná kapacita přístavů, a to prostřednictvím zvýšené spolupráce a specializace evropských přístavů. Kromě toho bude muset úspěšná politika přístavů kombinovat řádnou hospodářskou soutěž jak v rámci přístavů, tak mezi nimi, jasná pravidla o veřejných příspěvcích na investice a transparentním přístupem k přístavním službám, dále environmentální překážky a potřeby rozvoje, dostupnost konkurenceschopných služeb a zvýšení kvality zaměstnanosti.

Komise bude při vývoji integrované námořní dopravní strategie okolo „společného evropského námořního prostoru“ vycházet z diskuze zahájené z podnětu Zelené knihy o budoucí námořní politice EU.¹⁷ Tato politika se zaměří na odstranění překážek vnitřního obchodu, aby EU mohla stanovit vysoké sociální, environmentální a bezpečnostní normy a podpořit konkurenceschopnou infrastrukturu a rozvoj průmyslu při současném přihlídnutí ke globálním souvislostem, ve kterých lodní doprava funguje. Komise bude pokračovat v úsilí o dosažení přísnějších norem, pokud jde o emise škodlivin v lodní dopravě.

Zatímco **říční doprava** představuje asi 3 % z celkové nákladní dopravy, v určitých koridorech její poměr překračuje 40 %. Volné kapacity koridorů, jako je Dunaj, lze využít

¹⁶ Viz sdělení Komise KOM (2004) 453 v konečném znění ze dne 2. července 2004 o pobřežní plavbě.

¹⁷ Viz Zelenou knihu Komise: „Směrem k budoucí námořní politice Unie: Evropská vize pro oceány a moře“, KOM (2006) 275 v konečném znění, 7.6.2006.

modernizací a integrací říční dopravy do účinného logistického řetězce využívajícího různých druhů dopravy. Program NAIADES stanoví akční plán na podporu říční dopravy.¹⁸

→ Akce: při vývoji ucelené strategie pro „společný evropský námořní prostor“ vycházet ze široce pojatých veřejných konzultací zúčastněných stran; vyvinout ucelenou evropskou přístavní politiku; činnosti ke snížení emisí škodlivin z vodní dopravy; pokračovat v podpoře námořní dopravy na krátké vzdálenosti a námořních dálnic, zejména s důrazem na pevninská spojení; provádět akční plán pro říční dopravu NAIADES.

4. UDRŽITELNÁ MOBILITA OBČANŮ – SPOLEHLIVÁ, BEZPEČNÁ A ZABEZPEČENÁ DOPRAVA

4.1. Zaměstnanost a pracovní podmínky

Odvětví dopravy je velkým zaměstnavatelem zaměstnávajícím více než 10 milionů osob v hospodářských odvětvích souvisejících s dopravou (služby, zařízení, infrastruktura), především v silniční dopravě. Nejlepší zárukou trvalého zachování vysoké zaměstnanosti je udržování a posilování konkurenceschopnosti dopravců. Úroveň zaměstnanosti se po dlouhém období restrukturalizace stále stabilizuje. V některých odvětvích, jako je železniční a silniční doprava, došlo k nedostatku personálu. V odvětví námořní dopravy přispěl nedostatek uchazečů z EU ke zvýšení zaměstnanosti zahraničních pracovních sil¹⁹. Je potřeba vyvinout větší úsilí na zlepšení vzdělávání a motivaci mladých lidí pro výběr povolání v dopravě ve svém státě i v jiných členských státech.

Náklady práce se značně liší jak v mezinárodním měřítku, tak v rámci EU. Plyne to z platů, mzdových nákladů a pracovních podmínek. Tyto rozdíly mají významný dopad na druhy dopravy v mezinárodní soutěži, zejména v oblasti námořní, ale také silniční dopravy. V odvětví silniční dopravy pomohly právní předpisy EU o kvalifikacích a pracovních podmínkách vytvořit rovné podmínky, které berou ohled na potřeby malých a středních podniků. Účinné provádění těchto právních předpisů je nesmírně důležité.²⁰ Tato pravidla budou propagována mezinárodně. V ostatních oblastech, jako jsou např. platy, existuje prostor pro sociální partnery účastnit se přeshraničního dialogu. V oblasti námořní dopravy Komise podporuje sociální partnery v tom, aby uzavírali dohody na základě nové úmluvy o práci námořníků Mezinárodní organizace práce.

→ Akce: podpořit odborné vzdělávání a volbu povolání v dopravě u mladých lidí; přezkoumat na základě konzultací se zúčastněnými stranami pravidla o pracovních podmínkách v silniční dopravě a navrhnout potřebné úpravy; podpořit přeshraniční dialog mezi sociálními partnery, zejména s ohledem na uplatňování úmluvy Mezinárodní organizace práce v oblasti námořní dopravy.

¹⁸ Viz sdělení Komise KOM (2006) 6 v konečném znění ze dne 17. ledna 2006 o podpoře vnitrozemské vodní dopravy „NAIADES“.

¹⁹ Viz též námořní zaměstnanost a pracovní podmínky: podkapitola 2.5 nazvaná „Vývoj námořních dovedností v Evropě a podpora udržitelné námořní zaměstnanosti“ – Zelená kniha o budoucí námořní politice pro Unii – KOM (2006) 275 v konečném znění ze dne 7. června 2006.

²⁰ Viz Zprávu Komise za období 2001 až 2002 o provádění nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 ze dne 20. prosince 1985 o harmonizaci určitých sociálních právních předpisů v silniční dopravě, 22. zpráva Komise. Novým právním předpisem je nařízení 561/2006 ze dne 15. března 2006 a směrnice 2006/22/ES ze dne 15. března 2006.

4.2. Práva cestujících

Došlo k výraznému posílení práv cestujících v letecké dopravě, což Evropanům zajistilo více ochrany při využívání možnosti pracovat a cestovat po celé Unii. Vnitrostátní orgány musí posílit průběžnou kontrolu stížností. Cestující, kteří využívají mezinárodní železniční a námořní dopravy, budou podle připravovaných právních předpisů moci využívat podobných práv. Také autobusová doprava by měla těžit z vyšší pozornosti věnované kvalitě služeb. Kvalita služeb je ve všech druzích dopravy důležitou konkurenční výhodou. Bylo by potřeba věnovat pozornost zvýšení účinné dostupnosti dopravy pro cestující s omezenou pohyblivostí.

→ Akce: společně se zúčastněnými stranami přezkoumat, jak lze podpořit zvýšení kvality služeb a zajištění základních práv cestujících ve všech druzích dopravy, především pokud jde o cestující s omezenou pohyblivostí.

4.3. Bezpečnost

K velkému pokroku došlo při zlepšování námořní a letecké bezpečnosti, včetně nedávného zavedení černé listiny leteckých společností s nízkou úrovní bezpečnosti. S pomocí zvláštních evropských agentur pro námořní, leteckou a železniční dopravu, EMSA, EASA a ERA, je prosazován rozsáhlý soubor společných bezpečnostních norem. Tyto agentury musí být dostatečně dotovány v souladu s funkcemi, které jim jsou svěřeny. Bezpečnostní režim bude dále doplněn o třetí námořní legislativní balíček a o zlepšení v mezinárodních režimech v každém odvětví. V průběhu času by se měla zvážit koordinace některých nutných funkcí pobřežních hlídek.

Relativně nízká úroveň úmrtí v železničních, námořních a leteckých dopravních nehodách ostře kontrastuje s vysokým počtem úmrtí na silnicích. Cíl snížení počtu úmrtí o polovinu v období od roku 2001 do roku 2010 zůstává platný. Bude vyžadovat koordinovaný postup při dalším zlepšování konstrukce a technologie vozidel (včetně technologií pro snižování nehodovosti a spolupráce v oblasti infrastruktury vozidel, „e-bezpečnosti“), silniční infrastruktury a chování řidičů, jak odráží závěry skupiny CARS 21. Tohoto cíle je možno dosáhnout pouze součinností státní správy na všech úrovních, automobilového průmyslu a stavitelů dálnic, vedoucích infrastruktur a samotných uživatelů silnic. Každoroční den bezpečnosti silničního provozu s podporou vydávání každoročních statistik o bezpečnosti silničního provozu v každém členském státě by zvýšil povědomí a povzbudil výměnu osvědčených postupů.

→ Akce: přistupovat k bezpečnosti silničního provozu integrovaným způsobem, který se zaměřuje na konstrukci a technologii vozidel, infrastrukturu a chování, včetně jejich případné regulace; organizovat akce ke zvýšení povědomí, každoroční den bezpečnosti silničního provozu; průběžně prověřovat a doplňovat bezpečnostní pravidla ve všech ostatních druzích dopravy; posílit fungování evropských agentur pro bezpečnost a postupně rozšiřovat jejich úkoly týkající se bezpečnosti.

4.4. Ochrana

Neustálá hrozba terorismu nás nutí si uvědomit, že doprava je jak cíl, tak nástroj terorismu. Po událostech z 11. září 2001 EU okamžitě reagovala právními předpisy a režimy kontroly jakosti, aby zvýšila ochranu v letecké a námořní dopravě. Tento *acquis* bude vytržiben na základě zkušeností. Tam, kde náklady na bezpečnostní opatření mohou narušit hospodářskou soutěž, je potřeba podpořit rovné podmínky. Je možné, že bude potřeba rozšířit bezpečnostní

pravidla na pozemní dopravu, včetně městské dopravy a železničních stanic, a na intermodální logistický řetězec. Navíc musí být provedena hloubková analýza kritické dopravní infrastruktury v rámci Evropského programu na ochranu kritické infrastruktury (EPCIP). Na základě programu EPCIP mohou stávající práce na kritické dopravní infrastruktuře mít za následek navržení zvláštních ochranných opatření při zohlednění veškerých rizik, a zejména terorismu. Pečlivé zvážení vyžaduje mezinárodní spolupráce, aby bylo možno zlepšit celosvětové normy a vyhnout se zbytečnému a nákladnému opakování kontrol.

→ Akce: přezkoumat fungování a náklady na současná bezpečnostní pravidla v letecké a námořní dopravě, na základě zkušeností a v zájmu předcházení narušení hospodářské soutěže navrhnout případné úpravy; přemýšlet o potřebě rozšířit bezpečnostní pravidla na pozemní a intermodální dopravu a kritickou infrastrukturu.

4.5. Městská doprava

80 % Evropanů žije v městském prostředí. Veřejná doprava, automobily, nákladní vozy, cyklisté a chodci, ti všichni sdílí tutéž infrastrukturu. Městská doprava představuje 40 % emisí CO₂ ze silniční dopravy a až 70 % jiných škodlivin z dopravy. Ve městech dochází k jednomu ze tří smrtelných úrazů. Problémy s přetížením dopravy se také soustředí do měst a jejich okolí. Společnou otázkou všech větších měst je, jak zvýšit mobilitu a zároveň snížit přetížení dopravy, počet nehod a znečišťování životního prostředí. Obyvatelé měst více než kdokoli jiný přímo pociťují negativní vlivy na vlastní mobilitu a mohou být otevřeni inovačním řešením pro vytvoření udržitelné mobility.

Města sama, spíše než EU, sedí za volantem. Londýn, Stockholm, Atény, Kaunas, Gdyně a další města mají zavedeny politiky pro udržitelnou mobilitu jako alternativu k používání automobilů. EU může podpořit studium a výměnu osvědčených postupů z celé EU v oblastech, jako je např. dopravní infrastruktura, stanovování norem, přetížení dopravy a její řízení, služby veřejné dopravy, zpoplatnění infrastruktury, plánování rozvoje města, bezpečnost, ochrana a spolupráce s okolními oblastmi. Konzultace veřejnosti provedené Komisí odhalily velký zájem o možný přínos EU. Komise bude vycházet ze zkušeností získaných v iniciativě CIVITAS a ze své tematické strategie o městské dopravě²¹ a bude pokračovat v podpoře výzkumu v oblasti městské mobility. Připravované právní předpisy o veřejné dopravě poskytnou jasný a stabilní právní rámec, který zaručí kvalitní investice do čisté a efektivní veřejné dopravy. Kromě toho by EU měla ověřit, zda existují nějaké překážky politiky městské dopravy na úrovni EU a kde se nachází konsensus pro vývoj společných řešení při současném plném respektování subsidiarity.

→ Akce: vydat zelenou knihu o městské dopravě, která určí možnou evropskou přidanou hodnotu ke krokům na místní úrovni.

²¹ Viz také sdělení Komise o Tematické strategii pro městské životní prostředí – KOM (2005)718 ze dne 11. ledna 2006.

5. DOPRAVA A ENERGIE

Dopravní politika je úzce spjata s energetickou politikou, a to na základě těchto společných cílů: snižování emisí CO₂ a omezování závislosti EU na dovozu fosilních paliv²².

Doprava ve značné míře spotřebovává energii, představuje asi 71 % celkové spotřeby nafty v EU. Silniční doprava využívá 60 % veškeré nafty. Letecká doprava představuje asi 9 % celkové spotřeby nafty. Železniční doprava využívá zhruba 75 % elektřiny a 25 % fosilních paliv.

Vysoká cena fosilních paliv a potřeba snížit naši strategickou závislost by měly vést k optimalizaci potenciálu každého druhu dopravy.

Tyto úkoly podporují environmentální prioritu zvládnutí využití energií. Iniciativy jako např. ty, které byly oznámeny v Zelené knize o energetické účinnosti²³, musejí být naléhavě provedeny. Komise na podzim roku 2006 přijde s akčním plánem o energetické účinnosti. Evropská energetická politika, která se zaměřuje na zajištění konkurenceschopnosti, zabezpečení dodávek a ochranu životního prostředí, se musí zaměřit mezi jiným na další dopravní politiky, které sníží spotřebu energie zvyšováním účinnosti paliva u vozidel a postupně nahradí naftu jinými palivy, ať už biopalivy²⁴, zemním plynem, vodíkem, elektřinou nebo jinými energiemi.

V této oblasti je nutno vyvinout velké úsilí ve výzkumu a technickém vývoji a věnovat investice, včetně kombinovaných výzkumných programů v energetice a dopravě, výzkumu promyšlenějších a čistších vozidel a používání informačních a komunikačních technologií pro zvyšování účinnosti paliva, jakož i vytvoření veřejně-soukromých partnerství. V oblasti biopaliv (včetně druhé generace biopaliv) a vodíku pro dopravu bylo již zahájeno mnoho iniciativ, které by se měly podpořit. Projekt na vývoj zelených nákladních vozů by pomohl stavět na těchto pokrocích. Podobné úsilí by mělo být vyvinuto na vývoj zelených letadel a lodí, jak je stanoveno v tematické strategii o znečišťování ovzduší.²⁵ Komise bude v rámci Mezinárodní námořní organizace pokračovat v úsilí o dosažení přísnějších norem, pokud jde o emise škodlivin v lodní dopravě. Energetická účinnost a alternativní paliva patří mezi nejslibnější a nejnaléhavější oblasti budoucích inovací.

V návaznosti na výzkumné a demonstrační fáze bude EU podněcovat inovace šetrné k životnímu prostředí vytvářením podmínek pro vstup nových vyspělých technologií na trh prostřednictvím stanovování norem a prostřednictvím regulace (např. návazné normy EURO pro silniční vozidla, lepší pneumatiky), podporou čistých vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek (např. nákup autobusů), fiskálními nástroji²⁶ (např. bezolovnatý benzín) a pomocí státních podpor, dohodnutých cílů (např. cíl 5,75 % biopaliv pro rok 2010, dobrovolná dohoda s automobilovým průmyslem na snížení emisí CO₂ na 140 g/km do roku 2008 a na 120 g/km do roku 2012 v souladu se strategií EU ohledně emisí CO₂), nebo mezinárodních cílů na snížení emisí skleníkových plynů, povědomí uživatelů (např. označování energií, kampaně zaměřené na chování spotřebitelů a uživatelů) a koordinovaných

²² Evropská rada, 23. – 24. března 2006.

²³ KOM (2005) 265 ze dne 22. června 2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Akční plán Komise pro biomasu – KOM (2005) 628, strategie Komise pro biopaliva – KOM (2006) 34.

²⁵ Viz sdělení Komise o tematické strategii o znečišťování ovzduší – KOM (2005)446 ze dne 21. září 2005.

²⁶ Zejména směrnice Rady 2003/96/ES, kterou se mění struktura rámcových předpisů Společenství pro zdanění energetických produktů a elektřiny.

akcí v ostatních oblastech politiky v zájmu uvolnění součinnosti (např. agroprůmyslová politika v oblasti biopaliv) či prostřednictvím podpory investic do distribuční infrastruktury alternativních paliv.

→ Akce: podporovat energetickou účinnost na úrovni EU na základě připravovaného akčního plánu, podpořit činnosti EU, včetně dobrovolných dohod; podporovat výzkum, předvádění a uvádění na trh nových technologií, jako je optimalizace motorů, inteligentní systémy pro řízení energií pro vozidla, či alternativních paliv, jako jsou vyspělá biopaliva a vodík nebo palivové články či hybridní pohon; zahájit akce směřující ke zvyšování povědomí uživatelů ohledně promyšlenějších a čistších vozidel a spuštění velkého programu orientovaného na budoucnost a týkajícího se zeleného pohonu a energetické účinnosti v dopravě.

6. OPTIMALIZACE INFRASTRUKTURY

6.1. Dva úkoly: snížit přetížení dopravy a zvýšit dostupnost

Transevropské dopravní sítě (TDS) poskytují fyzickou infrastrukturu vnitřnímu trhu. Evropa má hustou dopravní síť a obecně vysoce kvalitní infrastrukturu. Nicméně oblasti na evropském „středním západě“ a okolo pohoří, která přetínají kontinent, jakož i mnoho měst, trpí **přetížením dopravy** a znečištěním. Očekává se, že od roku 2020 bude vážně přetíženo 60 hlavních letišť. Podobný vývoj lze sledovat v přístavech. Přetížení dopravy a znečištění ohrožuje ekonomický růst, kvalitu života a životní prostředí. Inteligentní řešení mobility (viz bod 7 níže) a řízení poptávky po dopravě (viz bod 6.3 níže) sníží přetížení, ale bude potřeba i nové nebo lepší infrastruktury. Investice do životaschopných alternativ přetížených silničních koridorů mohou podpořit inteligentní řešení zahrnující logistické řetězce umožňující součinnost více druhů dopravy a optimalizující využití dopravní infrastruktury v rámci různých druhů dopravy. Jedná se o zaalpské tunely, železniční koridory a intermodální uzly pro železniční, námořní nebo leteckou dopravu. Bude potřeba najít správnou rovnováhu mezi ekonomicky nezbytným rozvojem infrastruktury a zároveň oprávněnými požadavky plánování na základě cílů environmentální politiky a dalších politik. Takzvané systémy založené na spolupráci, které využívají komunikaci mezi vozidly navzájem nebo mezi vozidlem a infrastrukturou, mohou dlouhodobě výrazně zlepšit účinnost řízení dopravy, bezpečnost a řízení přetěžování. Silniční infrastruktura se musí stát inteligentní, musí být schopna odesílat údaje do vozidel a přijímat údaje z nich a shromažďovat informace o podmínkách na silnicích jako např. o nebezpečí plynoucím z počasí či o nehodách, aby systémy založené na spolupráci fungovaly co nejlépe.

V ostatních částech Evropy je pro regiony a členské státy v okrajových částech hlavním problémem **dostupnost**. Prostřednictvím spolufinancování dopravní infrastruktury budou strukturální fondy a fondy soudržnosti pomáhat regionům zaostávajícím ve smyslu ekonomické integrace nebo trpícími strukturálními nevýhodami. Zatímco mnoho nových členských států dožene minulé nedostatečné investice do silniční a městské infrastruktury, ostrovní a nejvzdálenější regiony budou muset využít potenciálu regionálních letišť a námořních spojení. Nejvzdálenější regiony trpí velkým nedostatkem dostupnosti v souvislosti nejen s kontinentálním vnitřním trhem, ale také ve svém vlastním zázemí. Mohlo by se využít nástrojů dopravní politiky a státní podpory ke snížení důsledků vyplývajících z jejich vzdálenosti na jejich konkurenční postavení a ke zlepšení spojení se zbytkem EU a se sousedními třetími zeměmi.

→ Akce: podpořit a případně koordinovat investice do nové nebo lepší inteligentní infrastruktury k odstranění slabých míst a k přípravě na zavádění systémů založených na spolupráci, umožnění dopravních řešení podporujících součinnost více druhů dopravy, jakož i spojení okrajových a nejvzdálenějších regionů s hlavními oblastmi; zajistit vyrovnaný přístup k územnímu plánování.

6.2. Mobilizace všech zdrojů financování

Plné náklady pouze na 30 projektů TDS stanovených v roce 2004 se odhadují ve výši asi 250 miliard EUR. Možnosti financování z veřejných prostředků členských států však zůstávají omezené. Úroveň investic do dopravní infrastruktury klesla ve všech členských státech a nyní činí méně než 1 % HDP. Podobně nové finanční prognózy Unie na období 2007 až 2013 umožňují pouze omezený nárůst dostupného rozpočtu pro TDS.

S přihlédnutím k omezeným dostupným zdrojům bude muset EU zaměřit spolufinancování z rozpočtu TDS na kritické hraniční části a další slabá místa prioritních projektů. Členské státy by navíc měly optimalizovat využití strukturálních fondů a fondů pro soudržnost EU na podporu financování dopravní infrastruktury. Fondy EU se soustředí na ty projekty, které nabízejí Evropě největší přidanou hodnotu a které zaručují aktivní spolupráci vnitrostátních a dalších financujících organizací. Akce v rámci interoperability a velké studie proveditelnosti budou financovány prostřednictvím Unie. Program Marco Polo, jehož rozpočet činí 450 milionů EUR do roku 2013, přispěje přímo k nabídce alternativ jiných druhů dopravy provozovatelům přetížených cest.

Vyvinuty by také měly být nové druhy finančního inženýrství. Uživatelské poplatky by měly více přispívat na financování komerčně nejvíce životaschopných částí dopravních sítí. Očekává se, že nástroj záruk, na který se má vyhradit až 1 miliarda EUR v rezervách na likviditu a který je rozdělen mezi Evropskou investiční banku a rozpočet EU pro období 2007 až 2013, pokryje bankovní půjčky pro dopravní infrastrukturu ve výši 20 miliard EUR. Aktivnější využívání veřejně-soukromých partnerství může zrychlit provádění projektů, zvýšit efektivnost vynaložených prostředků a zmírnit tlak na veřejné finance. Iniciativy společné politiky jako např. JASPERS (Společná pomoc při podpoře projektů v evropských regionech) usnadní zahájení projektů.

→ Akce: maximalizovat investice do transevropské infrastruktury evropského zájmu prostřednictvím mobilizace všech dostupných zdrojů financování, včetně rozpočtu TDS, strukturálních fondů a Fondu soudržnosti a půjček kapitálového trhu (včetně půjček z Evropské investiční banky, Evropské banky pro obnovu a rozvoj, veřejně-soukromých partnerství); a za pomoci společných prováděcích iniciativ.

6.3. Inteligentní zpoplatnění

Zpoplatnění využití infrastruktury je v EU stále obvyklejší. Londýn například zavedl poplatek z přetížení a Německo nedávno následovalo příklad ostatních členských států zavedením dálničního poplatku pro užitková vozidla. EU právě přijala novou směrnici o zpoplatňování silnic jakožto rámec pro zavedení modulovaného výběru poplatků pro nákladní automobily v transevropské síti. V železniční dopravě vedoucí infrastruktur vybírají poplatky od provozovatelů za využití dráhy.

Účelem těchto zpoplatňovacích režimů je financovat infrastrukturu. Kromě toho tam, kde není možno zvýšit kapacitu infrastruktury, může zpoplatnění pomoci optimalizovat dopravu. Poplatky mohou být přizpůsobeny tak, aby přihlížely k vlivu na životní prostředí nebo na

nebezpečí přetížení, zejména v environmentálně citlivých a městských oblastech. V těchto oblastech by bylo možno využít jiných forem přidělování kapacity jako tržní výměna průjezdních práv.

V souladu se směrnicí o silničních poplatcích Komise do dne 10. června 2008 předloží všeobecně použitelný, průhledný a srozumitelný model pro posuzování všech vnějších nákladů, který se použije jako základ budoucích výpočtů poplatků za infrastrukturu; zároveň bude doplněn analýzou dopadu internalizace vnějších nákladů pro veškeré druhy dopravy. Je potřeba rozsáhlého procesu zvažování, který zahrnuje také železniční, leteckou, vodní a městskou dopravu, jelikož zpoplatňování má vliv na dopravní tok mezi různými druhy dopravy a na celém vnitřním trhu. Toto zvážení bude vyžadovat přezkoumání toho, jak inteligentní formy zpoplatnění mohou pomoci optimalizovat způsob využívání dopravy a tím vytvořit oboustranně výhodné situace pro majitele infrastruktur (prostřednictvím lepšího řízení a rozdělování zdrojů), uživatele (prostřednictvím kratší cestovní doby) a širší společnost (prostřednictvím snížení negativních vlivů, jako je znečišťování ovzduší). Inteligentní zpoplatnění by mělo zajistit nediskriminační ceny pro uživatele, zisk pro budoucí investice do infrastruktury, způsoby, jak bojovat s přetížením, slevy na odměňování vozidel šetrnějších k životnímu prostředí a takového způsobu jejich řízení. Inteligentní zpoplatnění by mělo zohlednit celkové zatížení občanů a podniků. Za tímto účelem je potřeba, aby analýzy zpoplatnění přihlížely k daňovým politikám souvisejícím s dopravou, které nepodporují udržitelnou mobilitu.

→ Akce: zahájit rozsáhlý proces zvažování a konzultací na téma inteligentního zpoplatnění infrastruktury a navrhnout metodiku EU pro zpoplatňování infrastruktury, která vychází ze směrnice o zpoplatnění silnic.

7. INTELIGENTNÍ MOBILITA

Nová infrastruktura nemůže vyřešit veškeré problémy s přetížením a dostupností z důvodu vysokých nákladů a dlouhého trvání plánovacích postupů a v určitých oblastech z důvodu environmentálního tlaku či nedostatku prostoru. Při usilování o optimální využití stávajících dopravních kapacit je zájem odvětví na snižování nákladů v souladu s veřejným zájmem zaručit finanční a environmentální udržitelnost. Zlepšení faktoru naložení, umožnění a podpora překládky na železniční a námořní dopravu na velké vzdálenosti, optimalizace stanovení tras a časování, to vše přispívá ke zvýšení mobility a přitom snižuje vliv jednotkového přepraveného nákladu na životní prostředí.

7.1. Dopravní logistika

Průmysl přijal výzvu využívat účinněji stávající infrastrukturu a vozidla prostřednictvím rozvoje sofistikovaných logistických řetězců. Pokročilé informační a komunikační technologie umožňují jejich zavádění a též služby potřebné k tomu, aby se inteligentní logistika stala skutečností. Vývoj směrem k integrovaným logistickým společnostem musí odpovídat veřejným politikám, které umožňují optimální využití a kombinaci různých druhů dopravy. Může se jednat o kroky k odstranění překážek součinnosti více druhů dopravy, pokud jde o předpisy, ke stimulaci vzdělávání a výměny osvědčených postupů v celé EU, k podpoře normalizace a interoperability ve všech druzích dopravy a k investování do překládkových středisek. Součástí těchto úvah bude přizpůsobení rozměrů kontejnerů a vozidel tak, aby splňovaly potřeby inteligentní logistiky.

→ Akce: vyvinout rámcovou strategii pro nákladní dopravní logistiku v Evropě následovanou rozsáhlými konzultacemi a vedoucí k akčnímu plánu.

7.2. Inteligentní dopravní systémy

Z dlouhodobějšího hlediska neexistuje důvod, proč by sofistikované komunikační, navigační a automatické systémy měla mít letadla, a nikoli lodi, vlaky nebo automobily. Nové technologie, které přijdou na trh v blízké budoucnosti, budou postupně poskytovat občanům nové služby a umožní zlepšené řízení dopravy a využití kapacity v reálném čase, jakož i určování a sledování toků z environmentálních a bezpečnostních důvodů. Kromě těchto zřejmých přínosů pro provozovatele dopravy a klienty poskytnou nové systémy veřejné správě rychlé a podrobné informace o infrastruktuře a o potřebách údržby. Nelepší pouze jízdní pohodlí, pomohou také zvýšit bezpečnost a ochranu a řešit neúsporný způsob využití dopravy v zájmu environmentální udržitelnosti. Ustanovuje se dozorčí orgán pro program Galileo. Satelitní systém Galileo bude funkční od roku 2010 a poskytne možnost kombinovat navigační signály s pozemní nebo vesmírnou komunikací. Rozvoj evropské otevřené architektury zajistí interoperabilitu a pružný vývoj budoucích aplikací pro všechny druhy dopravy.

Již nyní probíhá několik iniciativ jako např. iniciativa Inteligentní automobil²⁷ na podporu nových technologií ve vozidlech prostřednictvím koordinace činností zúčastněných stran (forum e-Safety), výzkumu inteligentních systémů ve vozidlech či povědomí uživatelů a program SESAR na zavedení nejmodernějších technologií do řízení letové dopravy v rámci evropského jednotného nebe. Program SESAR sníží vliv letecké dopravy na životní prostředí a zvýší bezpečnost, přispěje k zaměstnanosti a otevře vývozní trhy evropské letecké technologií. Systém ERTMS přinese podobné výhody odvětví železniční dopravy. To umocní interoperabilitu mezi vnitrostátními sítěmi, což je nezbytné pro účinné provozování železniční dopravy na dlouhé vzdálenosti. Systém říční informační služby (RIS) se již využívá na hlavních evropských koridorech. EU do těchto systémů investuje značné veřejné prostředky a doprovází jejich zavádění nezbytným regulačním rámcem.

Budoucí činnosti budou využívat možností k vytváření partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem na podporu vývoje a demonstrací nových technologií, včetně zlepšování ekologické šetrnosti letecké dopravy (společná technologická iniciativa Čisté nebe) a zlepšování ekologické šetrnosti povrchové dopravy (společná technologická iniciativa pro H₂ a palivové články).

→ Akce: pokračovat v programech inteligentní mobility v silniční dopravě (iniciativa Inteligentní automobil a e-Safety), v letecké dopravě (SESAR), železniční (ERTMS) a vodní dopravě (RIS a SafeSeaNet); co nejlépe využívat navigačních signálů Galileo, vyvinout další podobné iniciativy v oblasti námořní dopravy („e-maritime“) a zahájit velký program pro zavedení inteligentní infrastruktury pro silniční dopravu.

²⁷ KOM (2006) 59 v konečném znění, sdělení o iniciativě Inteligentní automobil „Zvyšování povědomí o informačních a komunikačních technologiích pro promyšlenější, bezpečnější a čistší vozidla“.

8. GLOBÁLNÍ ROZMĚR

Odvětví dopravy je přirozeně mezinárodní. Na jedné straně musí být tento vnější rozměr dobře zapojen do celkové dopravní politiky EU. Na straně druhé musí být dopravní politika součástí širšího vztahu se třetími zeměmi a organizacemi.

Členské státy EU mají společný zájem na vývoji mezinárodních režimů, které zaručí vysokou bezpečnost a ochranu, jakož i úroveň služeb či environmentální a sociální ochranu. EU má vedoucí postavení v regulaci odvětví dopravy a může své know-how a osvědčené postupy orientovat do zahraničí. Úspěšnými příklady z nedávné doby jsou dohoda s Mezinárodní námořní organizací (IMO) o zákazu jednotrupových ropných tankerů a dohoda s Mezinárodní organizací práce o pracovních normách v odvětví námořní dopravy. Dalším příkladem je budoucí celosvětové použití emisních pravidel – pravděpodobně zahrnujících obchodování s emisemi – v letecké dopravě, kdy v nadcházejících diskuzích s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) bude EU hrát vedoucí úlohu.

EU je také vedoucím poskytovatelem dopravních služeb, zařízení a technologií. Společnostem v EU podléhá 30 % celosvětové letecké dopravy a 40 % námořní flotily. Dopravní zařízení představují 16 % vývozu EU. Mnoho dopravních činností probíhá v mezinárodní hospodářské soutěži, zejména letecká a námořní doprava. Sjednocování norem EU a mezinárodních norem otevírá vývozní trhy technologiím EU pro letadla a vlaky, navigaci (včetně programu Galileo, SESAR a ERTMS), čistý pohon a mnoho dalších oblastí. Přístup k trhu služeb a veřejným zakázkám v zahraničí je pro odvětví dopravy EU klíčový.

Dopravním společnostem v EU často brání přetrvávající překážky pro dovoz nebo investice ve třetích zemích. Omezení nebo odstranění těchto překážek pro přístup na trh je mimořádně důležité, aby se naše hospodářské subjekty mohly v zahraničí účastnit hospodářské soutěže za rovných podmínek a účinně. Probíhající jednání WTO (Doha) jsou příležitostí zabývat se některými z těchto omezení za účasti více stran; rovněž probíhají dvoustranná jednání.

Větší část mezinárodní spolupráce začala před vytvořením vnitřního trhu a EU ještě není, nebo je jen slabě, zastoupena v mezinárodních organizacích a na mezinárodních fórech. V mnoha případech jsou členství EU v mechanismech mezinárodní spolupráce a oboustranné vztahy EU s hlavními obchodními partnery neúčinnějšími prostředky představení koordinovaných zájmů EU a jejích členských států. Vnitřní dopravní trh vyžaduje jednotný přístup vůči vnějšímu světu, aby naše společné politiky nebyly ohroženy. Členské státy dohromady jako EU mají větší váhu.

Rozšíření má na dopravu velký vliv. Mnoho mechanismů mezinárodní spolupráce, např. v říční a silniční dopravě, se nyní skládá zejména nebo výhradně z členských států a sousedních zemí, se kterými již má EU zvláštní vztah přesahující mezinárodní spolupráci. Pobřežní lodní doprava se také stává důležitým prostředkem dopravy v EU, podléhá však stále světovému stanovování pravidel. V těchto oblastech bude možná potřeba prověřit současné mezinárodní mechanismy, aby lépe odrážely současnou realitu na evropském kontinentu a aby se zachoval a dále rozvíjel cenný *acquis* regionální spolupráce a spolupráce v rámci celého kontinentu.

Vztahy EU s kandidátskými zeměmi a zeměmi, v nichž probíhá proces stabilizace a přidružování, jakož i partnerskými zeměmi v rámci evropské politiky sousedství (EPS) a Ruskem mají zvláštní strategickou důležitost. Spolupráce v dopravě a sjednocování právních předpisů, mimo jiné na základě akčních plánů v rámci EPS, pomůže zavést nezbytné propojení hlavních dopravních os při zohlednění hospodářských, ekologických a sociálních

okolností. EU rovněž podporuje několik regionálních iniciativ s dosahem mimo oblast EPS, obzvláště v rámci TRACECA nebo bakuské iniciativy. Praktická práce vykonaná v odvětví letecké dopravy bude pokračovat a bude rozšířena do ostatních druhů dopravy. Podíváme-li se za hranice sousedů EU, je vnější dopravní politika diferencovaná a zaměřuje se na hlavní obchodní partnery EU. V určitých oblastech, včetně Asie, Afriky a Latinské Ameriky, pomáhá EU při spolupráci regionálních uskupení.

→ Akce: pokračovat ve vývoji diferencované spolupráce a politiky v oblasti dopravy v EU a v rámci průmyslu v rozhovorech s hlavními obchodními partnery a regionálními uskupeními, včetně uzavírání dohod; pokračovat ve vývoji vnějších vztahů v oblasti letectví na základě připravované dohody o letectví mezi EU a USA; podporovat velké projekty EU v odvětví dopravy; dále rozvíjet spolupráci; přezkoumat případ od případu interakci EU s mechanismy mezinárodní spolupráce, od lepší koordinace politik přes rozšíření pozorovatelského statutu, až po členství EU v důležitých mezinárodních organizacích, nebo dokonce zvláštní vztahy mezi EU a těmito organizacemi; vyvinout strategický rámec pro rozšíření hlavních os vnitřního dopravního trhu a sítě do sousedních zemí, které si to přejí.

9. ZÁVĚR: OBNOVENÝ PROGRAM

Rok 1992 byl termínem dokončení vnitřního trhu. Pro dopravu byl především rokem zahájení. Asi o patnáct let později se liberalizovaný vnitřní dopravní trh a celoevropská mobilita stává skutečností. Kromě toho se odvětví dopravy během tohoto období posílilo a Unie byla schopna udržet nebo dále rozvinout svou vedoucí celosvětovou pozici v mnoha odvětvích. Následná rozšíření pomohla tuto pozici upevnit a sjednotit.

Celkové cíle dopravní politiky zůstávají stejné: konkurenceschopná, zabezpečená, bezpečná a k životnímu prostředí šetrná mobilita plně v souladu s revidovanou lisabonskou agendou pro pracovní příležitosti a růst a s revidovanou strategií udržitelného rozvoje. Nástroje dopravní politiky se musí vyvinout tak, aby přihlížely k získaným zkušenostem a aby odrážely vyvíjející se průmyslové, politické a mezinárodní prostředí. Silnější mezinárodní soutěž, ale také slabší hospodářský růst, než se předpokládalo, způsobily, že se úkol zajištění udržitelné mobility stal ještě náročnějším.

Tento přezkum v polovině období obhájí ucelený, celostní přístup k dopravní politice. Zatímco budoucí politiky budou i nadále založeny na bílých knihách z roku 1992 a 2001, v mnoha oblastech nebude evropský zásah postačovat. Bude potřeba vzájemně se doplňujících akcí na vnitrostátní, regionální a místní úrovni státní správy, jakož i občanů a samotných průmyslových odvětví. Proto je nezbytný stálý dialog. Budoucí kroky, včetně uskutečnění kroků již ohlášených v Bílé knize z roku 2001, které stále nebyly provedeny, budou založeny na rozsáhlém dialogu s dotčenými zúčastněnými stranami.

Je proto potřeba, aby evropská politika udržitelné mobility vycházela ze širšího rozpětí nástrojů politiky a aby podle potřeby usilovala o šetrnější vliv jednotlivých druhů dopravy na životní prostředí, obzvláště na dlouhé vzdálenosti, v městských oblastech a v přetížených koridorech. Zároveň je nutné optimalizovat každý druh dopravy. Všechny druhy dopravy se musejí stát šetrnějšími k životnímu prostředí, bezpečnějšími a energeticky účinnějšími. Nejlepší a udržitelné využívání zdrojů přinese též **součinnost více druhů dopravy**, tj. účinné používání různých druhů dopravy samostatně a ve vzájemném spojení. Tento přístup nabízí nejlepší záruky k dosažení vysoké úrovně mobility a zároveň ochrany životního prostředí.

Orientační načasování hlavních akcí, které budou uskutečněny v příštích letech, je uvedeno v příloze 1. Tyto akce mají za cíl sjednotit celkovou vizi investičních potřeb, regulace, diferencovaných řešení, včetně dobrovolných přístupů, technologických inovací, rozvoje infrastruktury a mezinárodních režimů, v zájmu stanovení evropské přidané hodnoty k řešení problémů mobility. Budou využívat příležitosti pro vytváření partnerství veřejného a soukromého sektoru v odvětvích dopravy s cílem podpořit vývoj a demonstrace nových technologií a infrastruktury. Problémy mohou vyplynout ze slabých míst infrastruktury, okrajovosti, přetížení dopravy, zásobování energiemi, sociálních nebo bezpečnostních otázek, anebo jsou důležité pro dosažení dopravy šetrnější k životnímu prostředí. Východiskem by mohl být lepší rámec EU, který kombinuje regionální a soudržné politiky, přizpůsobený rámec pro lepší a inteligentnější zpoplatňování použití infrastruktury a diferencovaná řešení problémů v určitých městech, regionech nebo v určitých koridorech. V této souvislosti by celkový rámec EU mohl pomoci umožnit diferencovaná a regionálně náročnější řešení a zároveň udržet nezbytně širší rámec mobility na jednotném trhu a potvrdit postavení EU jako činitele s celosvětovým vlivem.

Směry politiky nastíněné v tomto sdělení budou před rozhodnutím o určitých opatřeních dále propracovány na základě veřejných konzultací a hloubkového zhodnocení. Budou také postupně přizpůsobeny tak, aby braly v potaz měnící se souvislosti a získané zkušenosti.

PŘÍLOHA 1

Pracovní kniha – výběr hlavních akcí

2006

- Silniční doprava: přezkum vnitřního trhu
- Železniční doprava: akce na odstranění technických překážek interoperability a vzájemného uznávání zařízení; program na podporu železničních nákladních koridorů v rámci dopravní logistiky
- Letectví: přezkum liberalizačních opatření pro leteckou dopravu; řešení letištních poplatků a kapacity
- Logistika: strategie nákladní dopravní logistiky a rozsáhlá diskuze o možných krocích na úrovni EU
- Galileo: stanovení možných budoucích způsobů použití
- Ochrana: strategie pro kritickou infrastrukturu
- Zpráva o provádění směrnice o biopalivech přijaté roku 2003
- Využití energií v dopravě: akční plán v oblasti energetické účinnosti a plán pro obnovitelné zdroje energií
- Mezinárodní organizace: uvažování o lepším představení zájmů EU v mezinárodních institucích jako IMO, ICAO za využití různých možností politiky

2007

- Městská doprava: Zelená kniha
- Logistika: definice akčního plánu
- Inteligentní zpoplatňování infrastruktury: přípravný průzkum a konzultace, vyslechnutí zúčastněných stran
- Zpráva o scénářích pro dopravu v horizontu 20 a 40 let
- Silniční doprava: přezkum právních předpisů o pracovních podmínkách
- Železniční doprava: sledování železničního trhu, včetně srovnávací tabulky
- Říční doprava: zahájení provádění akčního plánu NAIADES
- Námořní doprava: politika evropských přístavů
- Letectví: přezkum a dokončení rámce jednotného nebe a vytvoření podniku SESAR
- Transevropské sítě: stanovení víceletého investičního programu do roku 2013
- Práva cestujících: přezkum akce v oblasti minimální normy pro autobusovou dopravu
- Bezpečnost: první evropský den bezpečnosti silničního provozu
- Globální rozměr: strategie pro integraci sousedních zemí EU do vnitřního dopravního trhu
- Ochrana: strategie pro pozemní a veřejnou dopravu

- Využití energií v dopravě: strategický technologický plán pro energie
- Zahájit první výzvu ohledně 7. rámcového programu VTR

2008

- Námořní doprava: Bílá kniha o společném evropském námořním prostoru
- Inteligentní zpoplatňování infrastruktury: Metodika EU pro zpoplatňování infrastruktury
- Městská doprava: průběžná kontrola Zelené knihy
- Zahájení zásadního programu na uvedení inteligentních systémů silniční dopravy na trh a na přípravu infrastruktury pro systémy založené na spolupráci
- Ochrana: přezkum pravidel v letecké a námořní dopravě; ověření bezpečnostního režimu pro pozemní dopravu

2009

- Zahájení rozsáhlého programu pro zelený pohon
- Globální rozměr: dosáhnout členství v důležitých mezinárodních organizacích
- Námořní doprava: využití elektronických námořních systémů
- Galileo: zahájení licence
- ERTMS: zavádění v určitých koridorech

Průběžně

- Vnitřní trh: zajištění uplatňování pravidel EU ve všech druzích dopravy
- Využití energií v dopravě: zlepšit energetickou účinnost a urychlit vývoj a využití alternativních paliv
- Zaměstnanost a pracovní podmínky: podpora sociálního dialogu: podpora povolání v dopravě a vzdělávání
- Bezpečnost: podpora bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím konstrukce vozidel, výzkumu a technologií, infrastruktury a chování, jakož i pokračující činnost v rámci iniciativ Inteligentní automobil a e-Safety
- Infrastruktura: zajištění vyrovnaného přístupu k územnímu plánování; mobilizace veškerých zdrojů financování
- Technologie: výzkum a technologický vývoj a podpora šíření, využívání a pronikání na trh
- Galileo: sestavení dozorcího orgánu v rámci programu Galileo
- Globální rozměr: rozvoj vnějších vztahů prostřednictvím dvoustranných dohod a multilaterálních fór; využití společného leteckého prostoru v Evropě
- Správa: sjednocení evropských agentur pro bezpečnost dopravy a vývoj jejich úkolů

PŘÍLOHA 2

Situace v odvětví dopravy – fakta a plány

Část 1: Základní fakta a poslední vývoj podle druhu dopravy – všeobecné údaje

<u>Silniční doprava</u>	<u>Železniční doprava</u>																
<p>– přímá zaměstnanost: kolem 1,7 milionu v osobní dopravě (autobusová, taxi přeprava); 2,6 milionu v nákladní dopravě</p> <p>– podíl na celkové nákladní dopravě: 44 % (mírně stoupá)</p> <p>– podíl na celkové osobní dopravě: kolem 84 % (76 % osobní automobily, 8 % autobusy)</p> <p>– růst mezi lety 1995 a 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">• + 35 % v nákladní dopravě;• + 19 % u osobních automobilů a + 5 % u autobusů v osobní dopravě <p>– zvláště silný růst v EU-10:</p> <table border="1"><caption>Růst silniční nákladní dopravy 2000–2004 (%)</caption><thead><tr><th></th><th>vnitrostátní</th><th>mezinárodní</th><th>celkem</th></tr></thead><tbody><tr><td>EU-15</td><td>8,3</td><td>16,9</td><td>10,5</td></tr><tr><td>EU-10</td><td>9,0</td><td>47,7</td><td>31,8</td></tr><tr><td>EU-25</td><td>16,6</td><td>23,0</td><td>12,9</td></tr></tbody></table> <p>– podíl na celkové spotřebě energií: 25,2 %</p> <p>– účinnost vozidel v toe/Mtkm nebo toe/Mpkm: nákladní automobily 72,4, osobní automobily 37,8, veřejná silniční doprava 14,5</p>		vnitrostátní	mezinárodní	celkem	EU-15	8,3	16,9	10,5	EU-10	9,0	47,7	31,8	EU-25	16,6	23,0	12,9	<p>– přímá zaměstnanost: kolem 1,2 milionu</p> <p>– podíl na celkové nákladní dopravě: 10 % (mírně klesá)</p> <p>– podíl na celkové osobní dopravě: kolem 7 % (6 % u meziměstských vlaků, 1 % u městských tramvají a metra)</p> <p>– růst mezi lety 1995 a 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">• + 6 % v nákladní dopravě (+ 15 % v EU-15, –9 % v EU-10);• + 9 % v osobní dopravě (+ 8 % u meziměstských vlaků, +14 % u městských vlaků (tramvají a metra)) <p>– podíl nových společností, které vstoupily na trh železniční nákladní dopravy, dosáhl asi 10 % (ve smyslu ujetých tkm)</p> <p>– vysokorychlostní železnice v roce 2004 představovaly 21,5 % z celkového počtu pkm v meziměstské železniční dopravě</p> <p>– podíl na celkové spotřebě energií: 0,8 %</p> <p>– účinnost vozidel v toe/Mtkm nebo toe/Mpkm: cestující 16,0; nákladní doprava 5,5</p>
	vnitrostátní	mezinárodní	celkem														
EU-15	8,3	16,9	10,5														
EU-10	9,0	47,7	31,8														
EU-25	16,6	23,0	12,9														
<p><u>Vodní doprava</u></p> <p>– přímá zaměstnanost: kolem 200 000, z toho zhruba 80 % v námořní dopravě a 20 % ve vnitrozemské vodní dopravě</p> <p>– podíl na celkové nákladní dopravě: 42 % (námořní doprava v rámci EU 39 %, vnitrozemské vodní cesty 3 %; obě více méně stabilní)</p> <p>– podíl na celkové osobní dopravě: pod 1 % v osobní dopravě v rámci EU, mírně klesá</p> <p>– růst mezi lety 1995 a 2004: +29 % v nákladní dopravě (+31 % v námořní dopravě v rámci EU a +9 % ve vnitrozemské vodní dopravě)</p> <p>– průměrný roční růst celosvětové kontejnerové dopravy mezi lety 2001 a 2004: 13,5 %</p> <p>– podíl (vnitrozemské vodní dopravy) na celkové spotřebě energií: 0,5 %</p> <p>– účinnost vozidel (vnitrozemská plavba) v toe/Mtkm: 17,5</p>	<p><u>Letecká doprava</u></p> <p>– přímá zaměstnanost: kolem 400 000</p> <p>– podíl na celkové nákladní dopravě: 0,1 % v tkm v dopravě v rámci EU</p> <p>– podíl na celkové osobní dopravě: 8 % (zahrnutý jsou pouze lety v rámci EU; silně roste)</p> <p>– růst mezi lety 1995 a 2004: +55 % v osobní dopravě v rámci EU</p> <p>– tržní podíl nízkonákladových dopravců na pravidelné dopravě v rámci EU (v počtu dostupných sedadel): 25 % v roce 2005</p> <p>– růst počtu dopravních tras v rámci EU: +100 % mezi lety 1992 a 2004</p> <p>– podíl na celkové spotřebě energií: 4,0 %</p>																

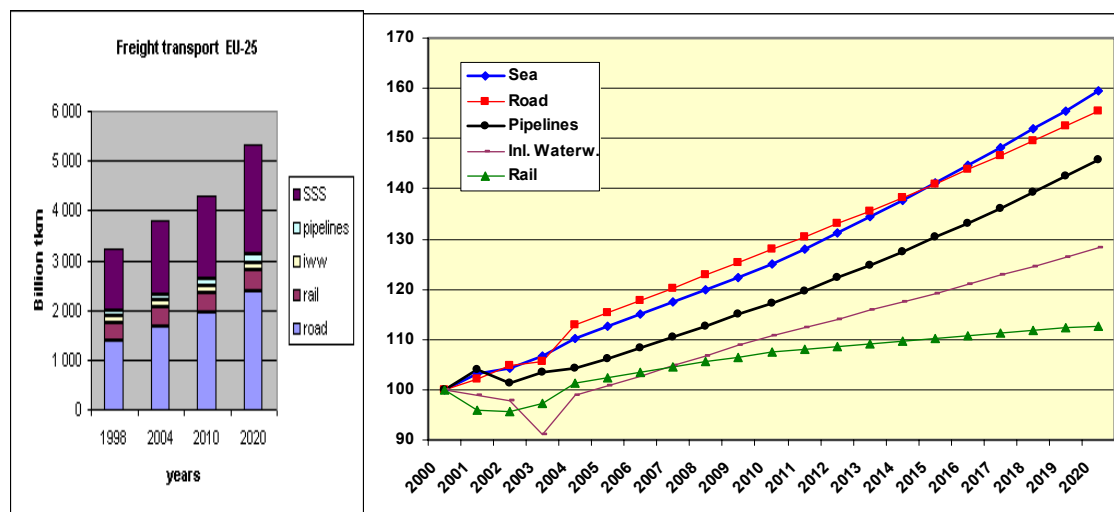
Zdroj: Energie a doprava EU v číslech; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES

Část 2: Plánovaný objem dopravy a podíl druhů dopravy
(založeno na studii ASSESS)

Tabulka 2-1: Klíčové tendence předpokládané jako základ

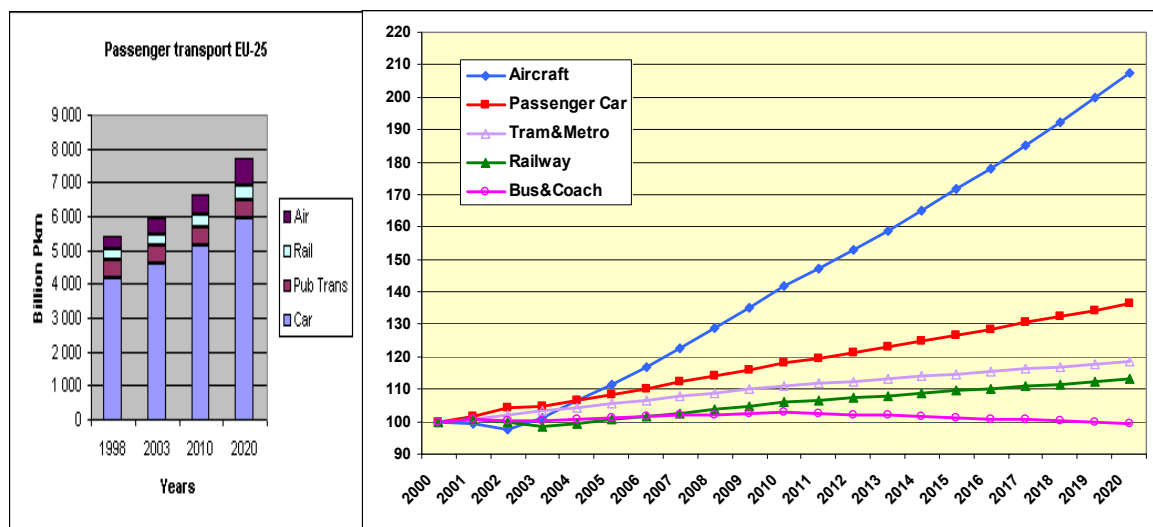
Nejpravděpodobnější růst dopravy v EU-25 v období 2000–2020	
HDP	52 %
– Celková nákladní doprava	50 %
– Celková osobní doprava	35 %
– Silniční nákladní doprava	55 %
– Železniční nákladní doprava	13 %
– Námořní doprava na krátké vzdálenosti	59 %
– Vnitrozemská vodní doprava	28 %
– Osobní automobily	36 %
– Železniční osobní doprava	19 %
– Letecká doprava	108 %

Graf 2-1: Očekávaný růst nákladní dopravy podle druhů dopravy (2000 = 100)



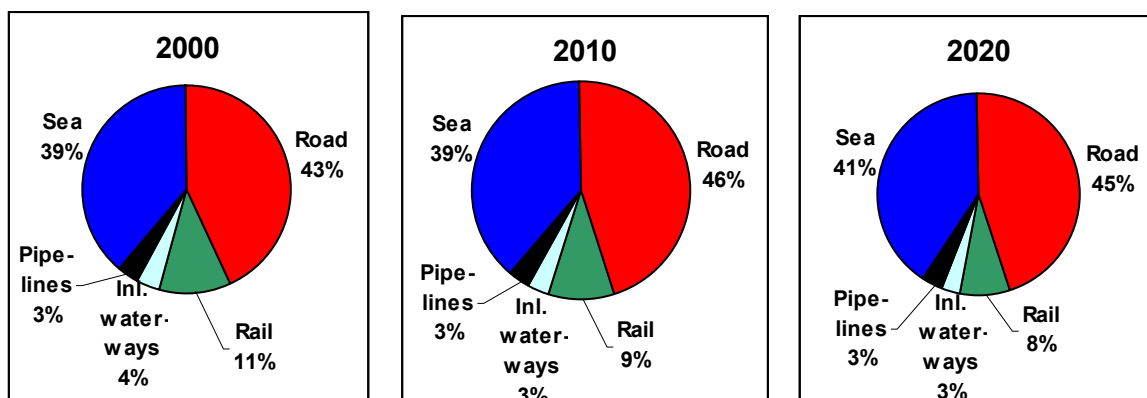
Freight transport = nákladní doprava; Billion tkm = v mld. Tkm; SSS = námořní doprava na krátké vzdálenosti; Pipelines = potrubí; iww; Inl. Waterw. = vnitrozemská vodní doprava; Rail = železniční doprava; Road = silniční doprava; Sea = námořní doprava.

Graf 2-2: Očekávaný růst osobní dopravy podle druhů dopravy (2000 = 100)

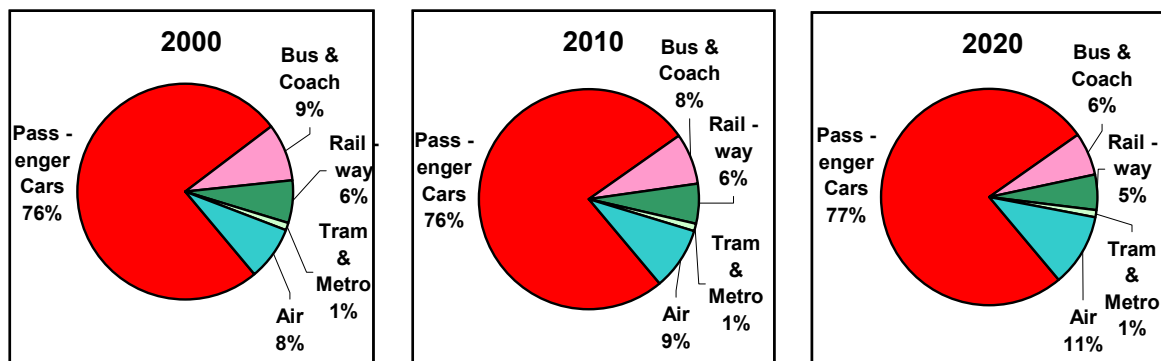


Passenger transport = osobní doprava; Billion pkm = v mld. Pkm; Air; Aircraft = letecká doprava; Rail; Railway = železnice; Pub. Trans. = veřejná doprava; Car; Passenger Car = osobní automobily; Tram & Metro = tramvaje a metro; Bus & coach = autobusová doprava.

Graf 2-3: Vývoj rozdělení druhů dopravy v nákladní dopravě v období 2000–2020:

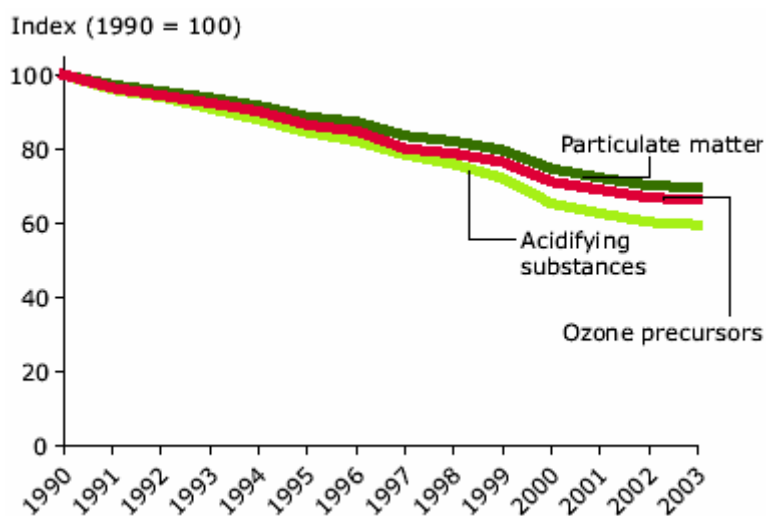


Graf 2-4: Vývoj rozdělení druhů dopravy v osobní dopravě v období 2000–2020:



Část 3: Doprava a životní prostředí

Graf 3-1: Vývoj emisí látek znečišťujících ovzduší z dopravy, 1990–2003



Particulate matter = částice; Acidifying substances = kyselé látky; Ozone precursors = prekuzory ozónu.

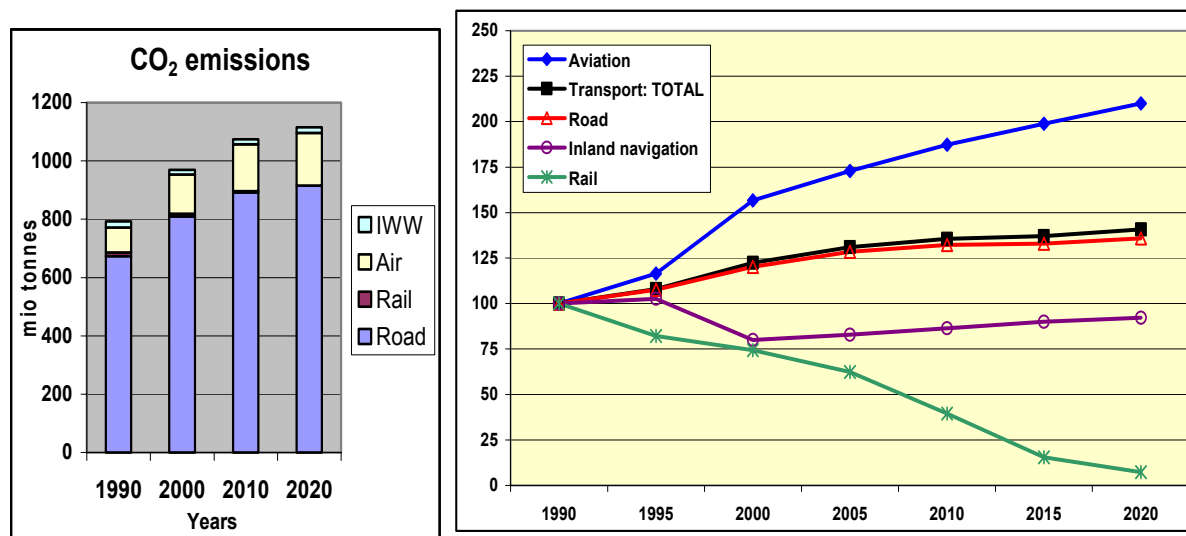
Poznámka: Částice: PM₁₀;

Kyselé látky: NO_x NMVOC;

Prekuzory ozónu: SO_x, NO_x, NH₃.

Zdroj: Evropská agentura pro životní prostředí: Zpráva TERM 2005

Graf 3-2: Očekávaný vývoj emisí CO₂ z dopravy podle druhů dopravy (1990 = 100)

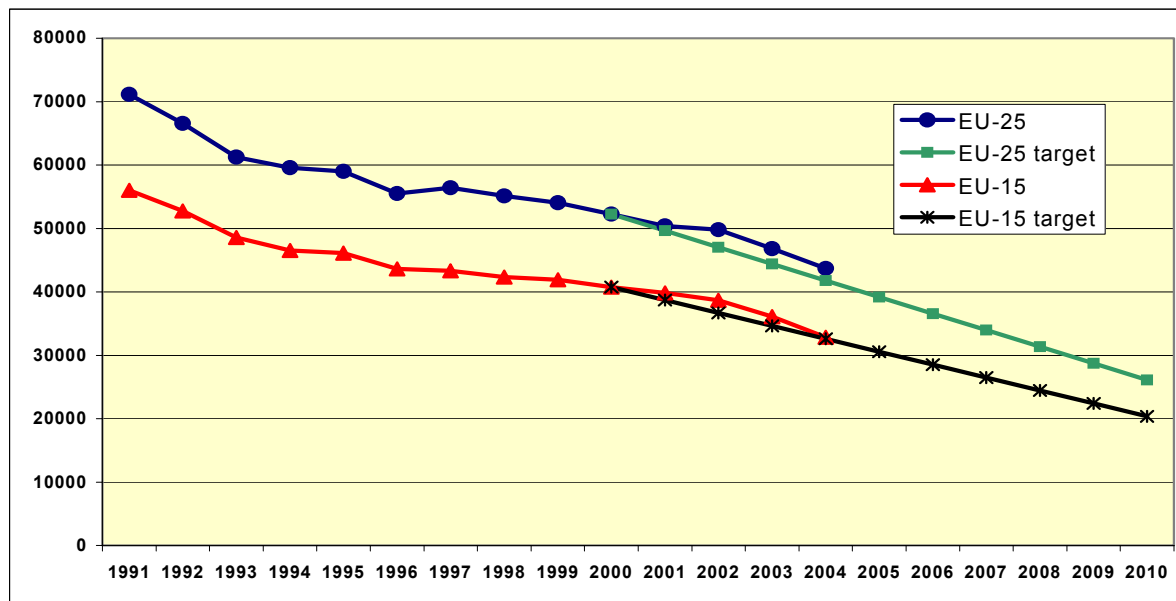


Aviation = letecká doprava; Transport: total = doprava celkově; Road = silniční doprava; Inland navigation = vnitrozemská vodní doprava; Rail = železniční doprava.

Zdroj: model PRIMES

Část 4: Bezpečnost silničního provozu

Graf 4-1: Počet úmrtí na silnicích v EU: klesá, ale stále je příliš vysoký



target = cíl

Zdroj: databáze CARE; cíle z bílé knihy o dopravě z roku 2001.

Příloha 3: Posouzení dopadů