

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 8.7.2008
KOM(2008) 433 v konečném znění

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Doprava šetrnější k životnímu prostředí

{SEK(2008) 2206}

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Doprava šetrnější k životnímu prostředí

(Text s významem pro EHP)

1. Úvod

Mobilita má zásadní význam pro kvalitu našeho života a je nezbytně nutná pro konkurenceschopnost EU. Je páteří ekonomiky, neboť vytváří propojení mezi různými fázemi výrobních řetězců a umožňuje odvětví služeb oslovit zákazníky a sama o sobě je též významným zaměstnavatelem. Mobilita je proto klíčem k dosažení cílů Lisabonské strategie EU pro růst a zaměstnanost. Danou skutečnost navíc podtrhuje rychlý růst tohoto odvětví: V letech 1995 až 2005 vzrostla v EU přeprava zboží o 31,3 % a osobní doprava o 17,7 % a předpokládá se, že tento růstový trend bude dále pokračovat.

Mobilita však vzhledem ke způsobeným dopadům vede rovněž k **nákladům pro společnost**. Emise z dopravy ohrožují naše zdraví, nepříznivě ovlivňují místní kvalitu životního prostředí a významně a rostoucí měrou přispívají ke změně klimatu. Emise CO₂ ze silniční dopravy jsou o 30 % vyšší než v roce 1990 a doprava je jediným hospodářským odvětvím, kde se očekává nárůst emisí i v budoucnu. Hluk a dopravní zácpy každodenně znepríjemňují život mnoha občanům a rok co rok dochází při dopravních nehodách k usmrcení velkého počtu lidí.

„Udržitelná mobilita“ ve smyslu mobility bez jejích škodlivých účinků byla již řadu let prioritou dopravní politiky EU. Ve svém přezkumu z roku 2006¹ týkajícím se bílé knihy o dopravě z roku 2001 Komise poukázala v zájmu dosažení udržitelné mobility na nutnost využití širokého spektra politických nástrojů, od hospodářských nástrojů a regulačních opatření až po investice do infrastruktury a nové technologie.

Podstatným aspektem je „narovnání cen“. Za dopravu již její uživatelé platí značný obnos, ovšem tato cena mnohdy jen málo souvisí se skutečnými náklady společnosti, kterou si pro dopravu vyberou. Nejsou tak vybízeni k tomu, aby si osvojili méně nákladné chování. Inteligentnější způsob plateb², hospodářské nástroje (daně, poplatky nebo systémy pro obchodování s emisemi) mohou uživatele dopravy vybízet k tomu, aby se začali orientovat na ekologičtější vozidla nebo druhy dopravy (včetně chůze a cyklistiky), využívali méně přetíženou infrastrukturu nebo pro své cesty volili jinou dobu. Tyto nástroje tak představují účinný prostředek pro dosažení udržitelné mobility.

Cenové signály budou o to účinnější, poskytne-li trh realistické alternativy, ekologičtější vozidla za dostupnou cenu nebo vhodnou obslužnost v rámci jiného druhu dopravy. Ne vždy takovéto alternativy existují, zejména nedostává-li se

¹ KOM(2006) 314.

² Jde například o poplatky ke zmírnění přetíženosti dopravy, které zohledňují místo cesty a část dne.

z důvodu selhání trhu dostatečných investic do infrastruktury, jakož i do výzkumu a vývoje. Z tohoto důvodu jsou rovněž zapotřebí další, doplňková politická opatření, jež zahrnují i právní úpravu. Tato opatření by se neměla omezovat ani na jeden konkrétní technologický přístup či řešení, ani ho upřednostňovat.

Komise proto předkládá dva různé druhy iniciativ, aby znásobila své úsilí zacílené na udržitelnější dopravu, jež by byla zároveň šetrná k životnímu prostředí. První druh iniciativ má za cíl „narovnání cen“ internalizací vnější nákladů na dopravu. Strategií Komise je v tomto případě jednat tak, aby byla pro každý dopad a druh dopravy poskytnuta konkrétní „řešení na míru“, jež by zároveň zohlednila dosavadní činnost EU v dané oblasti. Významnými prvními kroky v rámci této strategie jsou předpisy EU o zdanění energie a návrhy Komise na zařazení odvětví letecké dopravy do systému EU pro obchodování s emisemi. Druhým druhem iniciativ je soubor doplňkových opatření, jež se skládá z regulačních nástrojů, opatření v oblastech infrastruktury a výzkumu a vývoje. I zde existuje mnoho opatření na úrovni EU, z nichž je možné při další činnosti vycházet.

Toto sdělení úvodem shrnuje stávající a navrhovaná opatření EU v oblasti udržitelné dopravy. Tato opatření doplňují činnost členských států, jež je nezbytně nutná pro dosažení udržitelné mobility. Dále popisuje dvě doprovodné iniciativy o internalizaci vnějších nákladů na dopravu; jde o celkovou strategii a návrh na revizi směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Závěrem sdělení popisuje další průvodní sdělení o snížení hluku ze železniční dopravy a uvádí doplňkové iniciativy, které Komise uskuteční v nadcházejících měsících.

Veškeré tyto iniciativy jsou zvláště důležité vzhledem ke stávajícím politickým souvislostem. Evropský parlament³ i Evropská rada⁴ nedávno zdůraznily význam politiky v oblasti udržitelné dopravy, zejména v souvislosti s bojem proti změně klimatu. Doprava se bude muset zjevně podílet na smělých cílech, které si Evropská rada vytyčila v roce 2007: Tj., že do roku 2020 dojde ke snížení emisí skleníkových plynů o 20 % (30 % v rámci mezinárodní dohody), zvýšení využívání zdrojů obnovitelné energie na 20 % a ke snížení spotřeby energie o 20 %.

2. NÁVAZNOST NA DOSAVADNÍ ČINNOST

Průvodní soupis týkající se dopravy šetrnější k životnímu prostředí ukazuje, že EU již uskutečnila celou řadu opatření pro všechny druhy dopravy a v mnohých oblastech politiky, od výzkumu a vývoje k energetické politice a od dopravy k životnímu prostředí. Klíčem k účinnosti těchto kroků je jako vždy jejich provádění. Opatření jsou seskupena podle svého nejvýraznějšího nepříznivého dopadu, konkrétně v závislosti na změně klimatu, místním znečištění, hlukovém znečištění, přetížení dopravy a nehodách. Shrnutí iniciativ zabývajících se jednotlivými dopady je uvedeno níže.

³ Usnesení ze dne 11.3.2008 o evropské politice udržitelné dopravy s přihlédnutím k evropské politice v oblasti energetiky a životního prostředí – zpravodaj: p. Albertini.

⁴ Evropská rada, březen 2008.

2.1. Změna klimatu

Změna klimatu je v současnosti prioritním problémem v oblasti životního prostředí, a proto Komise nedávno navrhla opatření na úrovni EU, k nimž se očekává dohoda mezi Radou a Evropským parlamentem. Patří mezi ně opatření, která mají za cíl snížit emise CO₂ z nových osobních automobilů, zařadit leteckou dopravu do systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS), uplatňovat odstupňované roční silniční daně a poplatky za registraci osobních automobilů na základě jejich emisí CO₂ a zaručit, že na dosažení vnitrostátních cílů ohledně omezení emisí skleníkových plynů se podílejí všechny druhy dopravy, na které se nevztahuje systém EU ETS.

Členské státy by měly splnit cíle zvyšování podílu obnovitelné energie používané v silniční dopravě a Komise nedávno navrhla, aby se cíl 10 % stal závazným. Komise rovněž navrhla, aby dodavatelé paliv snížili do roku 2020 emise skleníkových plynů během životního cyklu paliv o 10 %. U pohonných hmot stanoví předpisy EU minimální daňové úrovně; nicméně většina využití v letecké a námořní dopravě je od daně osvobozena, ačkoli členské státy mohou tato osvobození od daně omezit na mezinárodní dopravu.

Krom toho existují i zvláštní požadavky EU na některá silniční vozidla z hlediska vybavení, jakým jsou například klimatizační systémy. Komise připravuje iniciativy týkající se ukazatelů rychlostních stupňů a nedávno navrhla rámec pro systémy monitorování tlaku v pneumatikách.

2.2. Místní znečištění

V rámci problematiky místního znečištění již EU mnohé dosáhla, ale stále musí odvést značný kus práce. V rámci jednotného trhu byla vypracována opatření na omezení znečištění ovzduší, která se výrazně liší podle druhu dopravy a zaměřují se na omezování emisí z nových vozidel (normy „EURO“), plavidel nebo rekreačních plavidel. Jsou rovněž dány maximální úrovně některých znečišťujících látek v palivech, jako je například obsah síry v lodních palivech a obsah olova v benzínu, jakož i pravidla pro snižování emisí v průběhu skladování a distribuce paliv.

V případě vodní dopravy existují požadavky na snižování znečištění vod. Na všechny druhy dopravy se vztahují obecné předpisy o místě a způsobu likvidace odpadu a existují i zvláštní požadavky pro určité druhy silničních vozidel a jejich součásti (např. pneumatiky, baterie).

Pokud jde o zadávání zakázek na vozidla, Komise nedávno navrhla⁵, aby se při veškerých veřejných nákupech osobních automobilů, lehkých užitkových vozidel, autobusů a nákladních automobilů používala metodika, která zohlední spotřebu energie, náklady na emise CO₂ a znečišťujících látek za dobu životnosti vozidla. Na většinu nových projektů v oblasti dopravní infrastruktury se rovněž vztahují pravidla o posouzení vlivu na životní prostředí a též pravidla o ochraně přírody.

⁵ KOM(2007) 817.

2.3. Hlukové znečištění

Opatření EU na omezení hlukového znečištění se zaměřila na stanovení obecného rámce pro posuzování hluku a omezování emisí hluku ze všech nových motorových vnitrozemských druhů dopravy v rámci jednotného trhu⁶. Mezní hodnoty jsou rovněž stanoveny pro leteckou dopravu a některá letiště EU mohou zavést ještě přísnější omezení. Rovněž je zapotřebí vypracovat hlukové mapy pro letiště, velká města (i s přístavy), jakož i pro frekventované železnice a silnice a, je-li to nezbytné, přijmout opatření ke snížení hluku. Existují rovněž mezní hodnoty pro hluk pneumatik, které začnou od roku 2009 platit pro náhradní pneumatiky.

2.4. Přetížení dopravy

Opatření na úrovni EU pomohla financovat dodatečnou a alternativní kapacitu infrastruktury, přičemž politika EU si stanovila za cíl ulevit nejpretížejším druhům dopravy a zároveň vypracovat společné rámce v oblasti zpoplatnění. Existují již opatření pro výběr poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly a rovněž zvláštní požadavky na železniční infrastrukturu. Komise krom toho nedávno předložila i návrh týkající se letištních poplatků. Budování infrastruktury v železniční, vnitrozemské vodní a námořní dopravě je většinou financováno z transevropských sítí a programu Marco Polo a má být především pobídkou k přechodu na tyto jiné druhy dopravy od dopravy silniční. Z možností, které nabídne systém Galileo v oblasti řízení vozového parku a optimalizace dopravních tras, jež má předcházet přetížení dopravy a bránit vzniku nehod, budou mít užitek všechna odvětví.

2.5. Nehody

Bezpečnost byla od samého začátku klíčovou součástí dopravní politiky EU. Pro nová silniční vozidla jsou stanoveny četné různorodé požadavky EU na bezpečnost, jakož i požadavky pro získání řidičského průkazu, na omezení rychlosti autobusů a autokarů a zajištění technické způsobilosti vozidel i samotné infrastruktury. Různá bezpečnostní opatření existují též v odvětvích železniční a vnitrozemské vodní dopravy a vztahují se na kolejová vozidla i plavidla. V železniční dopravě se v této souvislosti bere ohled na infrastrukturu a na organizace. V námořní dopravě existuje celá řada opatření, která mají zvýšit bezpečnost, předcházet vzniku nehod, jež by ohrozily lodě, cestující a posádku, jakož i opatření, která mají omezit dopad nehod na životní prostředí; všechna tato opatření jsou v zájmu účinnosti předmětem kontrol. Bezpečnostní opatření v letecké dopravě zahrnují konstrukci, údržbu a provoz letadel, jakož i způsobilost personálu. V letecké, železniční a námořní dopravě jsou stanoveny požadavky na vyšetřování nehod a podávání zpráv.

3. NAROVNÁNÍ CEN

Maximální využití stávajících nástrojů politiky má zásadní význam pro udržitelnější dopravu a pro řešení příslušných pěti nepříznivých dopadů dopravy. Jak bylo výše uvedeno, jedním z významných způsobů pro naplnění tohoto záměru je narovnání cen, jež je pro přístup Komise stěžejní. Za tímto účelem proto Komise předkládá

⁶ Například včetně technických specifikací pro interoperabilitu v železniční dopravě.

spolu s tímto sdělením následující dvě iniciativy: sdělení o internalizaci vnějších nákladů na dopravu a návrh na revizi stávající směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

3.1. Internalizace vnějších nákladů na dopravu

Dané sdělení a jeho přílohy zahrnují dva prvky. Prvním je společný rámec pro odhad vnějších nákladů na dopravu. Vychází z výsledků činnosti financované Komisí, která se zaměřila na přezkum osvědčených postupů, návrh metodiky a vypracování příručky, v níž by byly uvedeny referenční hodnoty, které lze využít pro vnější náklady. Ve sdělení jsou poskytnuty pokyny, jak uvedených hodnot využívat pro vnější náklady.

Druhým prvkem sdělení je strategie, která uvádí, jak lze vnější náklady internalizovat ve všech druzích dopravy. Splňuje tak požadavky směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly⁷. Strategie přihlíží ke skutečnosti, že u některých dopadů, jako je například hluk či přetížení dopravy, se náklady, které vznikají společnosti v důsledku využívání dopravy, liší podle místa, času a druhu dotyčné dopravy, zatímco jiné dopady, například emise skleníkových plynů, takto podmíněny nejsou. Z tohoto důvodu strategie konkretizuje druhy dopravy i jednotlivé dopady.

Komise v průběhu let sourodým způsobem zdůrazňovala význam použití hospodářských nástrojů pro dosažení cílů své politiky. V tomto rámci bylo klíčovou součástí bílé knihy o dopravě z roku 2001 a jejího přezkumu v polovině období z roku 2006 úsilí o internalizaci vnějších nákladů na dopravu. Internalizaci uvedených vnějších nákladů již EU zahájila výše uvedenými předpisy o zdanění pohonných hmot a návrhy Komise na zařazení letecké dopravy do systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) a na zohlednění emisí CO₂ u roční silniční daně a poplatků za registraci osobních automobilů. Na uvedené iniciativy navazuje i tato strategie.

V odvětví silniční dopravy strategie v rámci návrhu o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly zahajuje bezprostřední opatření, která mají umožnit efektivnější a účinnější internalizaci nákladů (viz oddíl 3.2). Do návrhu není z důvodu subsidiarity zahrnuta osobní doprava, ale Komise vyzývá členské státy k tomu, aby systém pro výběr poplatků zavedly pro celou silniční dopravu, a nikoli pouze pro těžká nákladní vozidla, neboť by to všechny uživatele silnic vybízelo ke změně chování a významně by se zvyšovaly příznivé dopady.

Za předpokladu, že k internalizaci dojde i v ostatních druzích dopravy, bude mít návrh na internalizaci vnějších nákladů u těžkých nákladních vozidel příznivý dopad i na železniční dopravu, neboť v daném odvětví vzniknou pro internalizaci těchto nákladů další příležitosti.

Strategie stanoví další kroky i pro ostatní druhy dopravy. Ve vnitrozemské vodní dopravě mají být internalizovány veškeré vnější náklady v odvětví a u námořní dopravy, kde se s internalizací dosud nezačalo, zavazuje strategie Komisi, aby v roce

⁷

Směrnice 2006/38/ES, kterou se mění směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly.

2009 podnikla příslušné kroky, pokud do té doby Mezinárodní námořní organizace (IMO) neschválí konkrétní opatření na snížení emisí skleníkových plynů, což je činnost, kterou se EU intenzivně zabývá. Mezi opatření ze strany Komise může patřit i zařazení daného odvětví do systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS). V námořní dopravě bude vypracována strategie, která bude v souladu s novou evropskou integrovanou námořní politikou.⁸

Strategie zároveň na pozdější období roku 2008 načasovala průřezové internalizační opatření: revizi směrnice o zdanění energie. Tato revize zajistí, aby se zdanění energie lépe doplňovalo se systémem EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) a rovněž lépe zohledňovalo cíle EU v oblasti změny klimatu, energetiky a kvality ovzduší.

Strategie bude vyhodnocena v roce 2013.

3.2. Výběr poplatků v silniční dopravě

Silniční doprava se největší měrou podílí na vnějších nákladech na dopravu. Z tohoto důvodu je narovnání cen v této oblasti zvlášť naléhavým úkolem. Revize směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly, jež by členské státy vybízela k zavádění rozlišených systémů pro výběr poplatků, zlepšit účinnost a vliv silniční nákladní dopravy na životní prostředí, což je zvlášť důležité vzhledem k jejímu významnému podílu na provozu a emisích.

V současné době směrnice v podstatě členským státům brání v co nejúčinnějším využívání systémů mýtného nebo systémů, které vytvářejí. Poplatky dnes nelze vypočítat ani rozlišit podle vnějších nákladů. To znamená, že členské státy nemohou vytvořit dostatečné pobídky, jež by provozovatele přiměly obnovit vozový park ekologičtějšími vozidly a uzpůsobit plánování cest i logistiku v zájmu větší udržitelnosti.

Návrh by tuto situaci změnil a poskytl členským státům rámec pro lepší rozlišení poplatků⁹ na základě místního znečištění (znečištění ovzduší a hlukové znečištění)¹⁰ a přetížení dopravy způsobeného konkrétním vozidlem v době jeho použití. Tím, že omezí přetížení dopravy, návrh rovněž výrazně přispěje ke snížení emisí CO₂.

Aby se zajistila úměrnost mýtného ke skutečnému poškození životního prostředí i ke způsobenému přetížení dopravy, jakož i další řádné fungování vnitřního trhu, Komise navrhuje, aby byla pro výpočet vnějších nákladů použita společná a transparentní metoda. Směrnice by rovněž trvala na tom, aby byly veškeré příjmy z režimu vyčleněny na snižování dopadů dopravy a jejího přetížení¹¹ na životní prostředí a po určitém přechodném období byly prostřednictvím elektronických systémů vybírány poplatky.

⁸ KOM(2007) 575. Součástí této politiky je několik návrhů na zlepšení udržitelnosti námořní dopravy (uplatňování ekologického hlediska). Bližší podrobnosti viz oddíl 4 soupisu týkajícího se dopravy šetrnější k životnímu prostředí, dokument útvarů Komise, SEK(2008) 2206.

⁹ Pokud jsou náklady na pozemní komunikace získány zpět a vztahuje se na ně řada podmínek včetně toho, že nejsou vytvořeny žádné dodatečné příjmy, stávající směrnice umožňuje omezené rozlišování mýtného

¹⁰ Náklady na produkci CO₂ budou řešit daně z paliv, které budou součástí plánovaného přezkumu směrnice o zdanění energie.

¹¹ Například alternativní komunikace, řízení provozu a výzkum.

4. PŘIJETÍ DOPLŇKOVÝCH OPATŘENÍ

Jak je uvedeno výše, pro řešení nepříznivých dopadů dopravy jsou zapotřebí jak opatření k narovnání cen, tak doplňková opatření. Je jich zapotřebí tím spíše z toho důvodu, že ceny některých výrobků a služeb, například dopravy, nemusí vést ke změně chování (tj. poptávka není právě elastická), což se zdůrazňuje ve strategické části sdělení o internalizaci. Proto mají doplňková opatření zásadní význam. Komise tudíž společně s tímto sdělením předkládá jiné sdělení ke snížení hluku ze stávajících vozů v železniční dopravě a za dalších 18 měsíců podnikne dodatečné kroky se zaměřením na různé druhy dopravy a dopady. Tato opatření jsou uvedena níže.

4.1. Snížení hluku ze železniční dopravy

Podle odhadů je vysokým úrovním hluku ze železniční dopravy vystaveno 10 % obyvatelstva EU a tyto úrovně patří mezi hlavní překážky růstu daného odvětví. Snížení hluku bude mít příznivý účinek nejen samo o sobě, ale též kvůli tomu, že rozvoj železniční dopravy a infrastruktury bude lépe přijímat veřejnost. Tento vývoj by mohl vést ke snadnějšímu rozšíření železniční infrastruktury a jejímu flexibilnější využití, což by mělo přispět k odklonu cestujících a zboží ze silniční dopravy na dopravu železniční, čímž by se snížily celkové dopady odvětví dopravy na společnost.

Vzhledem k tomu, že předpisy EU již omezují emise hluku z nových kolejových vozidel, uvedené sdělení se zaměřuje na stávající vozy a stanoví opatření na vybavení většiny vozů nízkohlučnými brzdami. Strategie kombinuje emisní stropy hluku, dobrovolné závazky a právní předpisy, které stanoví finanční pobídky.

V roce 2008 Komise navrhne právní předpisy, které mají zajistit, aby úpravou stávajících pravidel pro výběr poplatků za přístup na infrastrukturu byly harmonizovány režimy zpoplatnění v celé Evropě. Méně hlučné vozy budou zpoplatněny v menší míře než hlučné vozy, aby se umožnila návratnost nezbytných investic. Vybavení vozů nízkohlučnými brzdami by mělo skončit v roce 2015. Po tomto dodatečném vybavení by měly být zvýšeny poplatky pro zbývající hlučné vozy a členské státy by měly zavést emisní stropy hluku, aby byla stanovena mezní celková hodnota hluku na konkrétní úseky infrastruktury, čímž by na přání měla být dána pobídka k používání nízkohlučných vozů.

V zájmu rychlejšího provádění Komise rovněž vybízí k dobrovolným závazkům, aby majitelům vozů poskytla cenové signály ještě před zákonnými lhůtami.

4.2. Opatření, která budou přijata v následujících 18 měsících

4.2.1. Změna klimatu

Vzhledem k tomu, že změna klimatu je podle všeho pro EU a odvětví dopravy výzvou prvořadého významu, Komise předloží opatření, která jdou nad rámec výše uvedených opatření v oblasti internalizace vnějších nákladů. Pro leteckou dopravu navrhne právní předpisy o emisích oxidů dusíku (NO_x) z letectví, zatímco pro silniční dopravu Komise do konce roku 2008 navrhne snížení emisí z nových lehkých užitkových vozidel, systém pro označování pneumatik a revizi stávající směrnice o označování spotřeby a emisí u osobních automobilů.

4.2.2. *Místní znečištění*

Na úrovni EU již existuje mnoho opatření pro řešení místního a regionálního znečištění; z tohoto důvodu se nové iniciativy zaměřují na posílení a doplnění těchto opatření.

Vzhledem k tomu, že na vzniku smogu se podílejí těkavé organické látky, je třeba omezit emise těchto látek při doplňování paliv u osobních automobilů na čerpacích stanicích. K dosažení tohoto záměru proto Komise navrhne právní předpisy. Výše uvedený návrh o emisích dusíku z letectví by měl rovněž přispět ke snížení místního znečištění ovzduší.

Jako hospodárný způsob omezování emisí látek znečišťujících ovzduší bylo určeno další snižování obsahu síry v kapalných palivech. K dosažení tohoto cíle Komise v roce 2009 předloží návrh, který zohlední značný pokrok dosažený v této problematice v poslední době v rámci IMO a zahrne paliva používaná v námořní dopravě.

4.2.3. *Hluk*

Vzhledem ke stále častějšímu obtěžování hlukem, jeho dopadům na zdraví¹² a účinkům, které omezují zlepšování pozemních komunikací, zastává Komise názor, že je velmi důležité pokračovat v úsilí o snížení emisí hluku z dopravy. Kromě legislativního návrhu o hluku ze železniční dopravy (viz oddíl 4.1) Komise pravděpodobně podnikne další kroky k omezení hluku na letištích EU tím, že provede revizi stávající směrnice o hluku z letecké dopravy. V roce 2009 Komise rovněž navrhne provést revizi směrnice o hluku ve venkovním prostředí.

4.2.4. *Přetížení dopravy*

Náklady v souvislosti s přetížením dopravy jsou ročně odhadovány na přibližně 1,1 % HDP EU, a proto Komise považuje řešení tohoto problému za svou prioritu. Zásadní význam bude mít v této souvislosti internalizace vnějších nákladů prostřednictvím inteligentních systémů pro výběr poplatků v silniční dopravě, zatímco hlavním nástrojem EU v tomto odvětví bude návrh na revizi směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Komise zároveň v rámci programu transevropské sítě umožní, aby k financování měla přístup opatření týkající se systémů elektronického mýtného, pokud systémy mýtného zavedou společně alespoň dva členské státy. Komise rovněž upřesní, v jakém rozsahu a za jakých podmínek lze do tohoto financování zařadit interoperabilní palubní zařízení pro výběr mýtného.

V letecké dopravě má soubor předpisů týkajících se jednotného evropského nebe za cíl trojnásobně zvýšit kapacitu evropského vzdušného prostoru a zároveň snížit emise do ovzduší na let o 10 %.

¹² Viz například zpráva o hluku na letištích, KOM(2008) 66.

4.2.5. Průřezová opatření

Komise rovněž představí opatření, která kladně ovlivní několik nepříznivých dopadů, zejména v odvětvích železniční a vnitrozemské vodní dopravy, jež jsou alternativou k dopravě silniční. V případě železnic Komise přijme legislativní návrh k nákladní dopravě a návrh na revizi směrnice o výběru poplatků za železniční infrastrukturu (která zahrne změny uvedené v oddílu 4.1).

Všech pět nepříznivých dopadů bude zohledněno v akčním plánu pro městskou mobilitu, v němž budou při dodržení zásady subsidiarity navržena opatření s jasnou přidanou hodnotou pro EU. V plánu budou rozlišena opatření, která lze učinit v krátkodobém horizontu, a opatření střednědobá až dlouhodobá.

Stávající politiku přezkoumá zelená kniha o transevropských dopravních sítích, vyvodí z ní závěry a zváží, jak nejlépe v této politice pokračovat v nadcházejících letech. Zaměří se mimo jiné na posílení rozměru udržitelného rozvoje sítí a posoudí, jakým způsobem se tyto sítě mohou nejúčinněji podílet na řešení změny klimatu.

Akční plán pro inteligentní dopravní systémy v silniční dopravě, prováděný legislativní iniciativou, stanoví společný přístup k prosazení a používání stávajících technologií na trhu. Měl by pomoci určit soubor klíčových aplikací inteligentních dopravních systémů s celoevropským dosahem, vypracovat pro ně odůvodnění z obchodního hlediska, provést nezbytný výzkum a schvalování a řídit, jak mají po Evropě tyto aplikace zavádět provozovatelé silniční dopravy, průmysl, poskytovatelé služeb a uživatelé silnic. Uvedené technologie napomohou snížit přetížení dopravy; zároveň vzroste bezpečnost a palivová účinnost, neboť dopravci a cestující budou mít možnost plánovat cesty tak, aby se vyhnuli dopravním zácpám, a vládní orgány budou moci odklánět provoz z oblastí, kde by výrazně přispíval k místnímu znečištění ovzduší. Účinnější využívání stávající infrastruktury navíc znamená, že bude zapotřebí méně nové infrastruktury, a předejde se tak roztříštěnosti stanovišť i zakrytí půdy. Součástí tohoto plánu bude též využití budoucích aplikací systému Galileo.

5. ZÁVĚR

K dosažení udržitelné mobility je zapotřebí úsilí všech zúčastněných stran, a nikoli pouze Komise. Dalším příspěvkem Komise ke splnění tohoto úkolu jsou tři nové iniciativy, které provázejí toto sdělení (sdělení o internalizaci vnějších nákladů na dopravu a o snížení hluku ze železniční dopravy, jakož i návrh na revizi směrnice o výběru poplatků za užívání pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly), a další opatření uvedená přímo v tomto sdělení; ke zvýšení účinnosti těchto kroků je však zapotřebí koordinovaný postup všech zúčastněných stran.

Tři nová opatření, která provázejí toto sdělení, vycházejí z velkého množství stávajících iniciativ uvedených v průvodním soupisu, aby se dosáhlo pokroku v krátkodobém až střednědobém horizontu; Komise se však zabývá i horizontem dlouhodobým. V roce 2009 přeloží zprávu o dlouhodobých scénářích vývoje dopravní politiky v dalších 20 až 40 letech a začne se věnovat interním úvahám, jak navázat na stávající bílou knihu o dopravě, která přestane platit na konci roku 2010. Je zřejmé, že při tvorbě jakékoli budoucí politiky bude třeba pečlivě sledovat celou

řadu otázek, včetně reakce na eventuální schválení pokračování Kjótského protokolu po roce 2012 a využití četných možností plynoucích ze systému Galileo.

Komise vyzývá Evropský parlament a Radu k podpoře tohoto přístupu.