

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 17.6.2009  
KOM(2009) 279 v konečném znění

## **SDĚLENÍ KOMISE**

**Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému  
řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům**

## SDĚLENÍ KOMISE

### Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům

#### 1. Úvod

1. V roce 2001 zveřejnila Komise bílou knihu<sup>1</sup>, kterou se stanovil program pro evropskou dopravní politiku do roku 2010. Tento program byl v rámci střednědobého přezkumu aktualizován v roce 2006<sup>2</sup>. Vzhledem k tomu, že se blíží konec desetiletého období, nastal čas zamyslet se nad dalším postupem a připravit půdu pro další vývoj politiky.
2. Doprava je složitý systém, který závisí na mnoho faktorech, včetně struktury lidských obydlí a spotřeby, organizace produkce a dostupnosti infrastruktury. Vzhledem k této složitosti musí být jakýkoli zásah založen na dlouhodobé vizi udržitelné mobility lidí a zboží, již z toho důvodu, že provádění strukturálních rozhodnutí trvá dlouho a musí se dobře předem naplánovat.
3. Dopravní politika na následujících deset let musí proto vycházet z úvah o budoucnosti dopravního systému, která zahrnuje i další desetiletí. Komise se již těmito úvahami začala zabývat. Jsou obsaženy v hodnotící studii o evropské dopravní politice (EDP), v diskuzi v rámci tří účelových pracovních skupin, ve studii s názvem „Transvision“, která nabízí možné nízkouhlíkové scénáře v dopravě, a v konzultaci se zúčastněnými stranami, která proběhla zejména na konferenci zúčastněných stran na vysoké úrovni, jež se konala ve dnech 9. a 10. března 2009<sup>3</sup>.
4. Toto sdělení shrnuje výsledky uvedených širších úvah. V oddílu 2 se sdělení zabývá současným vývojem EDP a nevyřešenými otázkami. Oddíl 3 je věnován budoucnosti a prognóze trendů, pokud jde o určující faktory v dopravě a pravděpodobné výzvy, kterým by mohla společnost čelit. Oddíl 4 nabízí některé dílčí cíle politiky, jejichž naplňováním by se mohly řešit vznikající problémy v dopravním odvětví. V oddílu 5 se popisují některé dostupné nástroje a možné postupy k dosažení stanovených cílů.
5. Názory uvedené v tomto sdělení mají podnítit další diskuzi, jejímž cílem je určit možnosti politik, aniž by se předem odhadovala formulace konkrétních návrhů v další bílé knize v roce 2010.

#### 2. EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA V PRVNÍM DESETILETÍ 21. STOLETÍ

6. Než se budeme zabývat budoucností, je užitečné zhodnotit vývoj v nedávné minulosti. Ačkoli je předčasné hodnotit dopad řady politických opatření, která byla

---

<sup>1</sup> KOM(2001) 370.

<sup>2</sup> KOM(2006) 314.

<sup>3</sup> Všechny příslušné podklady lze získat na adrese:  
[http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009\\_future\\_of\\_transport\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm)

přijata od roku 2000, z trendů na trhu a dostupných údajů lze přece vyvodit několik závěrů. Je možno je porovnat s politickými cíli stanovenými v rámci střednědobého přezkumu bílé knihy, jakož i s cíli stanovenými pro dopravu podle strategie udržitelného rozvoje z roku 2006<sup>4</sup>. Následující oddíl poukazuje na to, že EDP v mnohém dosáhla cílů stanovených ve výše uvedených strategických dokumentech, neboť výrazně přispěla k rozvoji evropského hospodářství a jeho konkurenceschopnosti, usnadnila otevírání trhu a integraci, stanovila vysoce kvalitní normy týkající se bezpečnosti a práv cestujících a zlepšila pracovní podmínky.

7. Doprava je důležitým prvkem evropského hospodářství. Dopravní odvětví tvoří celkem asi 7 % HDP a více než 5 % celkové zaměstnanosti v EU<sup>5</sup>. EDP přispěla k vytvoření systému mobility, který je z hlediska účinnosti srovnatelný se systémem hospodářsky nejrozvinutějších regionů světa. EDP napomohla sociální a hospodářské soudržnosti a podpořila konkurenceschopnost evropského průmyslu<sup>6</sup>, a výrazně tak přispěla k lisabonské agendě pro růst a zaměstnanost<sup>7</sup>. Omezenější však byly výsledky, pokud jde o cíle strategie udržitelného rozvoje EU: jak uvádí zpráva o pokroku z roku 2007<sup>8</sup>, evropský dopravní systém v některých ohledech ještě stále nenastoupil cestu udržitelnosti.
8. Otevření trhu vedlo obecně k větší účinnosti a nižším nákladům. To je zřetelné v oblasti letecké dopravy, kde tento proces nejvíce pokročil<sup>9</sup>. EU usiluje o vytvoření rovnocenných podmínek v rámci stále integrovanějšího dopravního trhu, ale je třeba se nadále zabývat otázkami, jako jsou např. rozdíly v oblasti zdaňování a dotace. Je na místě poznamenat, že výhody otevírání trhu a integrace v různých druzích dopravy využily nejen velké společnosti, ale i malé a střední podniky (MSE).
9. V důsledku politiky v oblasti transevropských dopravních sítí (TEN-T) se zvýšila koordinace členských států při plánování projektů infrastruktury. V provádění bylo dosaženo výrazného pokroku a do TEN-T<sup>10</sup> se uskutečnila zhruba jedna třetina potřebných investic (400 miliard EUR). Rozšíření transevropských sítí na nové členské státy, které je založeno na investicích poskytnutých již před rozšířením<sup>11</sup>, posloužilo jako vzor pro strukturální fondy a Fond soudržnosti při postupném odstraňování nedostatků v oblasti jejich infrastruktury. V tomto směru je ještě třeba hodně udělat, ale transevropské dopravní sítě již velmi pomohly při propojení trhů a lidí v EU.

---

<sup>4</sup> CS (2006) 10917.

<sup>5</sup> Z toho 4,4 % náleží dopravním službám a zbytek výrobě dopravních prostředků a zařízení, přičemž 8,9 milionů pracovních míst je vytvořeno v oblasti dopravních služeb a 3 miliony v oblasti dopravních prostředků a zařízení.

<sup>6</sup> COMPETE, „Analýza přínosu dopravních politik v oblasti konkurenceschopnosti hospodářství EU a porovnání se Spojenými státy“, říjen 2006, ISI-Fraunhofer s INFRAS, TIS a EE pro EK-GR TREN.

<sup>7</sup> KOM(2007) 803.

<sup>8</sup> KOM(2007) 642.

<sup>9</sup> Počet tras uvnitř EU se v období 1992 až 2008 zvýšil o 120 %. Ve stejném období se počet tras uvnitř EU s více než dvěma konkurenty zvýšil o 320 %. Nízkonákladoví dopravci dnes představují více než jednu třetinu celkové plánované kapacity uvnitř EU.

<sup>10</sup> KOM(2007) 135. Mezi ukončené projekty patří spojení Oresund, letiště Malpensa a železniční trať pro nákladní dopravu Betuwe. Brzy budou dokončeny další projekty, jako projekt PBKAL (vysokorychlostní spojení Paříž–Brusel–Kolín, Amsterdam, Londýn). Zprovozněny byly velké úseky projektů, jako např. vysokorychlostní vlakové spojení Madrid – Barcelona nebo první fáze TGV Est ve Francii.

<sup>11</sup> Především formou nástroje předvstupních strukturálních politik.

10. Pokroku bylo dosaženo při snižování znečištění vzduchu a dopravních nehod. Kvalita ovzduší v evropských městech se díky uplatňování přísnějších evropských emisních norem (Euro) výrazně zlepšila, ale je nezbytné učinit více, především je třeba snížit v městských oblastech emise NO<sub>x</sub> a jemných částic (PM<sub>10</sub>), které jsou obzvláště škodlivé pro lidské zdraví a zajistit přiměřenou kontrolu skutečných celosvětových emisí. Výsledkem expanze dopravní infrastruktury je také ztráta přírodních stanovišť a fragmentace krajiny. Pravděpodobně se nepodaří dosáhnout cíle do roku 2010 snížit o polovinu počet smrtelných nehod v silniční dopravě, který je obsažen v bílé knize z roku 2001, ačkoli v mnoha členských státech se začalo prosazovat úsilí, díky němuž bylo dosaženo značného pokroku. Počtem 39 000 úmrtí, k nimž došlo v roce 2008 v EU, platíme ztrátami lidských životů v silniční dopravě stále ještě příliš vysokou cenu.
11. V odvětví námořní dopravy se výrazně snížilo znečištění moří a zmenšil se počet námořních nehod. EU přijala jeden z nejpokrokovějších právních rámců pro bezpečnost a zabránění znečištění (naposledy ve třetím balíčku týkajícím se námořní bezpečnosti). V oblasti letecké dopravy přijala ucelený soubor společných, jednotných a závazných právních předpisů týkajících se všech klíčových prvků ovlivňujících bezpečnost (jako jsou letadla, údržba, letiště, systémy řízení letového provozu, atd.). Byly zřízeny agentury pro bezpečnost letectví (EASA), pro námořní bezpečnost (EMSA) a železniční dopravu (ERA).
12. Bílá kniha z roku 2001 se bezpečností nezabývala. Po útocích z 11. září 2001 byla však vypracována bezpečnostní politika. V současnosti existují právní opatření EU týkající se bezpečnosti dopravy pro většinu druhů dopravy a pro kritické infrastruktury. V oblasti zvyšování bezpečnosti EU také spolupracuje s mezinárodním společenstvím: nedávno byly zahájeny námořní operace zaměřené na boj s piráty.
13. Posílením práv cestujících byla podpořena kvalita služeb pro uživatele dopravy. Byly přijaty právní předpisy týkající se práv cestujících v letecké dopravě, které jsou již právně účinné. V oblasti železniční dopravy<sup>12</sup> byly v prosinci 2007 přijaty právní předpisy, které rozšiřují práva cestujících. V prosinci 2008 byly přijaty dva návrhy<sup>13</sup> týkající se práv cestujících v autobusové a autokarové dopravě a v odvětví námořní dopravy. Naopak veřejná doprava (autobusová a železniční) byla označena za jedno z odvětví, kde je spokojenost spotřebitelů nejnižší<sup>14</sup>.
14. S ohledem na pracovníky v dopravě byl posílen sociální rozměr dopravní politiky. Ve spolupráci se sociálními partnery byly zavedeny právní předpisy o pracovní době, o minimální úrovni výcviku a vzájemném uznávání diplomů a kvalifikací, jejichž cílem je zlepšit pracovní podmínky v silniční, železniční a námořní dopravě.
15. Hlavní oblastí politiky, kde jsou nezbytná další zlepšení, zůstává životní prostředí. V EU nebylo v porovnání s úrovněmi z roku 1990 v žádném odvětví dosaženo tak vysoké míry růstu emisí skleníkových plynů jako v odvětví dopravy<sup>15</sup>. Emise

---

<sup>12</sup> Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14-41, nařízení (ES) č. 1371/2007.

<sup>13</sup> KOM(2008) 817, KOM(2008) 816.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/consumers/strategy/docs/2nd\\_edition\\_scoreboard\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/consumers/strategy/docs/2nd_edition_scoreboard_en.pdf)

<sup>15</sup> Pokud není uvedeno jinak, údaje pocházejí z GR TREN (2009), Energetika a doprava EU v číslech. Statistická příručka 2009.

skleníkových plynů lze považovat za produkt tří složek: množství činností, které vytvářejí emise; energetická intenzita této činnosti; a intenzita skleníkových plynů využívané energie. Při použití této analýzy na předcházející vývoj v dopravě je zřejmé, že hospodářská činnost v tomto odvětví výrazně vzrostla, aniž by bylo dosaženo dostatečného pokroku, pokud jde o snižování energetické intenzity a množství skleníkových plynů.

16. K oddělení růstu dopravy od růstu HDP, což bylo jedním z cílů bílé knihy z roku 2001 a strategie udržitelného růstu, došlo u cestujících, kde se poptávka po dopravě v období let 1995 až 2007 zvýšila v průměru o 1,7 % ročně v porovnání s průměrným nárůstem HDP o 2,5 %. Poptávka po nákladní dopravě v EU na druhé straně v průměru stoupla o 2,7 % za rok. Silný nárůst celosvětového obchodu a prohloubení integrace rozšířené EU zabránily v posledním desetiletí oddělení objemu nákladní dopravy od HDP. Růst nákladní dopravy souvisí také s hospodářskými postupy (koncentrace produkce na méně místech s cílem dosáhnout velkých úspor, přemístění, včasné dodávky, rozsáhlá recyklace skla, papíru, kovů), které umožnily snížit náklady a případně emise v jiných odvětvích za cenu vyšších emisí z dopravy.
17. Zvyšuje se energetická účinnost dopravy, ale vyšší účinnost se plně nevyužila ke snížení celkové spotřeby pohonných hmot a nestačila k vyvážení větších objemů dopravy. V reakci na nedostatečné tempo zlepšení<sup>16</sup> byly v dubnu 2009 přijaty právní předpisy, kterými se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily. V přechodu na účinnější způsoby dopravy se podařilo dosáhnout omezeného pokroku, a to díky rozvoji námořní dopravy na krátké vzdálenosti, ačkoli došlo opět k určitému vyvážení a zdá se, že se zastavil relativní pokles železniční dopravy<sup>17</sup>. Z řady průzkumů vyplývá, že v mnoha městech došlo v posledních letech k výraznému nárůstu cyklistické dopravy<sup>18</sup>.
18. Přechodem na čistší energetické zdroje se intenzita skleníkových plynů v oblasti dopravy významně nesnížila, a doprava je stále z 97 % závislá na fosilních palivech, což má negativní vliv také na bezpečnost zásobování energií. Nedávno byla přijata opatření ke zlepšení kvality pohonných hmot<sup>19</sup> a závazný cíl 10% podílu zdrojů obnovitelné energie v odvětví dopravy do roku 2020 v rámci souboru opatření v oblasti energetiky a klimatu<sup>20</sup>.

### 3. TRENDY A VÝZVY

19. Tento oddíl popisuje trendy u hlavních faktorů v dopravě do poloviny tohoto století a související výzvy. Je těžké dopředu odhadnout, které z nich budou mít největší vliv na utváření budoucí dopravy.

---

<sup>16</sup> Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1–15, nařízení (ES) č. 443/2009.

<sup>17</sup> S 10,7 % měla železniční doprava v rámci druhů dopravy stejný podíl v roce 2007 jako v roce 2001.

<sup>18</sup> <http://spicycles.velo.info>. „Spicycles“ je projekt podporovaný programem EU IEE – STEER.

<sup>19</sup> Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 88–113, směrnice 2009/30/ES.

<sup>20</sup> Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 16–62, směrnice 2009/28/ES.

### 3.1. Stárnutí

20. Předpokládá se, že do roku 2060 se průměrný věk evropského obyvatelstva v porovnání se současností prodlouží o 7 let a že lidé ve věku 65 let a více budou tvořit 30 % obyvatelstva oproti současným 17%<sup>21</sup>.
21. Ačkoli po dosažení určitého věku lidé obecně cestují méně než v mladém věku, starší lidé dnes cestují více než jejich rodiče. Tento trend bude pravděpodobně díky lepšímu zdravotnímu stavu, početnějším cestovním příležitostem a lepší znalosti cizích jazyků nadále pokračovat a posilovat. Stárnoucí společnost bude klást větší důraz na poskytování dopravních služeb s vyšší úrovní vnímané bezpečnosti a spolehlivosti, které budou poskytovat přiměřená řešení pro uživatele se sníženou mobilitou.
22. Společnost s vyšším poměrem starších lidí bude muset věnovat více veřejných prostředků na vyplácení starobních důchodů, zdravotní péči a pečovatelské služby. V důsledku dopadu stárnutí na veřejné finance se zredukuje výstavba a údržba dopravní infrastruktury a dostupné finanční prostředky na veřejnou dopravu budou limitované. Může vzniknout nedostatek pracovních sil a určité odbornosti, vedoucí k prohloubení nedostatku kvalifikovaných pracovních sil, které již mají zkušenosti v některých oblastech odvětví dopravy. Výsledkem mohou být vyšší náklady společnosti za dopravu.

### 3.2. Migrace a vnitřní mobilita

23. V důsledku čisté migrace do EU se počet obyvatel EU může v následujících pěti desetiletích<sup>22</sup> zvýšit o 56 milionů lidí. Migrace by mohla hrát významnou úlohu při zmírňování dopadu stárnutí na pracovní trh. Díky migrantům, většinou mladým lidem žijícím především v městských oblastech, se bude formou kulturních a hospodářských vazeb se zeměmi jejich původu nadále posilovat propojení Evropy se sousedními regiony. Tyto vazby přinesou větší pohyb osob a zboží.
24. Očekává se také, že se zvýší mobilita pracujících v rámci Unie při současném postupném odstraňování administrativních a právních překážek a dalším prohlubování vnitřního trhu.

### 3.3. Problémy v oblasti životního prostředí

25. Stále naléhavější je potřeba zmírnit negativní dopad odvětví dopravy na životní prostředí. EU nedávno přijala soubor opatření v oblasti energetiky a klimatu, ve kterém stanovila cíl snížení emisí skleníkových plynů v EU o 20 % v porovnání s rokem 1990. Při dosahování tohoto cíle hraje doprava klíčovou roli a bude zapotřebí zvrátit některé ze současných trendů.
26. Zpráva TERM 2008<sup>23</sup> Evropské agentury pro životní prostředí uvádí, že podle ukazatelů mapujících odvětví dopravy a životního prostředí v EU je mnoho

---

<sup>21</sup> Eurostat (2008), *Population and social conditions*, Statistics in Focus 72/2008; a Evropská komise, Demografická zpráva z roku 2008: plnění sociálních potřeb ve stárnoucí společnosti. SEK(2008) 2911.

<sup>22</sup> Viz poznámka pod čarou 21.

<sup>23</sup> EEA, Doprava na rozcestí, TERM 2008, č. 3/2009.

Evropanů stále vystaveno nebezpečně vysokému znečištění ovzduší a hlukovému znečištění. Zejména koncentrace částic PM<sub>10</sub>, jejímž druhým největším zdrojem je právě doprava, překračuje v mnoha zónách pro měření kvality ovzduší mezní hodnotu z roku 2005. Je třeba se také zabývat znečištěním emisemi NO<sub>x</sub> a SO<sub>x</sub> z plavidel.

27. Nepříznivý dopad na dopravu bude mít změna klimatu a vyžádá si adaptační opatření. V důsledku globálního oteplování stoupne hladina moří, a tím se znásobí zranitelnost pobřežních infrastruktur, včetně přístavů<sup>24</sup>. Extrémní výkyvy počasí by ovlivnily bezpečnost všech druhů dopravy. Sucha a záplavy způsobí problémy ve vnitrozemské vodní dopravě<sup>25</sup>.

### **3.4. Rostoucí nedostatek fosilních paliv**

28. Očekává se, že v nadcházejících desetiletích se zvýší cena ropy a dalších fosilních paliv, jak se bude zvyšovat poptávka a nízkonákladové zdroje se vyčerpají. Negativní vliv na životní prostředí bude větší, neboť konvenční zdroje se nahrazují zdroji způsobujícími větší znečištění. Zároveň potřeba přechodu na nízkouhlíkové hospodářství a vzrůstající obavy týkající se energetické bezpečnosti povedou ke zvýšení dodávky obnovitelné energie, která bude vzhledem k technologickému pokroku a masové produkci podstatně levnější.
29. Posunem v oblasti relativních cen se investice do alternativních energetických zdrojů stanou atraktivnějšími, a to i přes vysokou proměnlivost těchto cen. Potřeba zřídit podpůrné infrastruktury a dlouhá životnost vozidel proces přechodu oddálí.
30. Bezprostředním následkem této transformace bude snížení potřeby přepravovat fosilní paliva, která v současnosti představuje přibližně polovinu objemu mezinárodní námořní dopravy<sup>26</sup>.

### **3.5. Urbanizace**

31. Urbanizace je v posledních desetiletích jasným trendem a očekává se, že tomu tak bude i nadále, přičemž podíl evropské populace sídlící v městských oblastech se zvýší ze 72 % v roce 2007 na 84 % v roce 2050<sup>27</sup>.
32. Blízkost lidí a činností je hlavním zdrojem výhod, který urbanizaci pohání. V posledních padesáti letech byl nicméně růst městských oblastí v celé Evropě větší než růst počtu obyvatel. Tento urbanistický rozmach je problém především pro městskou dopravu, protože se tak zvyšuje potřeba individuálních druhů dopravy, a dochází tak k přetížení dopravy a problémům v oblasti životního prostředí.

---

<sup>24</sup> SEK(2009) 387, Pracovní dokument útvarů Komise, který je součástí bílé knihy „Přízpůsobení se změně klimatu: směřování k evropskému akčnímu rámci“.

<sup>25</sup> IPCC (2007), čtvrtá hodnotící zpráva.

<sup>26</sup> Podíl fosilních paliv v rámci hlavních komodit přepravovaných na světě po moři je přibližně 51 %, z toho ropa představuje 32 %, ropné produkty 8 % a uhlí 11 % (na základě údajů za rok 2005 v miliardách tunomil, zdroj: UNCTAD).

<sup>27</sup> Spojené národy, oddělení pro hospodářské a sociální záležitosti / úsek pro obyvatelstvo (2008), Perspektivy světové urbanizace: přezkum z roku 2007.

V městské dopravě vzniká 40 % emisí CO<sub>2</sub> a 70 % emisí jiných znečišťujících látek pocházejících ze silniční dopravy<sup>28</sup>.

33. Dopravní přetížení, ke kterému dochází především v aglomeracích a na přístupových komunikacích k nim, je zdrojem vysokých nákladů, v důsledku časových ztrát i vyšší spotřeby pohonných hmot. Vzhledem k tomu, že východiskem i místem určení většiny nákladní a osobní dopravy jsou městské oblasti, dopravní přetížení v městech také negativně ovlivňuje meziměstskou dopravu. Ačkoli pro města s vyšší hustotou osídlení je vhodnější hromadná doprava, velký problém i nadále představuje dostupnost pozemků a souhlas veřejnosti s budováním nových infrastruktur pro veřejné nebo alternativní druhy dopravy.

### **3.6. Globální trendy ovlivňující evropskou dopravní politiku**

34. Spolu s dalším prohlubováním jednotného trhu je pravděpodobné, že bude pokračovat integrace EU se sousedními regiony (východní Evropou, severní Afrikou) a do světového hospodářství. Globalizace se díky dohodám o liberalizaci obchodu a revolučnímu vývoji v dopravě a komunikačních technologiích (od kontejnerů po satelitní rádiovou navigaci), které zmenšily vzdálenosti a snížily časová omezení, stala v posledních desetiletích významným trendem.
35. Třebaže hospodářská krize a geopolitická nestabilita mohou tento proces dočasně zpomalit, přispívá silný hospodářský růst v mnohých rozvojových zemích k pokračující globalizaci. Objem dopravy mimo Evropu bude o mnoho intenzivnější než v Evropě a je pravděpodobné, že v nadcházejících letech bude i nadále pokračovat rychlý růst zahraničního obchodu a dopravy EU.
36. Očekává se, že do roku 2050<sup>29</sup> přesáhne světové obyvatelstvo hranici 9 miliard lidí. Tento nárůst, přibližně o jednu třetinu z 6,8 miliard obyvatel v roce 2009, bude mít zásadní vliv na globální zdroje, což pouze zdůrazňuje význam cíle vytvořit udržitelnější dopravní systém, který využívá méně zdrojů.
37. Více lidí a větší hospodářský blahobyt znamenají větší mobilitu a větší objem dopravy. Některé studie uvádějí, že počet automobilů na světě se zvýší ze současných přibližně 700 milionů na více než 3 miliardy v roce 2050<sup>30</sup>, což způsobí vážný problém, pokud nedorazí k přechodu na vozidla s nízkými nebo nulovými emisemi a nebude zavedena jiná koncepce mobility.

## **4. CÍLE POLITIKY PRO UDRŽITELNOU DOPRAVU**

38. Cílem EDP je zavést udržitelný dopravní systém, který splňuje hospodářské, sociální a environmentální potřeby společnosti a podporuje společnost otevřenou sociálnímu začlenění a plně integrovanou a konkurenceschopnou Evropu. Na základě současných trendů, jakož i budoucích výzev uvedených v předcházejících odstavcích

---

<sup>28</sup> KOM(2007) 551.

<sup>29</sup> Spojené národy, úsek pro obyvatelstvo (2009): Perspektivy světového obyvatelstva: přezkum z roku 2008.

<sup>30</sup> Viz např. M. Chamon, P. Mauro and Y. Okawa (2008): *The implications of mass car ownership in the emerging market giants*. Economic Policy, svazek 23, vydání 54, s. 243–296.

se poukazuje na potřebu uspokojit narůstající poptávku po „dostupnosti“ v souvislosti s rostoucími obavami týkajícími se udržitelnosti. Nejbližšími prioritami je zřejmě lepší integrace různých druhů dopravy jako způsobu, jak zlepšit celkovou účinnost systému a urychlit rozvoj a zavedení inovativních technologií. Tyto priority jsou součástí přístupu, v němž při tvorbě politiky stojí ve středu pozornosti uživatelé dopravy a pracující v dopravě s jejich potřebami a právy. V dalších kapitolách jsou uvedené priority rozpracovány do operativnějších cílů a ke zvážení se navrhuje sedm širších cílů politiky.

#### **4.1. Kvalitní, bezpečná a spolehlivá doprava**

39. Doprava umožňuje využívat mnoho našich svobod. Svobodu pracovat a žít v různých částech světa. Svobodu užívat různé produkty a služby. Svobodu obchodovat a vytvářet osobní kontakty.
40. Zájem o tyto svobody se pravděpodobně zvýší v prostředí, které bude v budoucnosti více multikulturní a heterogenní s pevnějšími vazbami na jiné regiony světa. Bude nutné zajistit stárnoucí společnosti přístup ke zboží a službám a je pravděpodobné, že tato společnost bude požadovat bezpečnější, spolehlivější a pohodlnější dopravu v době, kdy hrozí, že růst dopravy a zvyšování napětí v městském prostředí budou působit opačným směrem.
41. Proto je nezbytné, aby hlavní prioritou dopravní politiky nadále zůstalo zlepšení celkové kvality dopravy, včetně osobní bezpečnosti, snižování počtu nehod a zdravotních rizik, ochrany práv cestujících a dostupnosti vzdálených regionů. Hlavním problematickým okruhem zůstává bezpečnost na silnicích a poté, co skončí platnost akčního plánu pro bezpečnost silničního provozu v roce 2010 je třeba zvážit vhodná opatření pro následnou strategii s cílem snížit počet úmrtí na evropských silnicích. Musí se také zlepšit pracovní podmínky pro pracovníky v dopravě, zejména s ohledem na zdravotní a bezpečnostní rizika.
42. V oblasti zlepšování ochranných a bezpečnostních podmínek by se pozornost měla zaměřit na otázku ochrany soukromí a údajů, která vyvstává v souvislosti s prostředky používanými pro účely dohledu, registrace a kontroly.
43. Lidem se sníženou mobilitou by měla být poskytnuta pohodlná dopravní řešení. Je třeba, aby se výstavba, údržba a modernizace infrastruktury řídila zásadou přístupnosti pro všechny. V bezpečném a spolehlivém městském prostředí lze docílit většího využívání veřejné dopravy, cyklistické dopravy a chůze, což by nejen snížilo dopravní přetížení a emise, ale mělo i pozitivní vliv na lidské zdraví a dobré životní podmínky.

#### **4.2. Dobře udržovaná a plně integrovaná síť**

44. Doprava je síťové odvětví, které se skládá z několika prvků: infrastruktury, uzlů, dopravních prostředků a zařízení, infrastrukturálních a palubních aplikací informatických a komunikačních technologií, síťových služeb a provozních a správních postupů. Schopnost účinně a hospodárně přepravovat lidi a zboží spočívá především v optimálním fungování všech těchto prvků dohromady.

45. Lepší využívání kapacity sítě a relativně silných stránek každého druhu dopravy by mohlo významně přispět ke snížení dopravního přetížení, emisí, znečištění a počtu nehod. To však vyžaduje optimalizaci a provoz sítě jako jediného celku, zatímco v současnosti jsou jednotlivé dopravní sítě ve velké míře oddělené a dokonce ani v rámci jednotlivých druhů dopravy neexistuje mezi zeměmi dostatečná integrace.
46. Především s ohledem na osobní dopravu bude zásadní vývoj znamenat integrace letecké dopravy s vysokorychlostní železniční dopravou. Pokud jde o nákladní dopravu, je zapotřebí, aby se vytvořil inteligentní a integrovaný logistický systém, jehož klíčovým prvkem je rozvoj přístavů a intermodálních terminálů. Díky výše popsanému urbanizačnímu trendu bude obzvláště významný přesun v rámci druhů dopravy směrem k ekologičtějším druhům dopravy pro městskou dopravu.
47. Infrastruktura by měla být dobře udržována a práce na jejím zlepšení by měly být koordinované. Tím se sníží počet dopravních nehod a provozní náklady, jakož i dopravní přetížení, znečištění a hluk. V zájmu maximalizace sociálních a hospodářských výhod s ohledem na vnější vlivy a dopady na celou síť by měla být naplánována nová infrastruktura a stanoveny její priority.

#### **4.3. Environmentálně udržitelnější doprava**

48. K dosažení cílů strategie udržitelného rozvoje EU a snížení vlivů dopravy na životní prostředí je nezbytné, aby došlo k pokroku v rámci několika cílů politik v oblasti životního prostředí. Snížení spotřeby neobnovitelných zdrojů je zásadní pro všechny aspekty dopravních systémů a jejich využití. Vzhledem k nežádoucím důsledkům dopravy na životní prostředí bude třeba přijmout další opatření především pokud jde o hluk, emise znečišťující ovzduší a emise skleníkových plynů. Právní předpisy EU stanoví požadavky v některých z těchto oblastí, ale v budoucnosti bude potřeba je zhodnotit a aktualizovat.
49. U některých aspektů s ohledem na dlouhou dobu potřebnou k účinku změn je zapotřebí dlouhodobých strategií, které zabezpečí jistotu pro různé subjekty na trhu. Při koncipování budoucího dopravního systému by měly být zohledněny všechny prvky udržitelnosti. To se týká provozu dopravních prostředků (emisí, hluku), jakož i zajištění infrastruktury (využívání půdy, biologické rozmanitosti).

#### **4.4. Udržení předního postavení EU v oblasti dopravních služeb a technologií**

50. Na řešení dopravních problémů se budou zásadním způsobem podílet technologické inovace. Nové technologie poskytnou cestujícím nové a pohodlnější služby, zvýší bezpečnost a spolehlivost a sníží dopady na životní prostředí. „Soft infrastruktury“, jako jsou inteligentní dopravní systémy v silniční dopravě (ITS<sup>31</sup>) a systémy řízení železničního provozu (ERTMS<sup>32</sup>) a letecké dopravy (SESAR<sup>33</sup> v rámci jednotného evropského nebe), podporované systémem Galileo, mohou optimalizovat používání sítí a zvýšit bezpečnost; inovativní automobilové technologie mohou snížit emise, závislost na ropě a zvýšit pohodlí.

---

<sup>31</sup> KOM(2008)886 a KOM(2008)886/2.

<sup>32</sup> KOM(2005) 903.

<sup>33</sup> Rozhodnutí Rady 2009/820/ES.

51. Vývoj technologických řešení pro udržitelnou dopravu je také důležitý pro podporu růstu a zajištění pracovních míst. Stárnutí obyvatelstva může ohrozit konkurenceschopné postavení Evropy v rámci světového hospodářství a její schopnost udržet vysoký životní standard. Aby bylo možno čelit tomuto problému, je obzvláště nutné, aby hospodářství EU zvýšilo svou produktivitu, konkrétně zachováním účinného dopravního systému a větším investováním do výzkumu a vývoje.
52. Evropa má ve světě vedoucí postavení v mnoha oblastech dopravy, včetně infrastruktury, výroby dopravního zařízení, dopravních služeb a logistiky. Vzhledem k očekávanému růstu celosvětové hospodářské soutěže je udržení a posílení tohoto vedoucího postavení klíčovým faktorem v zachování celkové konkurenceschopnosti hospodářství EU a zároveň příležitostí pro naše odvětví dopravy rozšířit se i na nové a expandující trhy.

#### **4.5. Ochrana a rozvoj lidského potenciálu**

53. Dopravní systém projde v důsledku dalšího otevírání trhu a inovací podstatnými změnami. Konkurenceschopnost hospodářství EU a odolnost dopravních společností závisí na schopnosti přizpůsobit se inovacím a novým potřebám trhu. Hospodářská soutěž a inovace příznivě ovlivnily dopravní pracovní trh. Nicméně se může stát, že přizpůsobení se radikálně odlišným hospodářským a energetickým podmínkám povede v některých odvětvích k propouštění pracovníků v dopravě. Je důležité zajistit, aby byla tato změna důkladně připravena a řízena, a tak díky změněným podmínkám vznikla i nová pracovní místa a pracovníci v dopravě se mohli na tomto procesu podílet a reagovat na něj. Toho je možno dosáhnout formou celé řady nástrojů, včetně informování pracovníků a konzultací s nimi, sociálního dialogu, včasného zjištění nedostatečné kvalifikace<sup>34</sup>, odborné přípravy a zajištění požadavku, aby se každá restrukturalizace prováděla sociálně odpovědným způsobem. Sociální ochrana a veřejné služby by měly poskytnout záchrannou síť k usnadnění přechodu. Měly by být také zohledněny otázky rovnosti žen a mužů, aby se ženám usnadnil přístup k pracovním místům v dopravě.
54. Je nutné rovněž zajistit, že pracovní podmínky zůstanou zachovány nebo se zlepší. Rozdílná práva a sociální podmínky v různých členských státech by neměly vést ke zhoršení situace a neměly by se zvyšující se přeshraniční mobilitou pracovníků v dopravě stát faktorem konkurenceschopnosti.

#### **4.6. Správné stanovení cen jako prostředek řízení dopravy**

55. V dopravě, jako v každém jiném odvětví, neexistuje hospodářská účinnost, pokud ceny neodrážejí všechny náklady – vnitřní a vnější, které jsou skutečně vyvolané uživateli. Ceny jsou zdrojem základních informací pro hospodářské subjekty, protože poskytují informace o relativním nedostatku zboží nebo služeb. Lepší cenové signály by byly pro dopravní systém obzvláště výhodné. Zřídka se využívá cenové odlišení za užití silnice v dopravní špičce a mimo ni. Neexistuje ani žádná hospodářská

---

<sup>34</sup> Viz sdělení Komise „Nové dovednosti pro nová pracovní místa: předvídaní a zohledňování potřeb trhu práce a potřebných kvalifikací“ – KOM(2008) 868.

pobídka pro používání tišších aut, bezpečnějších druhů dopravy nebo dopravních prostředků šetrnějších k životnímu prostředí.

56. Dopravci a občané nemají vždy vhodné podmínky, aby zjistili, která z dopravních možností je hospodárnější a šetrnější k životnímu prostředí, ale při správném zpoplatnění vnějších nákladů pro všechny druhy dopravy a dopravní prostředky by se mohli správně rozhodnout již tím, že by si vybrali levnější variantu.
57. Další desetiletí bude pro dopravní systém pravděpodobně přechodným obdobím. Vzniknou nové postupy a nové technologie. Uskuteční se dlouhodobé investice, např. v infrastruktuře. S důsledky těchto rozhodnutí bude muset Evropa žít dlouho: je proto nezbytné, aby byla učiněna na základě správných cenových signálů.

#### **4.7. Plánování s ohledem na dopravu: zlepšování přístupnosti**

58. Zavedení správného cenového systému pomůže lépe zohlednit náklady na dopravu při rozhodování o jejím umístění. I tak však existuje riziko, že osoby odpovědné za plánování správně nezohlední dopravní náklady a že dostupnost levných dopravních řešení se bude považovat za samozřejmost.
59. Mnoho veřejných služeb bylo postupně v zájmu vyšší účinnosti centralizováno. Zvětšují se vzdálenosti mezi občany a poskytovateli služeb (školami, nemocnicemi, nákupními středisky). Také společnosti se vydaly stejným směrem a snížily počet výrobních, skladovacích a distribučních středisek. Trend koncentrace činností má za následek intenzivnější „nucenou“ mobilitu způsobenou zhoršením podmínek dostupnosti.
60. Při územním plánování nebo rozhodování o umístění by veřejné orgány a společnosti měly vzít do úvahy následky svých rozhodnutí, pokud jde o dopravní potřeby klientů a zaměstnanců i dopravu zboží. Správné plánování by mohlo ulehčit bezproblémovou integraci různých druhů dopravy.
61. Dopravní potřeby lze také snížit formou „virtuální“ dostupnosti, kterou umožňují informační technologie (teleworking, elektronická státní správa, elektronické zdravotnictví, atd.). Důkazy o tom, jaký mají tyto postupy dopad, jsou zatím omezené, ale zdá se, že mají značný, jakkoli zatím nevyužitý potenciál nahradit dopravu. Na druhé straně díky jednoduššímu kontaktu mohou lidé žít daleko od svého pracoviště a společnosti mohou rozšířit své aktivity na větší území. To může vést k menšímu počtu cest souvisejících s prací, které by však byly delší. Teleworking má každopádně velkou výhodu v tom, že poskytuje flexibilitu při rozhodování kdy cestovat, čímž se výrazně snižuje dopravní přetížení<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> TRANSvisions: Zpráva o scénářích v dopravě v následujících 20 až 40 letech. [http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009\\_future\\_of\\_transport/20030331\\_transvisions\\_task\\_1\\_final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2009_future_of_transport/20030331_transvisions_task_1_final_report.pdf)

## 5. POLITIKY PRO UDRŽITELNOU DOPRAVU

62. Zatímco předcházející oddíl nabízí široké cíle pro budoucí dopravní politiku, tento oddíl se zabývá některými návrhy, jak by mohly být aktivovány dostupné nástroje politik k dosažení uvedených cílů a řešení problému udržitelnosti.

### 5.1. Infrastruktura: údržba, rozvoj a integrace mezi jednotlivými dopravními sítěmi

63. Optimální fungování dopravního systému vyžaduje plnou integraci a interoperabilitu jednotlivých částí sítě, jakož i propojení mezi různými (dopravními) sítěmi. Klíčovými pro dosažení tohoto výsledku jsou dopravní uzly, které jsou logistickými středisky sítě a nabízí propojení a výběr nákladní i osobní dopravy. Měly by se podporovat a budovat intermodální a překládkové platformy, pokud existuje potenciál ke konsolidaci a optimalizaci toku cestujících a nákladu. To se bude týkat obvykle oblastí s vysokým objemem osobní a nákladní dopravy, tj. městských oblastí, a oblastí, v nichž se protínají koridory s vysokým objemem dopravy.

64. Rozšiřováním infrastruktury se správným zaměřením se pomůže zabránit dopravnímu přetížení a časovým ztrátám. V tomto ohledu musí být infrastruktura pečlivě naplánována a priority musí být stanoveny tak, aby bylo možné optimalizovat dopravní řetězce a celou dopravní síť. Kromě odstranění překážek bude mít zásadní význam určit zelené koridory, aby se snížilo dopravní přetížení a znečištění životního prostředí. K projektům infrastruktury patří evropské globální navigační družicové systémy (Galileo a EGNOS), které doplní „tradiční“ síť a zlepší jejich užívání.

65. Na základě zkušeností z používání směrnic o posouzení dopadu na životní prostředí (EIA) a strategickém posuzování vlivů na životní prostředí (SEA)<sup>36</sup>, by měly být pro hodnocení projektů infrastruktury ve všech druzích dopravy a případně zemích<sup>37</sup> přijaty společné metodiky a podobné předpoklady. Je třeba získat společné údaje a ukazatele. Začít by se mělo s údaji o provozu a dopravním přetížení. To pomůže vybrat projekty na základě porovnatelných poměrů nákladů a přínosu a zohlednit všechny relevantní prvky: sociálně-hospodářské dopady, přínos pro soudržnost a dopad na celou dopravní síť.

66. Nová infrastruktura je finančně nákladná a mnohého lze dosáhnout optimálním využíváním existujících zařízení s omezenými prostředky. Vyžaduje to však správné řízení, údržbu, modernizaci a opravu rozsáhlé infrastrukturální sítě, která až dosud Evropu v konkurenčním boji zvýhodňovala. Modernizace existující infrastruktury, rovněž prostřednictvím inteligentních dopravních systémů, je v mnoha případech nejlevnějším způsobem, jak zvýšit celkový výkon dopravního systému.

67. Infrastruktura byla dosud určena především ke společnému užívání osobními i nákladními vozidly, zvýšení dopravy a související dopravní přetížení, především ve městech a v jejich okolí, však vyvolalo napětí mezi osobní a nákladní dopravou. Pokud je to vzhledem k objemu dopravy účelné, měla by se zvážit možnost

---

<sup>36</sup> Směrnice o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí (2001/42/ES) a směrnice o posuzování vlivů na životní prostředí (85/337/EHS ve znění směrnic 97/11/ES a 2003/35/ES).

<sup>37</sup> Komise v této souvislosti přijme pokyny na ochranu životního prostředí pro rozšiřování přístavů, jak se uvádí v modré knize o integrované námořní politice (KOM(2007) 575).

vybudovat infrastruktury speciálně určené pro osobní a nákladní dopravu, a to buď ve formě koridorů určených pro nákladní dopravu nebo vytvořením „inteligentních“ prioritních předpisů. Všeobecně platí, že účinnějšího využívání infrastruktury lze dosáhnout za předpokladu, že uživatelé mají podobné profily (náklad, rychlost, atd.).

68. Díky dlouhému evropskému pobřeží a velkému počtu přístavů nabízí odvětví námořní dopravy hodnotnou alternativu pozemní dopravy. Plné provedení evropského námořního prostoru bez hranic<sup>38</sup> a strategie námořní dopravy do roku 2018<sup>39</sup> umožní, aby se „námořní dálnice“ staly realitou a aby se využil potenciál vnitroeurospké příbřežní námořní dopravy. Velké možnosti rozvoje nabízejí také logistické operace využívající součinnosti mezi námořní a železniční a/nebo říční dopravou.
69. Informační systémy hrají zásadní úlohu při dohledu nad komplexními dopravními řetězci, tvořenými několika subjekty, jakož i při informování uživatelů dopravy o dostupných a alternativních možnostech a možných narušeních dopravy. Přepравní doklady a jízdenky by měly být elektronické a multimodální, ale zároveň by mělo být chráněno soukromí a osobní údaje. Měly by být objasněny a urychleně vyřešeny otázky související s odpovědností, řešením sporů a stížností v rámci celého dopravního řetězce. Řešení nabízená informačními a komunikačními technologiemi by se měla rozvíjet v rámci podpory lepšího řízení a integrace dopravních toků.

## **5.2. Financování: získání prostředků pro udržitelnou dopravu**

70. Přejchod na nízkouhlíkové hospodářství si vyžádá důkladnou revizi dopravního systému. To znamená rozsáhlé a dobře koordinované financování, jehož nezbytné zdroje se však budou těžko hledat: současná hospodářská krize vyvíjí tlak na veřejné finance a je pravděpodobné, že po ní nastane fáze rozpočtové konsolidace. Stále více veřejných finančních prostředků se bude kvůli stárnutí obyvatelstva vynakládat na důchody a zdravotní péči.
71. Doprava je zdrojem značného objemu příjmů do veřejných rozpočtů. Energetické daně činí až 1,9 % HDP, přičemž většina z nich pochází z daní z paliv v silniční dopravě a z osobních automobilů. Dalšíh 0,6 % HDP se vybere ve formě daní z vozidel<sup>40</sup>. Kromě daní existuje také mýtné a poplatky za použití infrastruktury. Za dopravu již její uživatelé platí značný obnos, ovšem tato cena mnohdy jen málo souvisí se skutečnými náklady na společnost, kterou si pro dopravu vyberou.
72. Investice do dopravní infrastruktury se financují především z veřejných financí, které také často pokrývají zhruba 50 % provozních nákladů veřejných dopravních služeb. Využívání veřejného financování kromě zdrojů pocházejících z poplatků od uživatelů lze zdůvodnit na základě širších sociálně-hospodářských výhod (jako je např. regionální rozvoj, veřejné statky). Tyto výhody by měly být posouzeny pomocí metod pro posuzování projektů, které jsou postupně harmonizovány na úrovni EU.

---

<sup>38</sup> KOM(2009)10 a KOM(2009)11.

<sup>39</sup> KOM(2009) 8, „ Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018“.

<sup>40</sup> Eurostat (2008), Trendy zdanění v Evropské unii, vydání z roku 2008.

Evropská komise, tabulky spotřebních daní, daňové výnosy – energetické výrobky a elektřina, červenec 2008.

Celkové náklady na infrastrukturu v silniční dopravě, což jsou pevné náklady a údržba, se odhadují na zhruba 1,5 % HDP<sup>41</sup>.

73. Podle dostupných odhadů týkajících se silniční dopravy činí nejběžnější vnější náklady 2,6 % HDP<sup>42</sup>. Tyto náklady obecně platí všichni občané, a nejsou tedy bezprostředně spojeny s vnějšími vlivy: ztrácí se tedy účinek pobídky a výhody cenových signálů. Zásada znečišťovatel platí<sup>43</sup>, obsažená ve Smlouvě, se ve všech případech nedodrжуje.
74. Komise minulý rok předložila návrh postupné strategie internalizace externích nákladů ve všech druzích dopravy<sup>44</sup>, v němž se zvažuje kromě jiného začlenění letecké dopravy do systému EU pro obchodování s emisemi od roku 2012<sup>45</sup> a zavedení internalizačních poplatků pro těžká nákladní vozidla. Členské státy a mezinárodní organizace by svými činnostmi měly případně tuto strategii doplňovat a zajistit, aby náklady uživatelů zahrnovaly příslušné vnější vlivy pro všechny druhy dopravy a vozidla. Vývoj technologií, např. palubních jednotek a globálních navigačních systémů při vybírání mýtného, ulehčí budoucí provádění této strategie. Internalizační poplatky, které mají doplnit příjmy z energetických daní, budou pravděpodobně nezbytné v každém případě, protože spotřební daně na ropné deriváty se zřejmě s větším rozšířením vozidel poháněných alternativními zdroji energie sníží.
75. Je také pravděpodobné, že dopravní odvětví bude muset zvýšit finanční soběstačnost i ve vztahu k infrastruktuře. Poplatky za dopravní přetížení, které představují náklady spojené s nedostatkem infrastruktury, jasně poukazují na potřeby dodatečné kapacity a mohou financovat rozšíření infrastruktury nebo alternativní dopravní řešení.

### **5.3. Technologie: jak urychlit přechod na nízkouhlíkovou společnost a zajistit vedení v globálních inovacích**

76. Věda a průmysl již nyní velmi aktivně hledají řešení v oblasti dopravní bezpečnosti, závislosti na palivech, emisí vozidel a přetížení sítě. S ohledem na uvedené trendy u obyvatelstva a vlastnictví vozidel na světě, je naléhavě zapotřebí, aby došlo k technologickému přechodu na automobily s nízkými a nulovými emisemi a k rozvoji alternativních řešení pro udržitelnou dopravu. Evropa musí vytvořit podmínky pro udržitelnou mobilitu a případně poskytnout řešení platná na celosvětové úrovni, která mohou být využita i v jiných regionech světa.
77. Tvůrci politik musí vytvořit nezbytné rámcové podmínky pro obchodní uvedení slibných technologií na trh, aniž by došlo k neopodstatněnému zvýhodnění jakékoli specifické technologie. To zejména vyžaduje, aby byly stanoveny otevřené normy, zajištěna interoperabilita, navýšeny výdaje do oblasti výzkumu a vývoje technologií, které ještě nejsou zcela vyvinuté pro uvedení na trh, definován jasný právní a správní

---

<sup>41</sup> Viz projekt UNITE pro 5. rámcový program ES, C. Nash a spol., ITS University of Leeds.

<sup>42</sup> Viz poznámka pod čarou 41. Výpočet zahrnuje náklady na dopravní přetížení, dopravní nehody, znečištění ovzduší, hluk a globální oteplování.

<sup>43</sup> Čl. 174 odst. 2 Smlouvy o ES.

<sup>44</sup> KOM(2008) 435.

<sup>45</sup> Návrh Komise o činnostech v oblasti letectví byl předložen v roce 2006 a výsledná směrnice byla přijata v listopadu 2008.

rámec, např. v otázkách odpovědnosti a ochrany soukromí, a podpořeny příklady osvědčených postupů.

78. Nejdůležitějším nástrojem politiky bude pravděpodobně stanovení norem. Přechod na nový a integrovaný dopravní systém bude rychlý a úspěšný, pouze pokud budou zavedeny otevřené normy pro novou infrastrukturu a vozidla i další nezbytná zařízení a prostředky. Cílem stanovení norem by mělo být interoperabilní, bezpečné zařízení vstřícné k uživatelům. To je podstatné nejen pro vnitřní trh, ale také pro podporu evropských norem na mezinárodní úrovni. Vývoj inteligentních dopravních systémů nebo alternativních systémů pohonu vozidel by mohl slavit úspěch porovnatelný s úspěchem technologie GSM. Tvůrci politik musí však zajistit, aby při stanovování norem nedocházelo k vytváření překážek vstupu na trh a vývoje alternativních technologií.
79. Dalším nástrojem politiky je podpora výdajů na výzkum a vývoj v oblasti udržitelné mobility, např. v rámci evropské iniciativy pro ekologické automobily<sup>46</sup> a společných technologických iniciativ<sup>47</sup>. Nové dopravní systémy a technologie vozidel budou muset být nejprve zavedeny jako ukázkové projekty, aby mohla být posouzena jejich realizovatelnost a hospodářská životaschopnost. Bude také zapotřebí veřejného zásahu v různých fázích rozvoje infrastruktur, které podporují nová vozidla, například inteligentní sítě pro elektrickou dopravu nebo vodíkové distribuční sítě. V zájmu urychlení integrace již dostupných aplikací do našeho dopravního systému je zapotřebí ještě mnoho práce. Významným nástrojem politiky pro posílení rozvoje nových technologií a alternativních druhů dopravy budou také pravidla týkající se státních podpor.

#### **5.4. Rámec právních předpisů: další podpora otevírání trhu a posilování hospodářské soutěže**

80. EU zahájila proces otevírání trhu, který se již v případech, kde bylo dosaženo většího pokroku, ukázal jako úspěšný. Výsledkem je vzrůstající počet společností, které vyvíjejí činnost na trzích jiných států a v rámci různých druhů dopravy, což je přínosem pro celkovou hospodářskou výkonnost a zaměstnanost v EU. Částečně otevřené trhy však s sebou nesou riziko, že hospodářské subjekty působící v chráněných prostředích subvencují své činnosti na liberalizovaných trzích.
81. Zásadní význam má doplnění vnitřního trhu o výrazné posílení pravidel v oblasti hospodářské soutěže. V jeho rámci by mělo dojít k administrativnímu zjednodušení, jehož cílem je snížit zbytečnou zátěž pro dopravní společnosti. Z úspěchů dosažených v oblasti letecké a silniční dopravy je patrné, že v odvětví železniční dopravy bude obzvláště důležité, aby se nová pravidla pro otevírání trhů pojila s účinným prosazováním stávajících právních předpisů.
82. Zároveň však právní rámec musí směřovat k harmonizaci povinností v oblasti životního prostředí, účinnému dohledu, jednotné ochraně pracovních podmínek a uživatelských práv. Rámec právních předpisů bude muset zajistit nejen rovnocenné

---

<sup>46</sup> KOM(2008) 800.

<sup>47</sup> Např. nová společná technologická iniciativa „Čisté nebe“ by měla vyvinout převratné technologie, které dokáží výrazně snížit dopad letecké dopravy na životní prostředí. Iniciativa sjednotí projekty financované EU a hlavní zúčastněné subjekty z průmyslu.

podmínky pro hospodářskou soutěž, ale i zachování norem v oblasti ochrany a bezpečnosti, pracovních podmínek a práv zákazníků se zvláštním zřetelem k osobám se sníženou mobilitou a zvláštními potřebami. Normy v oblasti životního prostředí by zároveň měly směřovat „vzhůru“ a neměly by se omezovat na minimálního společného jmenovatele.

83. Velcí provozovatelé multimodální dopravy v oblasti logistiky mají know-how a zdroje, aby mohli investovat v oblasti moderních technologií a aby se mohli podílet na projektech partnerství veřejného a soukromého sektoru, ale veřejné orgány musí zajistit, aby nebyl vyloučen přístup třetích stran k infrastruktuře. Vytvoření nadnárodních správců infrastruktury by bylo vítaným krokem, kterým by se omezily konflikty, k nimž v současnosti stále dochází.

#### **5.5. Chování: vzdělávat, informovat a zapojit**

84. Vzdělávací, informační a osvětové kampaně budou hrát významnou úlohu při ovlivňování chování zákazníků v budoucnosti a ulehčování výběru v oblasti udržitelné mobility. Dopravní politiky mají velmi přímý dopad na životy lidí a bývají velmi kontroverzní: občané by měli být lépe informováni o zákulisních důvodech, které vedou k politickým rozhodnutím, a o možných alternativách. Lepší pochopení budoucích problémů je předpokladem toho, aby veřejnost řešení přijala.

85. Větší zapojení společnosti do procesu plánování dopravy lze docílit volbou nástrojů pro zajištění účasti, konkrétně otevřenými konzultacemi, průzkumy a zastoupeními zúčastněných stran v rozhodovacím procesu.

86. Pracovníci v dopravě a sociální partneři v odvětví by měli být informováni o vývoji a konzultováni v otázkách vývoje, uplatňování a sledování dopravní politiky a souvisejících opatření, a to na úrovni odvětví i podniku.

#### **5.6. Řízení: účinná a koordinovaná opatření**

87. Dopravní systém zahrnuje složitou součinnost mezi politickými, hospodářskými, sociálními a technickými faktory. Toto odvětví může vzkvétat pouze tehdy, pokud tvůrci politiky dokáží poskytnout subjektům na trhu náležité plánování, přiměřené finanční prostředky a vhodný rámec právních předpisů.

88. Je to opravdová výzva, vždyť tento úkol vyžaduje koordinaci politik mezi jednotlivými orgány a na různých úrovních. EDP je zvláštním případem: její úspěch závisí do velké míry na tom, jak budou její opatření provedena a doplněna o opatření přijatá na jiných úrovních řízení. Existují alespoň dvě oblasti, u nichž je třeba zdůraznit výhody účinné koordinační činnosti jdoucí nad rámec v současnosti uplatňovaných opatření na úrovni EU:

- **Normy a interoperabilita.** V dalších několika letech se bude vyvíjet mnoho nových technologií a budou se zavádět regulační postupy s cílem řešit problémy v dopravě. Bude nezbytná koordinace, aby se zajistila interoperabilita zařízení a aby se zabránilo rozšiřování různých systémů na vnitrostátní úrovni, například pravidel a norem v oblasti vybírání mýtného, inteligentních dopravních systémů (ITS) nebo přístupu k oblastem s dopravním přetížením.

- **Problémy městských oblastí.** Z důvodu subsidiarity je úloha EU v právní úpravě městské dopravy omezená. Na druhé straně většina dopravy začíná a končí ve městech a otázky propojení a stanovení norem nekončí na hranicích města. Spolupráce na úrovni EU může pomoci městským orgánům v úsilí o zajištění udržitelnosti jejich dopravních systémů. Existuje celá řada činností a oblastí, kde může jít EU příkladem a pokračovat v podpoře ukázkových projektů a výměny osvědčených postupů, především v rámci sedmého rámcového programu a programů v rámci politiky soudržnosti. EU může navíc stanovit rámec, který umožní místním orgánům jednodušší přijímání opatření.

## **5.7. Vnější rozměr: Evropa musí mluvit jedním hlasem**

89. Odvětví dopravy je progresivně mezinárodní. Je proto nezbytné, aby byla EDP plánována na mezinárodní úrovni, aby se tak zajistila další integrace se sousedními zeměmi a z globálního hlediska prosadily evropské hospodářské zájmy a zájmy v oblasti životního prostředí.
90. Užší hospodářská integrace a migrační toky ze sousedních zemí a afrického kontinentu budou jedním z klíčových problémů, kterým bude muset Evropa v budoucnosti čelit. Je třeba dále podporovat mezinárodní spolupráci v oblasti dopravy zaměřenou na nezbytné propojení hlavních dopravních os těchto regionů, a pomoci tak k zajištění udržitelného rozvoje v sousedních zemích a na africkém kontinentě.
91. Rozvoj základní regionální dopravní sítě v jihovýchodní Evropě jako předchůdce TEN-T má zásadní význam pro stabilitu a hospodářský rozkvět jihovýchodní Evropy a posílí také vazby s kandidátskými a možnými kandidátskými zeměmi z tohoto regionu. Kromě toho součástí akčních plánů evropské politiky sousedství (EPS), jakož i bilaterálních dohod o partnerství a spolupráci, jsou rozsáhlé oddíly týkající se spolupráce v oblasti dopravní politiky, včetně přijetí právních předpisů EU v oblasti dopravy v různém rozsahu zeměmi EPS. Vztahy EU s východními zeměmi EPS a s Běloruskem v oblasti dopravy obsahují ambiciózní plány na rozšíření sítě TEN-T.
92. Z globálního hlediska je EU již dnes hlavním tvůrcem norem. Jako příklad uvedme, že emisní normy EURO pro silniční vozidla a Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) se ve stále větší míře přijímají i mimo Evropu. Tento vývoj je nutné podporovat i na mezinárodních fórech. Mezinárodní úloha EU má obzvláštní význam pro námořní a leteckou dopravu, které jsou svou podstatou globálními odvětvími. Má-li si během následujících 40 let Evropa udržet prominentní postavení na těchto trzích, je zapotřebí, aby na fórech, na nichž se setkávají vlády, představitelé odvětví i regulační orgány na celosvětové úrovni, vystupovala jednotně.

## 6. CO BUDE DÁL?

93. Komise vyzývá všechny zúčastněné strany, aby se podílely na konzultacích, které přináší toto sdělení<sup>48</sup>. Názory na budoucnost dopravy a možné cesty politik zasílejte prosím na adresu: [tren-future-of-transport@ec.europa.eu](mailto:tren-future-of-transport@ec.europa.eu) do 30. září 2009<sup>49</sup>.
94. Výsledky výše uvedených konzultací budou předloženy na konferenci zúčastněných stran na podzim 2009. Na základě ohlasu od zúčastněných stran a Evropského parlamentu a Rady uveřejní Komise v roce 2010 bílou knihu, v níž budou uvedena politická opatření, jež bude třeba přijmout v následujícím desetiletí 2010 – 2020.

---

<sup>48</sup> Pokyny k tomu, jak odpovědět na konzultace, jsou dostupné na internetové stránce GŘ TREN: [http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009\\_future\\_of\\_transport\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2009_future_of_transport_en.htm)

<sup>49</sup> Příspěvky budou zveřejněny na internetu. Chcete-li získat informace, jakým způsobem se bude zacházet s vaším příspěvkem a osobními údaji, je nutné si přečíst zvláštní prohlášení o ochraně soukromí připojené k této konzultaci. Profesionální organizace se mohou zaregistrovat v rejstříku zástupců zájmových skupin u Evropské komise (<http://ec.europa.eu/transparency/regrin>). Tento rejstřík byl zřízen v rámci Evropské iniciativy pro transparentnost s cílem poskytnout Komisi a široké veřejnosti informace o cílech, financování a strukturách zástupců zájmových skupin.