



V Bruselu dne 31.5.2017
COM(2017) 283 final

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

EVROPA V POHYBU

**Agenda pro sociálně spravedlivý přechod na čistou, konkurenceschopnou a propojenou
mobilitu pro všechny**

{SWD(2017) 177 final}

1. CESTA K UDRŽITELNÉ MOBILITĚ

Evropská doprava má dlouhou a hrdou historii. Evropa má neodmyslitelnou úlohu při zavádění nových technologií a inovací do celého světa. Evropská letadla, vlaky a vozidla jsou synonymem prvotřídní světové kvality.

Naší ambicí je, aby si Evropa tuto úlohu podržela i v budoucnu a stála v čele čisté, konkurenceschopné a propojené mobility. Jednoduše řečeno, chceme zajistit, aby byla v Evropě vyvíjena, nabízena a vyráběna nejlepší nízkoemisní, síťově propojená a automatizovaná řešení v oblasti mobility, vybavení a vozidel a abychom měli k dispozici nejmodernější infrastrukturu, která je bude podporovat.

Tato ambice je zapotřebí, protože **odvětví mobility hraje nezbytnou roli v hospodářství a společnosti EU**. Toto odvětví je významným zdrojem pracovních míst a neodmyslitelným motivátorem globální konkurenceschopnosti hospodářství v širším měřítku. Volný pohyb lidí a zboží v rámci vnitřního trhu EU a hospodářské, sociální a kulturní výhody „Evropy bez hranic“ se opírají o snadnou mobilitu a dostupnou dopravní síť v jednotném evropském dopravním prostoru. Moderní systém mobility je rovněž předpokladem pro úspěšný přechod k nízkouhlíkovému hospodářství a pro zastavení nárůstu emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší v důsledku dopravy navzdory nárůstu potřeb v oblasti mobility.

Dochází k **rozsáhlým změnám způsobu, jakým mobilitu využíváme**. Tradiční mobilita se mění prostřednictvím sdílených služeb mobility a snadnějších přechodů mezi způsoby dopravy. Technologie a potřeby společnosti motivují k dalším změnám. Digitalizace, automatizace a alternativní zdroje energie představují výzvu pro tradiční charakter mobility a vytvářejí nové příležitosti spojené s účinným využíváním zdrojů, kolaborativní ekonomikou a oběhovým hospodářstvím. Takovéto změny však mohou být i rušivé. Vytvářejí sice nová pracovní místa, ovšem mohou také způsobovat zastarávání některých jiných. Vyžadují nové dovednosti, dobré pracovní podmínky a potřebují předvídatost, přizpůsobení a investice.

EU musí při uskutečňování této změny zastávat na světové úrovni vůdčí pozici. To znamená přechod od dnešních roztržitých dopravních sítí k integrované a udržitelné mobilitě zítřka. Komise vytyčuje agendu, jejímž prostřednictvím se **čistá, konkurenceschopná a síťově propojená mobilita** stane pro všechny realitou. Naše kroky mají za cíl posílit konkurenceschopnost evropského odvětví mobility s ohledem na navýšení pracovních míst, růst a investice a přitom řešit náročný sociální rozměr mobility a zajistit vysokou úroveň bezpečnosti a zabezpečení cestující veřejnosti. Tento krok klíčově přispěje k ambicím Komise dosáhnout Evropy, jež chrání, posiluje a brání, a ke splnění cílů EU v oblasti energie a klimatu pro rok 2030. To pomůže zlepšit veřejné zdraví a kvalitu života všech občanů EU. Vyžaduje to **komplexní a integrovaný přístup**, při němž budou všichni účastníci spolupracovat na různých úrovních – instituce EU, členské státy, města a ostatní místní orgány, průmysl, sociální partneři a všechny zúčastněné strany. Návrh usnesení evropského parlamentu ve věci silniční dopravy v Evropské unii potvrzuje, že přicházíme s návrhy ve správný čas a máme společnou vizi¹.

Nezačínáme od nuly. EU již položila stěžejní základní kameny změny. Byla vytyčena cesta k vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru a byly odhaleny překážky pro bezpečné, účinné a cenově dostupné přeshraniční služby mobility na zemi, na moři a ve

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B8-2017-0290&format=XML&language=CS>

vzduchu po celé Unii. V odvětvích letecké a železniční dopravy již byla provedena řada kroků². Strategické projekty EU pro transevropskou dopravní infrastrukturu a výzkumné programy EU, zejména Horizont 2020, navíc podporují rozvoj infrastruktury a inovace v dopravě.

Toto sdělení se zaměřuje na to, jak významnou měrou se na změně musí podílet **silniční doprava**. Spolu s ním byla předložena řada návrhů zaměřených na toto odvětví, jejichž cíle zahrnují podporu zavádění infrastruktury pro výběr poplatků za užívání silnic, alternativních pohonných hmot a silničního propojení, lepší informace pro spotřebitele, silnější vnitřní trh a kvalitnější pracovní podmínky v oblasti silniční přepravy stejně jako kroky, které budou základem pro kooperativní, síťově propojenou a automatizovanou mobilitu³. Během příštích 12 měsíců přibudou další návrhy, včetně norem pro automobily a dodávky a pro těžká nákladní vozidla pro období po roce 2020.

Význam mobility obecně a zvláště silniční dopravy se odráží v široké škále dalších rámců politiky EU, které na ně mají rozhodující vliv. Úspěch priorit Junckerovy Komise ve věci **energetické unie, jednotného digitálního trhu a agendy v oblasti zaměstnanosti, růstu a investic** dopravu a mobilitu podporuje. **Strategie energetické unie** z února 2015⁴ vymezila přechod k energeticky úspornému, dekarbonizovanému odvětví dopravy jako jednu z klíčových oblastí činnosti a balíček „Čistá energie pro všechny Evropany z listopadu 2016“⁵ zahrnoval kroky k rychlejšímu šíření pohonných hmot s nízkým obsahem uhlíku a k podpoře elektromobility. V současnosti jsou prováděna opatření, jež byla stanovena **ve strategii pro nízkoemisní mobilitu** přijaté v červenci 2016⁶. Investice do infrastruktury podle **investičního plánu pro Evropu**⁷ dávají silný podnět pro čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu budoucnosti v Evropě. Jednou z klíčových priorit současné Komise podle **evropského pilíře sociálních práv**⁸ je spravedlivější Evropa se silnějším sociálním rozměrem. Tyto cíle se musí sledovat i v odvětví mobility a musí se podílet na spravedlivém a dobře fungujícím pracovním trhu.

² KOM(2015) 598.

³ Viz rovněž revize strategie pro jednotný digitální trh COM(2017) 228 v polovině období.

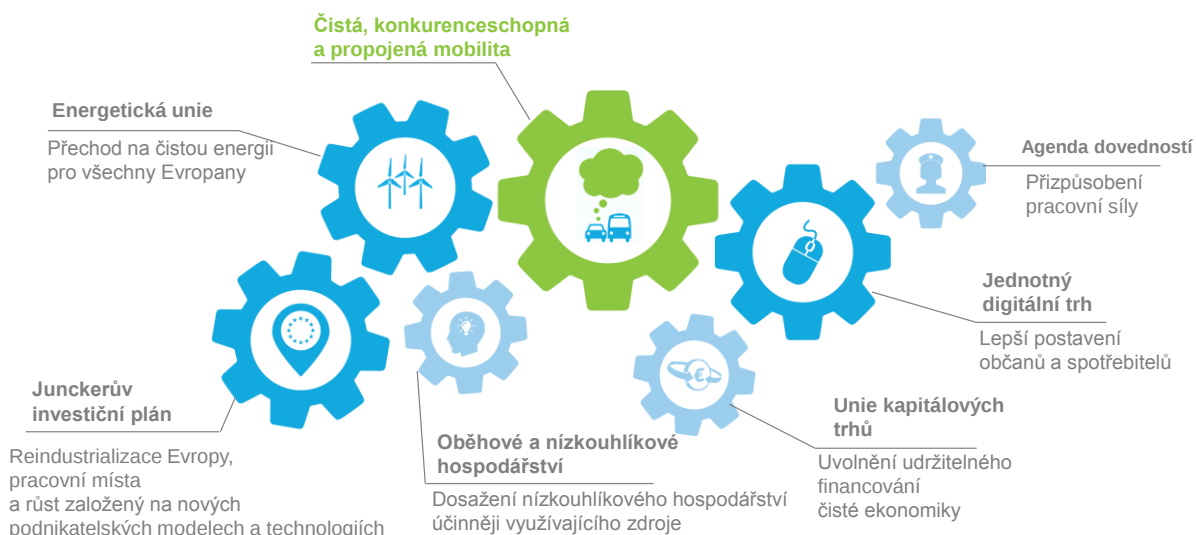
⁴ COM(2015) 80.

⁵ Dle navrhovaných revizí směrnice o energii z obnovitelných zdrojů (COM/2016/0767) a směrnice o energetické náročnosti budov (COM/2016/0765).

⁶ COM(2016) 501.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_cs

⁸ COM(2017) 250.



2. KLÍČOVÉ TRENDY A VÝZVY

Dosažení udržitelnosti při stálém růstu poptávky

Očekává se, že dopravní aktivita po celé Evropě bude nadále narůstat. Odhaduje se, že mezi roky 2010 a 2050 přeprava cestujících naroste o 42 procent. U nákladní dopravy se očekává nárůst o 60 procent.⁹ Dosažení udržitelného systému mobility tak představuje o to větší výzvu.

Mobilita je nyní největším světovým hospodářským odvětvím. V EU zaměstnává odvětví dopravy a skladování více než 11 milionů lidí, což činí více než 5 procent celkové zaměstnanosti¹⁰ a téměř 5 procent hrubého domácího produktu EU¹¹. Tvoří přibližně 20 procent vývozu EU určeného hlavním obchodním partnerům EU. Silniční doprava je hlavním způsobem dopravy využívaným v EU, představuje téměř polovinu celkové aktivity nákladní dopravy (téměř tři čtvrtiny pozemní) a je dominujícím způsobem osobní přepravy občanů¹². Odhaduje se, že společnosti provozující v rámci EU silniční přepravu přímo zaměstnávají zhruba 5 milionů lidí pracujících v přibližně 915 000 zejména malých a středně velkých společnostech¹³.

Přetížení způsobené silniční dopravou způsobuje značnou neefektivnost, jejíž rozsah se odhaduje na 1 procento hrubého domácího produktu EU (100 miliard eur) a stále narůstá¹⁴. Silniční doprava rovněž výrazně přispívá ke znečištění ovzduší, což představuje vážnou hrozbu pro zdraví veřejnosti. Následkům jsou vystaveni uživatelé dopravy, a zvláště obyvatelé evropských měst, která často nesplňují normy EU pro kvalitu ovzduší¹⁵. Důsledky

⁹ Zdroj: Posouzení dopadu, které je přiloženo k návrhu směrnice upravující směrnici 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly. Veškeré odkazy lze nalézt v pracovním dokumentu útvarů Komise SWD (2017) 117, který je přiložen k tomuto sdělení.

¹⁰ Průzkum pracovní síly Eurostatu, údaje z roku 2016, pro NACE H: „Doprava a skladování“.

¹¹ Národní účty EUROSTAT, údaje z roku 2014, NACE H: „Doprava a skladování“.

¹² Doprava v EU v číslech 2016: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

¹³ Odhady založené na strukturálních statistikách podnikání Eurostatu, údaje z roku 2014, pro NACE H.

¹⁴ Studie městské mobility – Posouzení a zlepšení dostupnosti městských oblastí, Evropská komise, 2017.

¹⁵ Právní předpisy EU o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu (směrnice 2008/50/ES) stanovují limity kvality ovzduší, které nesmějí být nikde v EU překračovány, a ukládají členským státům povinnost omezit vystavení občanů škodlivým látkám znečišťujícím ovzduší. V současnosti jsou limity překročeny ve 23 z 28 členských států EU a ve více než 130 evropských městech.

jsou vážné; v EU umírá předčasně v důsledku znečištění spojeného s dopravou¹⁶ téměř třikrát tolik lidí, než kolik zemře při silničních nehodách¹⁷, a miliony lidí po celý život trpí dýchacími a kardiovaskulárními onemocněními.

Doprava navíc na druhém místě po sektoru energetiky významně přispívá k emisím skleníkových plynů v Evropě. Samotná silniční doprava je odpovědná za téměř pětinu emisí v EU. Odvětví mobility je tudíž obzvláště důležité pro snahu EU udržet trend směrem k nízkouhlíkovému hospodářství. Zatímco dopravní aktivita roste, emise skleníkových plynů musejí klesat; to je nezbytné pro splnění cílů EU v oblasti energetiky a klimatu pro rok 2030. Komise kromě toho předložila ambiciózní plán snížit emise skleníkových plynů z dopravy v EU do roku 2050 alespoň o 60 procent.¹⁸ Výsledky jsou zatím nedostačující a je třeba urychlit snahu o zvrácení tohoto vývoje. Toto je nejzřejmější v silniční dopravě, kde je zapotřebí přechod k vozidlům s nulovými emisemi.

Udržitelná mobilita také znamená lepší nakládání s omezenými zdroji. Oběhové hospodářství se stane důležitějším ve smyslu nutnosti opětovně využívat omezené zdroje a snížit náklady na suroviny. Například recyklace baterií by se mohla stát základem nových obchodních modelů v evropském automobilovém průmyslu.

Změny vzorců chování a poptávky spotřebitelů

Požadavky spjaté s mobilitou občanů narůstají a postoj občanů k mobilitě se mění. Mobilita je čím dál více považována za službu a spotřebitelé požadují lepší kvalitu, pohodlí, flexibilitu a cenovou dostupnost. Chtějí plynule střídat různé druhy dopravy a mít snadný přístup k dopravním informacím. Zejména u mladších generací narůstá obliba pronajímání a sdílení služeb mobility a méně obyvatel má za cíl vlastnit soukromé vozidlo.

Občané EU tráví průměrně téměř 10 hodin týdně v dopravních prostředcích, cestují průměrně 34,7 km denně a vydávají 13 procent své celkové spotřeby na položky spojené s dopravou.¹⁹

Každodenní zkušenosti s dopravními zácpami, Pařížská dohoda o klimatu, krize v souvislosti s emisemi automobilů s dieselovými motory, veřejná debata o účincích emisí a opatření politiky, jako jsou zóny s omezením vjezdu vozidel, jež mají odrazovat od užívání automobilů v městských oblastech, přispěly k tomu, že si spotřebitelé více uvědomují vliv soukromé dopravy na kvalitu ovzduší, změnu klimatu a zdraví. Lidé nyní požadují formy mobility, které budou nejen efektivnější, ale také přispějí k boji se změnou klimatu a znečištěním ovzduší. Avšak stárnoucí populace sídlící čím dál více ve městech představuje pro Evropu výzvy ve věci mobility nejen ve městech, ale také v oblasti sociálního začlenění a propojení venkova.

Zaměstnanost a konkurenceschopnost

Evropské odvětví mobility musí zůstat mezi nejlepšími ve světě. Evropské odvětví dopravy by vzhledem ke své důležitosti pro zaměstnanost a růst a k narůstající světové konkurenci mělo stát v čele přijímání inovací a využívání nových technologií. Tento proces změny musí zcela zohledňovat pracovní podmínky a sociální výzvy v tomto odvětví.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501.

¹⁹ Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition *Les attentes des Européens en matière de mobilité*, duben 2017: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>.

Dekarbonizace, využívání nízkoemisních technologií, jako jsou vozidla s elektrickým pohonem, a nasazení řešení kooperativní, síťově propojené a vysoce automatizované mobility jsou nejnaléhavějšími výzvami a důležitými příležitostmi pro naši budoucí mobilitu; to samé platí pro nástup nových konceptů mobility, jako jsou spolujízda a nová řešení pro zlepšení logistiky.

Evropské automobilové odvětví projde strukturálními změnami, které možná významně přetvoří jeho hodnotový řetězec, investiční priority a technologická řešení a které se odrazí i v jeho globální konkurenceschopnosti. To ovlivní různé činitele v hodnotovém řetězci, od poskytovatelů surovin, zásobovatelů a výrobců vozidel po prodejce a poprodejní služby, stejně jako všechny poskytovatele služeb mobility.

Automobilový průmysl v EU zaměstnává 8 milionů lidí a představuje 4 procenta hrubé přidané hodnoty EU, přičemž vytváří obchodní přebytek ve výši 120 miliard eur²⁰. EU patří k největším světovým výrobcům motorových vozidel a toto odvětví je největším soukromým investorem do výzkumu a rozvoje, což podtrhuje jeho světovou vůdčí pozici v oblasti technologií. Ačkoli závěrečné sestavování čím dál častěji probíhá na trzích mimo EU, vysoce hodnotné konce hodnotových řetězců, například výzkum a vývoj, design nebo marketing, zůstávají z velké míry v Evropě.

Nové dovednosti

Pracovní síly odvětví mobility EU potřebují pro podporu technologických inovací a využívání jejich výhod správnou škálu dovedností, což je již nyní velkou výzvou pro současný průmysl. Čistá, síťově propojená a automatizovaná vozidla mají vliv na intenzitu práce ve výrobě a vyžadují nové dovednosti, například při sestavování elektrických motorů nebo výrobě baterií, počítačového nebo senzorického vybavení, a zatímco se očekává další nárůst pracovních míst pro inženýry, procesy čím dál více vyžadují pokročilé dovednosti v oblasti informačních technologií. Automatizovaný silniční provoz by na druhou stranu mohl mít významný vliv na pracovní sílu a vyžadovat středně- až dlouhodobou rekvalifikaci, například v případě profesí jako řidič kamionu. Tento trend je třeba očekávat a musí ho provázet intenzivnější sociální dialog, stejně jako podpůrné mechanismy, které lidem pomohou co nejlépe využít nové příležitosti.

Bezpečnost silničního provozu

Ačkoli bylo v uplynulých desetiletích dosaženo velkého pokroku, díky němuž se EU stala nejbezpečnějším světovým regionem z hlediska silniční dopravy, vysoký počet smrtelných a vážných úrazů stále způsobuje velké utrpení a nepřijatelné hospodářské ztráty odhadované na 100 miliard eur ročně. V roce 2016 přišlo v EU na silnicích o život 25 500 lidí a dalších 135 000 lidí bylo vážně zraněno²¹.

Digitální revoluce v mobilitě

Odvětví mobility EU musí využívat příležitosti vytvářené digitálními technologiemi. Propojenost a sociální média mění tradiční pojetí mobility. Objevují se nové podnikatelské modely, které dávají vzniknout inovativním službám mobility včetně nových online platforem pro nákladní dopravu, spolujízdu, služby sdílení automobilů nebo jízdních kol či aplikace pro

²⁰ Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky, *Automotive Industry*, dostupné na: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en.

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

chytré telefony nabízející analýzy a údaje o dopravních podmínkách v reálném čase²².

Samotná vozidla se vlivem digitálních technologií rovněž mění. S narůstající dostupností nových palubních služeb pro propojení a spolupráci se zvyšuje jejich inteligence. V současnosti jsou vkládány značné investice do vývoje samořízených vozidel. Automatizovaná vozidla se budou muset spoléhat na bezpečnou výměnu dat mezi vozidly a mezi vozidly a silniční infrastrukturou, která bude naopak vyžadovat dostatečnou a rozsáhlou kapacitu sítě, prostřednictvím níž budou komunikovat miliony vozidel současně.

Nutné investice do infrastruktury

EU od světové hospodářské krize trpí nízkou mírou investic do infrastruktury – dopravní, energetické a digitální. To pozastavilo modernizaci systému mobility EU. Tuto sestupnou tendenci musí změnit společné a koordinované úsilí na evropské úrovni, které nedávno podpořil investiční plán pro Evropu²³.

Mezinárodní měnový fond odhaduje, že navýšení výdajů na konvenční infrastrukturu o 1 procento znamená navýšení hrubého domácího produktu o 1,5 procentního bodu²⁴.

Plně automatizovaný silniční provoz bude vyžadovat novou telekomunikační a satelitní infrastrukturu a služby pro lokalizaci vozidel a jejich vzájemnou komunikaci. Mobilní komunikace páté generace (5G)²⁵ a služby systému Galileo nabízejí důležitou příležitost tyto potřeby zajistit. Autonomní silniční provoz a čistá vozidla budou vyžadovat plánování integrované infrastruktury a s ní spojené investice pro vybavení silnic potřebnými telekomunikacemi a infrastrukturou pro nabíjení, například elektromobilů, a pro poskytování vysoce kvalitních silničních dat, například pro digitální mapy s vysokým rozlišením a pro plně interoperabilní palubní zařízení.

Odhaduje se, že pro dokončení hlavních koridorů transevropské dopravní sítě bude do roku 2030 zapotřebí 740 miliard eur²⁶ – vznikne tím skutečně jednotný evropský dopravní prostor, který bude podporovat jednotný trh EU a dekarbonizaci a bude naplno využívat digitalizaci. Celková potřeba investic do dopravní infrastruktury EU (spojující sdruženou síť transevropské dopravní sítě (TEN-T) a městskou dopravu) se odhaduje na 130 miliard eur ročně, což zhruba odpovídá dosavadním objemům okolo 1 procenta hrubého domácího produktu²⁷. Další velké investice budou potřeba k odstranění stávajících nedostatků v údržbě infrastruktury ve většině členských států. Mobilizace těchto rozsáhlých investic do dopravy bude vyžadovat velké společné úsilí ze strany soukromého i veřejného sektoru.

²² COM(2016) 356, COM(2016) 288.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_cs

²⁴ Světový ekonomický výhled MMF, říjen 2014.

²⁵ COM(2016) 588.

²⁶ Pracovní plány evropských koordinátorů pro koridory hlavní sítě TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en.

²⁷ Zdroj: OECD – ITF (2016).

3. MOBILITA V EVROPĚ V ROCE 2025

Ambicí Evropy musí být rychlý pokrok směřující k čistému, konkurenceschopnému a síťově propojenému systému mobility, jenž bude v roce 2025 zahrnovat všechny druhy dopravy. Musí pokrývat celou Unii a spojovat ji s jejími sousedy a se světem. Musí všem umožňovat pohodlně cestovat ve městech a venkovských oblastech i mezi nimi a být přitom stále připojený. Musí být rovněž založen na průmyslu, který má vedoucí úlohu ve světové výrobě a poskytování služeb.

Tato ambice vyžaduje **integrováný přístup** na úrovni EU i na národních, regionálních a místních úrovních, jenž bude pokrývat mnoho různých oblastí politiky. To na úrovni EU vyžaduje řadu cílených společných **pravidel a norem** se širokou škálou **podpůrných opatření**²⁸. Ta zahrnují investice do infrastruktury, výzkumné a inovační projekty, přeshraniční hodnocení interoperabilního nasazení a platformy pro spolupráci mezi zúčastněnými stranami.

Všechna tato vzájemně se doplňující opatření byla spojena do jedné agendy pro oblast mobility zaměřené na budoucnost. Agenda se soustředí na oblasti, kde může EU skutečně přispět k **čisté, konkurenceschopné a síťově propojené mobilitě pro všechny**. Zaměřuje se zejména na podstatný přínos silniční dopravy pro tuto vizi mobility v Evropě v roce 2025.

3.1 Urychlení přechodu k čisté a udržitelné mobilitě

EU musí urychlit přechod Evropy k mobilitě s nulovými emisemi. Z toho důvodu Unie potřebuje ucelený regulační rámec zahrnující opatření v oblasti čistých technologií v podobě lepších emisních norem a v oblasti nasazení nízkouhlíkových paliv²⁹, přičemž bude současně zajišťovat vysokou úroveň bezpečnosti a zabezpečení. Včasné uplatnění inteligentního výběru poplatků za užívání silnic, zlepšení informací pro spotřebitele a podpora opatření národních a místních orgánů přinese velké výhody v konkurenceschopnosti, ochraně životního prostředí a veřejném zdraví.

Podpora udržitelné mobility zlepšením emisních norem

Komise v odpovědi na nedávnou krizi v oblasti automobilových emisí a na znepokojení veřejnosti, jež tato krize vyvolala, přijala rychlé a komplexní kroky k zajištění účinné kontroly a transparentnosti pro spotřebitele. Byl předložen návrh pro nový rozsáhlý **rámec EU pro schválení typu vozidla**³⁰, který je jedním z řady opatření EU, jež mají za cíl posílit důvěru spotřebitelů v automobilový průmysl a obnovit důvěru v regulační systém. Nyní potřebujeme rychlý souhlas Evropského parlamentu a Rady, aby tyto ambiciózní a velmi potřebné právní předpisy mohly být přijaty. Kromě toho byly zavedeny nové způsoby testování emisí z automobilů v reálných provozních i v laboratorních podmínkách, které budou od září 2017 platit pro nové typy vozidel.

²⁸ Podrobnější informace lze nalézt v pracovním dokumentu útvarů Komise SWD(2017) 177 připojeném k tomuto sdělení.

²⁹ COM(2016) 767.

³⁰ COM(2016) 031.

Celosvětové inovace a konkurence se zvyšují a automobilové odvětví čelí zásadní transformaci. Evropa musí stanovit postup, jenž zaručí, že si evropský automobilový hodnotových řetězec i v budoucnosti zachová ve světě nynější vůdčí pozici.

Normy EU pro emise oxidu uhličitého jsou silnou motivací pro inovace a efektivitu a přispějí k větší konkurenceschopnosti a k vytyčení technologicky neutrální cesty k vozidlům s nulovými a nízkými emisemi. Komise zahájila práci na **revizi norem pro oxid uhličitý pro období po roce 2020/2021 pro automobily a dodávky**. Revidované možnosti zahrnují specifické cíle pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi. Komise rovněž posuzuje normy EU pro **těžká nákladní vozidla**. Tyto návrhy jsou plánovány na konec tohoto roku a první polovinu roku 2018. Budou založeny na modernizovaných testovacích postupech, které lépe odpovídají skutečným emisím.

Komise před stanovením nových limitů pro oxid uhličitý v emisích těžkých nákladních vozidel navrhne komplexní způsob vydávání osvědčení pro stanovení emisí oxidu uhličitého a spotřebu paliv společně se systémem pro sledování a hlášení ověřených údajů. Tato opatření zvýší transparentnost pro spotřebitele a také umožní rozlišení při výběru poplatků za užívání silnic spotřebiteli.

Emise z těžkých nákladních vozidel, jako jsou kamiony, autobusy a autokary, v současnosti představují zhruba čtvrtinu emisí oxidu uhličitého ze silniční dopravy a odhaduje se, že se tento podíl mezi lety 2010 a 2030 zvýší až o 10 procent, přitom však na rozdíl od ostatních světových regionů nepodléhají normám palivové účinnosti³¹.

Komise rovněž zkoumá, jak rychle nejlépe využít stávající ustanovení **právních předpisů týkajících se váhy a rozměrů** těžkých nákladních vozidel, aby zlepšila palivovou účinnost a výkonnost z hlediska emisí oxidu uhličitého a aerodynamiky³².

Podpora přechodu k nízkouhlíkovému hospodářství je prioritou politiky soudržnosti EU. To zahrnuje odhadem 39 miliard eur na podporu přechodu k energeticky účinnému, dekarbonizovanému odvětví dopravy, včetně 12 miliard eur určených na nízkouhlíkovou, multimodální a udržitelnou městskou mobilitu.

Podpora spotřebitele při rozhodování na základě dostatečných informací

Je důležité poskytovat spotřebitelům transparentní a přesnější informace o emisní výkonnosti vozidla. Nový rámec pro emisní normy přinese nástroje k přijetí opatření, jako je zlepšení informací pro spotřebitele v oblastech, na něž se vztahuje **označování automobilů**³³, a umožní členským státům uzpůsobit svá daňová opatření, která místní orgány budou moci využít v programech propagace čisté mobility. Proto letošní výzva k předkládání návrhů v programu LIFE³⁴ podporuje i projekty, které spotřebitelům dávají možnost profitovat ze skutečných úspor spotřeby paliva a při koupi automobilů s nízkými emisemi činit dobře informovaná rozhodnutí.

Již nyní se řada evropských **měst** rozhodla řešit výzvy představované **změnou klimatu, přetížením a znečištěním ovzduší**. Jsou odhodlaná investovat do čisté veřejné dopravy a rovněž prosazují aktivní a udržitelné způsoby dopravy podporované **multimodálními**

³¹ Zdroj: Referenční scénář EU pro rok 2016: Energetika, doprava a emise skleníkových plynů, trendy do roku 2050.

³² Směrnice (EU) 2015/719.

³³ COM(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

informačními službami, které uživatelům nabízejí celou škálu možností mobility, včetně sdílení jízdních kol a automobilů. Některá města zavádějí nebo zvažují omezení přístupu vozidel ve snaze snížit vysokou úroveň znečištění ovzduší způsobeného silniční dopravou. Komise tyto iniciativy sleduje v těsné spolupráci s městy a členskými státy³⁵, zejména aby zajistila, že všichni řidiči budou mít přístup k příslušným **informacím**. Další opatření mohou zahrnovat **pokyny pro města ve věci omezení přístupu vozidel do městských oblastí**, ovšem účinné provádění specifikací EU pro inteligentní služby v dopravě³⁶ zajistí zejména to, že veřejné orgány budou spotřebitelům poskytovat tento druh přesných dopravních informací v reálném čase.

Inteligentní výběr poplatků za užívání silnic

Příjmy vybrané od uživatelů silnic mohou být významným příspěvkem k financování infrastruktury, zatímco úpravy zohledňující užívání silnic a emise mohou pomoci urychlit inovace, například v oblasti čistých technologií. Různé formy **výběru poplatků za užívání silnic** zavádí stále větší počet členských států EU.

Komise má za to, že výběr poplatků za užívání silnic podle vzdálenosti (nikoli času) lépe odpovídá skutečnému využití silnic, emisím a znečištění, a proto **navrhuje úpravy regulačního rámce pro výběr poplatků za užívání silnic**, které to zohlední³⁷. Poplatky by se vztahovaly i na autokary a lehká vozidla včetně automobilů a podpořil by se tak přechod k uplatňování principu „uživatel a znečišťovatel platí“ na všechna vozidla a také modernizoval způsob výběru poplatků za užívání silnic. Zařazení externích nákladů spojených se znečištěním vzduchu do poplatků za užívání silnic, rozlišení výběru poplatků podle emisní výkonnosti a příznivější podmínky pro vozidla s nulovými emisemi budou motivovat a odměňovat ty, kdo investují do čistých vozidel.

Přetížení v městských oblastech může být také řešeno inteligentním výběrem poplatků za užívání silnic a Komise navrhuje aktualizaci pravidel, jež by umožnila zavedení poplatků za přetížení, které by se vztahovaly na všechna vozidla. V další fázi by měly být dálniční známky postupně nahrazeny systémy založenými na užívání, přičemž proces bude zahájen v roce 2023 u těžkých nákladních vozidel.

Zadávání veřejných zakázek jako tržní pobídka pro čistou dopravu

Komise v zájmu většího využívání **veřejných zakázek**, jež by stimulovaly tvorbu trhů s inovativními a nízkoemisními produkty, plánuje ke konci roku 2017 revizi právních předpisů EU týkajících se čistých vozidel³⁸. Vzhledem k tomu, že většinu veřejných zakázek zadávají obecní a místní orgány, je zde silný potenciál pro využívání nízkouhlíkových alternativ vozidly veřejné dopravy, jako jsou autobusy. K dispozici je spolufinancování ze strany EU, například z Evropského fondu pro regionální rozvoj³⁹.

Čistší a inteligentnější mobilita ve městech

³⁵ Komise v listopadu 2017 zahájí Evropské fórum pro čisté ovzduší se zvláštním zaměřením na města a na konkrétní příklady úspěšného rozvoje a zavádění čistých a účinných systémů mobility.

³⁶ Směrnice 2010/40/EU.

³⁷ COM(2017) 275, COM(2017) 276.

³⁸ Směrnice 2009/33/ES.

³⁹ Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

Komise s cílem přispět k rozvoji udržitelné a účinné městské mobility zahájila v lednu 2017 partnerství v městské mobilitě mezi EU, národními vládami, místními autoritami a dalšími zúčastněnými stranami v rámci **městské agendy EU**⁴⁰. Ta se zaměří na veřejnou dopravu, soft mobilitu a dostupnost (pro potřeby skupin, jako jsou osoby se zdravotním postižením, starší osoby a malé děti), na účinnou dopravu s dobrou místní a regionální propojeností a na způsob, jakým může být městská mobilita využita k zajištění vysokých norem kvality ovzduší v evropských městech⁴¹. Cílem je připravit akční plán, jenž bude proveden v roce 2018, přičemž budou využity zkušenosti shromážděné prostřednictvím řady projektů CIVITAS a dosud vyvinutých plánů pro udržitelnou městskou mobilitu⁴².

3.2 Zajištění spravedlivého a konkurenceschopného vnitřního trhu silniční dopravy

Vzhledem k významu odvětví silniční dopravy pro unijní hospodářství a společnost, musí EU zajistit, aby byl vnitřní trh s těmito službami sociálně spravedlivý a konkurenceschopný. Unijní výrobní sektor a sektor služeb souvisejících s dopravou musí být vysoce konkurenceschopný. Zároveň musí zohledňovat sociální aspekty.

Vytvoření rovných podmínek v silniční nákladní dopravě

Komise reviduje předpisy EU **týkající se přístupu na trh se silniční nákladní dopravou a pronajatými vozidly**⁴³ s cílem zajistit patřičné rovné podmínky pro podnikatele v dopravě, snížit počet nepotřebných jízd prázdných vozidel, zlepšit srozumitelnost pravidel, aby se umírnila roztříštěnost trhu, a zajistit jejich účinnější prosazování. Budou zrušeny nepotřebné a zatěžující administrativní požadavky (například předchozí oznámení počtu kabotážních přeprav⁴⁴) a způsoby vymáhání předpisů, čímž se nadále sníží náklady alepší podmínky na trhu.

Odhaduje se, že návrh Komise umožní podnikům v EU v letech 2020–2035 ušetřit přibližně 3 až 5 miliard eur⁴⁵.

Komise rovněž reviduje předpisy EU týkající se **autobusů a autokarů** se záměrem zajistit rovné podmínky pro všechny podnikatele a lepší možnosti dopravy pro spotřebitele⁴⁶.

Lepší sociální rámec a pracovní podmínky

Komise dále přijímá řadu opatření zaměřených na zlepšení uplatňování **sociálních právních předpisů v oblasti silniční dopravy**, aby zajistila účinné fungování vnitřního trhu a lepší sociální podmínky řidičů v mezinárodní dopravě, které jsou v současnosti neuspokojivé⁴⁷. Opatření stran přístupu na trh musejí jít ruku v ruce s kroky k zajištění právní jistoty a účinnějšího prosazování sociálních pravidel. Tato opatření budou řešit problematické praktiky krycích společností, složitých a netransparentních podnikatelských modelů, nelegální

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ Partnerství v oblasti městské mobility a kvality ovzduší poskytnou zejména konkrétní řešení založená na osvědčených postupech z celé Evropy.

⁴² <http://civitas.eu/> Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

⁴³ COM(2017) 281, COM(2017) 282.

⁴⁴ Zpravidla definovány jako přeprava věcí nebo osob mezi dvěma místy v jedné zemi provedená dopravcem z jiné země.

⁴⁵ SWD(2017) 194 a SWD(2017) 195.

⁴⁶ Nařízení (ES) č. 1073/2009

⁴⁷ COM(2017) 278.

kabotáže a nezákonných praktik při zaměstnávání. Cílem je zajistit všem pracovníkům v odvětví dopravy po celé Unii vysokou úroveň sociální ochrany a přitom předcházet tříštění trhu a odstranit administrativní zátěž podniků. Zajištěním účinných administrativních postupů (například používáním elektronických dokumentů a prováděním kontrol pomocí údajů z tachografů) tato opatření přinesou rovněž lepší záruky rovných podmínek, lepší služby v celé EU a také nižší náklady a kratší jízdní dobu.

Komise v právních předpisech navrhuje přehlednější uplatňování pravidel EU týkajících se **vysílání pracovníků**⁴⁸ v silniční dopravě. Navrhuje potvrdit, že všechna kabotáž musí podléhat místním mzdovým předpisům. Tím se zajistí i přiměřené a účinné uplatňování zákonů o minimální mzdě v mezinárodních službách a zavede lepší systém vymáhání. Dále navrhuje opatření, která mají zajistit, aby se řidiči mohli velmi pravidelně vracet domů a k týdennímu odpočinku měli vždy zajištěno odpovídající ubytování. Komise bude konzultovat sociální partnery stran návrhů pro větší přehlednost a flexibilitu při výpočtu průměrné pracovní doby⁴⁹. Výsledkem bude větší sociální spravedlnost a zlepšení dlouhodobé konkurenceschopnosti v evropském odvětví silniční dopravy.

Lepší dodržování a vymáhání předpisů prostřednictvím inteligentních digitálních technologií

Palubní digitální zařízení, jako jsou **digitální tachografy**, využívaná silničními dopravci mohou pomoci chránit pracovní podmínky zaměstnanců, umožnit jednodušší kontrolu souladu s unijním právem a také mohou sehrát roli při použití rozdílných systémů výběru poplatků za užívání silnic, a tím umožňovat rozvoj nových služeb mobility. Komise navrhuje legislativní opatření na podporu digitálních řešení pro interoperabilní výběr mýtného (**evropský elektronický systém pro výběr mýtného**⁵⁰) a pro kontrolu uplatňování sociálních předpisů a zjednodušení administrativních úkonů pro podnikatele (rychlejší zavádění **digitálních tachografů**⁵¹, systematičtější používání elektronických dokumentů, výměna informací mezi vnitrostátními donucovacími orgány prostřednictvím vylepšených společných nebo propojených databází a jednotných portálů). Opatření také zajistí řádné uplatnění těchto technologií, aby bylo možné nové inteligentní dopravní systémy naplno využívat.

Podpora získávání nových dovedností

Komise podporuje odvětvová partnerství v automobilovém odvětví prostřednictvím **plánu pro odvětvovou spolupráci v oblasti dovedností** v rámci **nové agendy dovedností pro Evropu**⁵². To podporuje spolupráci mezi zaměstnavateli, odbory, vzdělávacími institucemi a institucemi odborné přípravy při odhalování a odstraňování nesouladu mezi nabízenými a požadovanými dovednostmi a při přípravě příslušných strategií a aktualizaci učebních osnov a vzdělávacích modulů. V rámci podpory práce těchto odvětvových partnerství Komise v lednu 2017 zveřejnila výzvu k předkládání návrhů v rámci programu Erasmus+.

Bezpečnost silničního provozu

Všichni účastníci musejí provést kroky ke snížení utrpení a hospodářských ztrát způsobených úmrtími a zraněními při silniční dopravě, jejichž počty jsou nepřijatelně vysoké. Svou roli

⁴⁸ Směrnice 96/71/ES (navrženou revizi v současnosti projednává Evropský parlament a Rada).

⁴⁹ C(2017) 3815.

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

⁵² COM(2016) 381.

sehrávají právní prostředí, technologie a infrastruktura a bezpečnost silničního provozu může zlepšit i nová interakce mezi infrastrukturou a vozidly, a navíc přispět k naplnění „vize nula do roku 2050“.

Propojený a automatizovaný silniční provoz⁵³ a pokročilé systémy pro podporu řízení mohou zvýšit bezpečnost tím, že budou kompenzovat lidské chyby a nepozornost, které jsou příčinou mnoha silničních nehod. Komise do konce roku 2017 dokončí **revizi obecných bezpečnostních požadavků pro automobily, kamiony a autobusy** stanovených v právním rámci upravujícím schválení typu vozidla s cílem aktualizovat požadavky tak, aby zohledňovaly nejnovější technologický pokrok⁵⁴.

Komise také reviduje právní předpisy EU týkající se **silniční infrastruktury a bezpečnosti tunelů** platné v rámci transevropské dopravní sítě, aby posoudila, zda by se měly bezpečnostní limity zvýšit⁵⁵.

3.3 Využití výhod digitalizace, automatizace a inteligentních služeb mobility

EU musí využít příležitostí, jež nabízí digitalizace a automatizace, k vybudování účinného a vzájemně propojeného systému mobility poskytujícího uživatelům bezpečná, atraktivní, inteligentní, plynulá a stále více automatizovaná řešení v oblasti mobility. Digitalizace pomáhá zefektivnit dopravní a logistické operace tím, že zlepšuje dopravní toky a optimalizuje využití infrastruktury, snižuje administrativní zátěž podnikatelů a umožňuje lépe kombinovat veřejnou a soukromou dopravu. Kromě toho přispívá k dekarbonizaci dopravy, protože usnadňuje přechod na čistší způsoby dopravy a podporuje vyšší obsazenost osobních vozidel.

Kooperativní, síťově propojená a automatizovaná mobilita

Komise podporuje **koordinované zavádění částečně automatizovaných a propojených vozidel pro široký trh do roku 2020** tím, že ve spolupráci s členskými státy a průmyslovými podniky podporuje širokou škálu politických a regulačních opatření, forem veřejné podpory a platformy zúčastněných stran. Koordinovaný přístup ke správě spektra a zavádění **technologií 5G** budou pro tyto nové služby zásadní⁵⁶.

Vysoká míra automatizace a nové generace komunikačních technologií však s sebou nesou i značné výzvy. Pro technologický pokrok, spolupráci mezi různými subjekty a přijetí ze strany veřejnosti je nezbytné rozsáhlé testování na otevřených komunikacích. Takové testování je již možné v několika členských státech a podporují je vyhrazená nabídková řízení v programu Horizont 2020. V prohlášení o záměru ve věci propojeného a automatizovaného silničního provozu podepsaném 23. března 2017 se 27 členských států, Norsko a Švýcarsko zavázaly prohloubit spolupráci v přeshraničních úsecích, trasách nebo koridorech, na nichž bude prováděn průzkum, testování a rozsáhlé předvádění v oblasti bezpečnosti silničního provozu, dostupnosti dat, kvality a spolehlivosti.

⁵³ Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

⁵⁴ Nařízení (ES) č. 661/2009. Na mezinárodní úrovni se plánuje přijmout v listopadu 2017 celosvětový technický předpis OSN o bezpečnosti elektrických vozidel, který prosazuje jednotný regulační rámec v zemích jako Čína, Japonsko, Korea a USA.

⁵⁵ Směrnice 2004/54/ES.

⁵⁶ COM(2016) 588.

Podle závěrů **skupiny na vysoké úrovni GEAR 2030**⁵⁷ v jejích prvních doporučeních pro automatizovaná vozidla očekávaná v roce 2020⁵⁸ je uvedení těchto vozidel na evropský trh již možné podle stávajícího rámce EU pro schválení typu vozidla, a to na základě *ad hoc* posouzení bezpečnosti vozidla. Závěrečná zpráva GEAR 2030 (jež má být zveřejněna v listopadu 2017) bude zahrnovat dlouhodobá doporučení týkající se vyšší úrovně automatizace vozidel do roku 2030. Současně s tímto odvádí Evropská hospodářská komise Organizace spojených národů důležitou práci na mezinárodní úrovni za přispění členských států EU a Komise.

V létě 2017 bude zahájen důležitý ukázkový pilotní projekt v rámci programu Horizont 2020 **L3PILOT**⁵⁹. Bude zaměřen na rozsáhlé pilotní projekty se širokou škálou automatických řídicích funkcí pro osobní automobily.

V rámci pracovní činnosti zaměřené na datovou ekonomiku, která je součástí **strategie pro jednotný digitální trh**, se Komise věnuje klíčovým otázkám včetně odpovědnosti a pravidel vlastnictví a sdílení dat, které jsou z hlediska vývoje automatizovaného silničního provozu vysoce relevantní⁶⁰.

Rostoucí přijetí čím dál více kooperativních, síťově propojených a automatizovaných vozidel znamená, že jsou zapotřebí kooperativní inteligentní dopravní systémy, aby vozidla mohla přímo komunikovat mezi sebou, s dopravní signalizací a silniční infrastrukturou i s dopravními uživateli. Komise již představila strategii zacílenou na koordinované a harmonizované zavedení **kooperativních inteligentních dopravních systémů** v Evropě do roku 2019⁶¹. Navrhovaná opatření mají zabránit tříštění vnitřního trhu a pomoci vyřešit nejkritičtější problémy, jako je kybernetická bezpečnost a ochrana údajů, jež jsou nezbytné pro provozní účinnost a přijetí ze strany veřejnosti. Komise navíc v roce 2017 přijme několik prováděcích opatření k zajištění interoperability a kontinuity služeb.

V rámci **platformy C-ROADS**⁶² členské státy spolupracují na společném zavedení kooperativních inteligentních dopravních systémů. Platforma zajistí interoperabilitu vymezením společných technických specifikací a přeshraničních testů.

Transevropské kooperativní inteligentní dopravní systémy a přeshraniční síťově propojené a automatizované testy dopravního provozu: Komise zintenzivní podporu rozsáhlých přeshraničních projektů a testů síťově propojeného a automatizovaného silničního provozu a nasazení kooperativních inteligentních dopravních systémů do roku 2019. Základem bude platforma C-ROADS, přičemž tato činnost přispěje k realizaci opatření dohodnutých v rámci výše zmíněného prohlášení o záměru. Z Nástroje pro propojení Evropy a programu Horizont 2020 bude poskytnuto kombinované financování⁶³.

Zlepšení účinnosti dopravních sítí

⁵⁷ GEAR 2030 je skupina Evropské komise na vysoké úrovni pověřená přípravou doporučení týkajících se budoucího regulačního rámce pro automobilové odvětví. [Rozhodnutí Komise C\(2015\) 6943](#) ze dne 19. října 2015.

⁵⁸ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

⁵⁹ Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

⁶⁰ COM(2017) 228. Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

⁶¹ COM(2016) 766.

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html> Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

⁶³ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 177.

Propojení a dostupnost digitálních informací v reálném čase přináší revoluci v logistických operacích a ve způsobu plánování cest. To umožňuje kombinovat způsoby přepravy nákladu nebo cestujících tak, aby mohli sledovat trasu, která je nejúčinnější, cenově nej dostupnější a nejšetrnější k životnímu prostředí.

Komise podniká kroky, které přispějí k lepší udržitelnosti a účinnosti sítě mobility a které spočívají ve vytvoření pobídek a platforem, jež umožní lépe využívat příslušné přednosti a možnosti jednotlivých druhů dopravy. Na podzim roku 2017 provede Komise revizi **právních předpisů týkajících se kombinované dopravy**⁶⁴, aby podpořila čistší nákladní dopravu. Odstraněním omezení, jako je vydávání některých povolení, a nabídkou finanční podpory formou daňových pobídek lze stimulovat využití kombinovaných dopravních operací a tím postupnou minimalizaci složky silniční dopravy.

Komise zřídila **fórum pro digitální dopravu a logistiku**⁶⁵ zaměřené na digitalizaci a přijetí dopravních dokumentů a zřízení řídicích systémů. Jsou do něj zapojeny všechny subjekty v logistickém řetězci, jež musí nalézt shodu stran technických řešení a norem pro přístup k údajům, jejich výměnu, vlastnictví, kvalitu, ochranu a také financování a správu.

Využívání propojených a automatizovaných technologií pro plánování a sledování zboží a zefektivnění zbožových center (vyšší vytiženost těžkých nákladních vozidel) by mohlo výrazně přispět ke snížení emisí a spotřeby paliv.⁶⁶

Komise také přijímá právní předpisy týkající se **multimodálních dopravních informací**, které stanoví specifikace nezbytné pro přesnost služeb poskytujících dopravní informace a jejich dostupnost uživatelům napříč hranicemi po celé dopravní síti⁶⁷.

3.4. Investice do moderní infrastruktury mobility

Všechna představená opatření přispějí k dosažení čistého, konkurenceschopného a síťově propojeného systému mobility pro evropské podniky a občany do roku 2025, ale realizace této vize bude rovněž do značné míry záviset na významných soukromých a veřejných investicích a zavádění moderní a účinné infrastruktury.

Podpora investic do infrastruktury pro budoucnost

Kromě fyzické dopravní sítě a infrastruktury alternativních paliv budou v budoucnosti pro systém mobility zapotřebí digitální infrastruktury – kvalitně vzájemně propojené a interoperabilní přes hranice. Zavedení těchto vzájemně propojených a interoperabilních digitálních služeb (pokrytí 5G, datové sítě, kooperativní inteligentní dopravní systémy) bude vyžadovat značné investice.

V rámci **investičního plánu pro Evropu** bylo za necelé dva roky ve 28 členských státech uvolněno na nové investice 194 miliard eur; 9 procent investic pokrývá odvětví dopravy, ale

⁶⁴ Směrnice Rady 92/106/EHS.

⁶⁵ C(2015) 2259.

⁶⁶ [STRIA Roadmap 7 - CAT.docx - European Commission - Europa.eu](#)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_en

podporuje také investice v souvisejících odvětvích, jako jsou energetika, digitalizace, výzkum a inovace, včetně nízkoemisních vozidel⁶⁸.

Nástroj pro propojení Evropy v oblasti dopravy⁶⁹ s dostupnými prostředky na období 2014–2020 ve výši přibližně 24 miliard eur financuje rozsáhlé a komplexní projekty v nejdůležitějších koridorech hlavní sítě transevropské dopravní sítě. Dosud se z programu spolufinancovalo 452 projektů celkovou částkou 19,4 miliardy eur, což (dohromady s ostatními veřejnými nebo soukromými fondy) představuje celkovou investici ve výši 37,7 miliardy eur. Výzva k předkládání smíšených projektů v rámci nástroje pro propojení Evropy vyhlášená v únoru 2017 si klade za cíl využít granty ve výši 1 miliardy eur získané kombinací různých finančních nástrojů a financování od veřejných finančních institucí, soukromého sektoru a poprvé také evropského fondu pro strategické investice.⁷⁰

Bude důležité **maximalizovat synergie mezi dopravní, energetickou a telekomunikační infrastrukturou**, a sice využitím potenciálu kombinace prostředků z příslušných programů transevropské sítě v rámci **nástroje pro propojení Evropy**. To by mohlo přispět k dosažení cílů, jako jsou dekarbonizace dopravy a dodávek energie, diverzifikace a inteligentní sítě. První výzva k předkládání návrhů v oblasti synergií napříč různými odvětvími byla zveřejněna koncem roku 2016 a spojila dopravní a energetickou složku nástroje pro propojení Evropy s dostupnými prostředky v celkové výši 40 milionů eur.

Z Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj se na spolufinancování investic v oblasti mobility a dopravy v období 2014–2020 plánuje uvolnit 70 miliard eur⁷¹. Zejména v méně rozvinutých členských státech a regionech podporuje politika soudržnosti investice do dopravní infrastruktury (hlavně železniční a silniční) zaměřené na odstraňování chybějícího propojení a nedostatků v systému. Ve všech členských státech se pak politika soudržnosti podporou investic v oblastech, jako jsou udržitelná městská mobilita, bezpečnost silničního provozu, multimodální doprava, inteligentní dopravní systémy, čistá paliva a vozidla a stejně tak i cyklistický a pěší provoz, zasazuje o inteligentnější, čistší a bezpečnější dopravu.

Města mají, pokud jde o investice do mobility, specifické potřeby. Komise společně s Evropskou investiční bankou na základě zkušeností s investičním plánem pro Evropu hledá způsoby vytvoření zvláštního rámce pro regulační a finanční podporu měst. Cílem je zintenzívnit spolupráci mezi městy, aby bylo možné slučovat a rozšiřovat projekty tak, aby byly lépe financovatelné a atraktivnější pro soukromé investory⁷².

Zavádění inovativních řešení mobility bude záviset také na dalších **investicích do výzkumu a inovací**. Evropa má k dispozici největší nadnárodní výzkumný program Horizont 2020. Podpora budoucí mobility bude mít v nadcházejících výzvách v rámci programu Horizont 2020⁷³ a jeho partnerství veřejného a soukromého sektoru, iniciativy pro evropská ekologická vozidla⁷⁴ a společného podniku pro palivové články a vodík⁷⁵, přednostní význam. V oblasti dopravního výzkumu a inovací jak na vnitrostátní, tak evropské úrovni je nutná těsnější

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_cs.
příklady viz pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 177.

⁶⁹ Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 177.

⁷⁰ Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 177.

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf

⁷² Jednotné kontaktní místo pro města: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>

⁷³ Více podrobností viz pracovní dokumenty útvarů Komise SWD(2017) 223 a SWD(2017) 177.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

Konkrétní

spolupráce členských států a zainteresovaných subjektů⁷⁶. Spolu se stávajícími mechanismy by to mělo přispět k rychlejší implementaci a sledování pokroku⁷⁷.

Rychlejší zavádění infrastruktury pro alternativní paliva

Vývoj trhu vozidel poháněných alternativními palivy z velké části závisí na široké dostupnosti **infrastruktury pro alternativní paliva**⁷⁸, jako jsou zařízení pro elektrické nabíjení a údržbu. Cestování po Evropě v elektrických vozidlech musí být přímočaré; to znamená, že elektrické nabíjení musí být stejně snadné jako naplnění palivové nádrže⁷⁹.

Do roku 2020 získá grantovou podporu z **nástroje pro propojení Evropy** více než 1 200 míst pro doplňování alternativních pohonných hmot, zejména dobíjecích stanic pro elektromobily⁸⁰. Pokud Evropský parlament a Rada urychleně přijmou návrh Komise na revizi směrnice o energetické náročnosti budov, kterou nyní projednávají, mohlo by být v nerezidenčních a rezidenčních budovách zřízeno kolem 6 milionů dobíjecích stanic (položena kabeláž umožňující instalaci 2,8 milionu dobíjecích stanic a 3 miliony dobíjecích stanic samotných)⁸¹.

Vybudování sítě dobíjecích stanic pokrývající celou silniční síť EU společně s kupříkladu rozvojem technologií a zařízení pro uchovávání energie, jako jsou baterie, tudíž představuje další klíčovou podmínku mobility s nulovými emisemi.

Členské státy v souladu se **směrnicí o infrastruktuře pro alternativní paliva** pracují na vlastních národních politických rámcích, v nichž vytyčují plány pro rozvoj trhu vozidel a plavidel poháněných alternativními palivy a vybudování příslušné infrastruktury. Členské státy, které tak dosud neučinily, by měly své plány co nejdříve předložit Komisi. Komise zveřejní **posudek těchto národních politických rámců v listopadu 2017**. Na základě této analýzy, zejména klíčového aspektu zavádění infrastruktury v dopravních koridorech TEN-T a v městských oblastech, Komise určí klíčové problémy a navrhne akční plán řešení nedostatků trhu, který bude opravňovat k příslušným krokům na úrovni EU a který se bude týkat všech příslušných zainteresovaných subjektů.

Páteřní dobíjecí infrastruktura EU do roku 2025: Komise bude řešit problém financování investic v rámci **akčního plánu pro infrastrukturu pro alternativní paliva**, aby podpořila vybudování páteřní dobíjecí infrastruktury EU tak, aby do roku 2025 dobíjecí stanice plně pokrývaly hlavní koridory transevropské dopravní sítě (TEN-T)⁸².

Baterie jako klíčová základní technologie

Komise již dlouho prosazuje vývoj baterií⁸³ jako klíčové základní technologie pro elektrickou mobilitu a dosažení cílů energetické unie. Různé iniciativy podporují výzkum a vývoj zaměřený na zlepšení výkonu baterií (váhy, velikosti, dojezdové vzdálenosti, životnosti, recyklovatelnosti) a snížení souvisejících nákladů. Výzkum, do něhož byly vloženy finanční

⁷⁶ Viz SWD(2017) 223.

⁷⁷ Například iniciativa Urychlení inovací v oblasti čisté energie (COM(2016) 763 final) a integrovaný strategický plán pro energetické technologie (SET) (C(2015) 6317).

⁷⁸ Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

⁷⁹ Projev předsedy Junckera v Evropském parlamentu 26. listopadu 2014.

⁸⁰ Pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 177.

⁸¹ COM(2016) 765.

⁸² Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

⁸³ Více podrobností viz pracovní dokument útvarů Komise SWD (2017) 177.

prostředky, so soustředí na různé fáze hodnotového řetězce výroby baterií, od materiálů určených do baterií (nové nebo vylepšené chemické složení) přes výrobu článků (nové výrobní technologie a zařízení) až po napájecí sady a systémy řízení akumulátorů (například výkonová elektronika, konektivita k elektromobilům a energetické síti). Komise rovněž financuje zkušební provoz před uvedením na trh a pilotní výrobní linky. Avšak přestože je průmysl EU konkurenceschopný v různých segmentech hodnotového řetězce, zatím nedokázal vyvinout ucelený hodnotový řetězec výroby baterií. Například články baterií se stále většinou dovážejí ze třetích zemí, protože v EU v současnosti neexistuje jejich hromadná výroba. Komise vzhledem k narůstajícímu strategickému zájmu o baterie plánuje podporovat iniciativy průmyslových podniků, jejichž cílem je vytvořit v EU ucelený hodnotový řetězec výroby baterií, který bude možno využít v oblasti mobility i mimo ni (skladování energie). Skladování, včetně baterií, je jednou ze čtyř priorit stanovených ve sdělení o urychlení inovací v oblasti čisté energie⁸⁴. Pro posunutí inovací a konkurenceschopnosti vpřed je nyní nezbytné urychlit práci, která byla zatím vykonána za účasti členských států, průmyslu a výzkumných center. Ta by po pečlivém zvážení podmínek trhu a stanovení optimálního možného zásahu na unijní a globální úrovni měla vycházet ze skutečných potřeb.

Navýšení výroby bateriových článků a napájecích sad: Komise zintenzivní spolupráci se zúčastněnými stranami (včetně práce v rámci Strategického plánu pro energetické technologie⁸⁵), aby podpořila iniciativu průmyslových podniků a vyvinula podpůrná opatření pro výzkum, vývoj a výrobu nové generace bateriových článků a napájecích sad v EU. Komise bude prosazovat vytvoření integrovaného evropského bateriového ekosystému v zájmu elektrické mobility a hledání řešení skladování energie, omezených zdrojů a recyklace baterií, což pomůže vzniku nových obchodních modelů oběhového hospodářství v automobilovém průmyslu.

4. ZÁVĚRY

Mobilita se rychle mění. Na počátku éry síťově propojených a automatizovaných vozidel, sdílené mobility, nulových emisí a snadných přechodů mezi způsoby dopravy je nejvyšší čas myslet na budoucnost mobility v Evropě. Evropa musí přejít od současných roztříštěných dopravních sítí k integrovanému, modernímu a udržitelnému systému mobility napojenému na energetické a digitální síť. Občanům a podnikům v celé Evropě musí být nabízena bezpečná, inteligentní a konzistentní řešení v oblasti mobility a evropská infrastruktura se musí mezi hlavními světovými ekonomikami řadit k těm nejrozvinutějším.

Komise tímto sdělením předkládá agendu pro budoucnost mobility v EU, pro pracovní místa, růst a sociálně spravedlivou transformaci. Ucelený balíček regulačních a podpůrných opatření může učinit čistou, konkurenceschopnou a propojenou mobilitu pro všechny realitou a umožní Evropě, aby se stala světovým vůdcem při vytváření budoucnosti mobility.

⁸⁴ COM(2016) 763.

⁸⁵ C(2015) 6317.