

SK

SK

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 28.3.2011
KOM(2011) 144 v konečnom znení

BIELA KNIHA

Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje

SEK(2011) 359 v konečnom znení
SEK(2011) 358 v konečnom znení
SEK(2011) 391 v konečnom znení

OBSAH

BIELA KNIHA Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje	1
1. Príprava európskeho dopravného priestoru pre budúcnosť	3
2. Vízia konkurencieschopného a udržateľného dopravného systému	5
2.1. Dosiahnutie 60 % zníženia emisií v kontexte rozrastajúcej sa dopravy a podpory mobility	5
2.2. Efektívna základná sieť pre multimodálnu medzimestskú prepravu a dopravu	6
2.3. Globálne rovnaké podmienky pre prepravu nákladu na dlhé vzdialenosti a medzi kontinentmi	7
2.4. Ekologická mestská doprava a dochádzanie	8
2.5. Desať cieľov pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje: kritériá na dosiahnutie cieľa znížiť emisie skleníkových plynov o 60 %	9
3. Stratégia – čo je potrebné urobiť	10
3.1. Jednotný európsky dopravný priestor	11
3.2. Inovácia pre budúcnosť – technológia a prístup	13
3.3. Moderná infraštruktúra, inteligentné stanovovanie cien a financovanie	14
3.4. Vonkajší rozmer	17
4. Záver	17

1. PRÍPRAVA EURÓPSKEHO DOPRAVNÉHO PRIESTORU PRE BUDÚCNOSŤ

1. Doprava je kľúčovým prvkom pre naše hospodárstvo a spoločnosť. Mobilita je veľmi dôležitá pre vnútorný trh a pre životnú úroveň občanov, pretože im umožňuje slobodne cestovať. Doprava napomáha hospodárskemu rastu a vytváraniu pracovných miest. musí byť udržateľná vzhľadom na nové výzvy, s ktorými sa stretávame. Doprava má globálny charakter, preto si účinnosť akcií vyžaduje silnú medzinárodnú spoluprácu.
2. Budúca prosperita nášho kontinentu bude závisieť od schopnosti všetkých jeho regiónov udržať si úplnú a konkurencieschopnú integrovanosť do svetového hospodárstva. Efektívna doprava je pri plnení tohto cieľa veľmi dôležitá.
3. Európska doprava sa nachádza na križovatke. Staré výzvy ostávajú, no pribudli k nim aj nové.
4. Na dobudovanie *vnútorného trhu dopravy*, v ktorom ešte ostáva veľa problémov a prekážok, treba prijať mnoho opatrení. Musíme sa opäť zaoberať týmito otázkami – ako lepšie vyhovieť želaniu našich občanov cestovať a potrebám nášho hospodárstva prepravovať tovar, a zároveň predchádzať obmedzenosti zdrojov a problémom týkajúcim sa životného prostredia. Dopravné systémy východnej a západnej časti Európy sa musia zjednotiť, aby mohli v plnej miere odrážať potreby takmer celého kontinentu a našich 500 miliónov občanov.
5. *Ropa* bude v najbližších desaťročiach čoraz vzácnejšia a jej zdroje budú stále neistejšie. Ako nedávno podotkla Medzinárodná energetická agentúra (IEA), čím menej sa svetu bude dariť znižovať emisie uhlíka, tým viac bude stúpať cena ropy. V roku 2010 predstavovali náklady EÚ na dovoz ropy približne 210 miliárd EUR. Ak nevyriešime túto závislosť od ropy, mohlo by to vážne ovplyvniť možnosť ľudí cestovať – a našu hospodársku bezpečnosť – s katastrofálnymi následkami na infláciu, obchodnú bilanciu a celkovú konkurencieschopnosť hospodárstva EÚ.
6. EÚ zároveň vyzvala, a medzinárodné spoločenstvo ju v tom podporilo, na výrazné zníženie *emisii skleníkových plynov* vo svete, s cieľom udržať nárast teploty spôsobený zmenou klímy pod hranicou 2°C. Na dosiahnutie tohto cieľa musí EÚ, v kontexte potrebných znížení vo vyspelých krajinách ako v skupine, do roku 2050 vo všeobecnosti znížiť emisie o 80 - 95 % pod úroveň roku 1990. Z analýzy Komisie¹ vyplýva, že zatiaľ čo v iných odvetviach hospodárstva možno dosiahnuť výraznejšie zníženia, v odvetví dopravy, ktoré je dôležitým a stále rastúcim zdrojom skleníkových plynov, sa vyžaduje znížiť do roku 2050 emisie skleníkových plynov najmenej o 60 % v porovnaní s rokom 1990². Do roku 2030 bude cieľom odvetvia dopravy znížiť emisie skleníkových plynov približne o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhľadom na výrazný nárast emisií z dopravy za posledné dve desaťročia by to znamenalo, že emisie by ešte stále presahovali úroveň z roku 1990 o 8 %.

¹ Pozri oznámenie Komisie „Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo v roku 2050“, KOM (2011)112.

² To by zodpovedalo zníženiu emisií vo výške približne 70 % pod úroveň roku 2008.

7. Aj napriek značnému technickému pokroku, nákladovo efektívnym zlepšeniam v oblasti energetickej efektívnosti a politickému úsiliu sa dopravný systém od prvej veľkej ropnej krízy pred 40 rokmi v podstate nezmenil. Doprava sa stala energeticky efektívnejšou, avšak 96 % energetických potrieb dopravy v EÚ naďalej závisí od ropy a ropných produktov. Doprava sa stala ekologickejšou, avšak kvôli zvýšenému objemu je aj naďalej hlavným zdrojom hluku a miestneho znečisťovania ovzdušia.
8. *Nové technológie* pre vozidlá a riadenie dopravy budú v EÚ aj inde na svete kľúčové na dosiahnutie zníženia emisií z dopravy. Udržateľná mobilita je celosvetovým cieľom. Oneskorené alebo pomalé zavádzanie nových technológií by mohlo odsúdiť odvetvie dopravy na nezvratný úpadok. Odvetvie dopravy EÚ čelí rastúcej konkurencii na rýchlo sa rozvíjajúcich svetových dopravných trhoch.
9. Mnohé európske spoločnosti majú vedúce svetové postavenie v infraštruktúre, logistike, systémoch riadenia dopravy a vo výrobe dopravných zariadení, avšak vzhľadom na skutočnosť, že ostatné svetové regióny zavádzajú rozsiahle ambiciózne programy modernizácie dopravy a investícií do infraštruktúry, je nevyhnutné, aby sa európska doprava aj naďalej vyvíjala a investovala do udržania svojho konkurencieschopného postavenia.
10. *Infraštruktúra* utvára mobilitu. Bez podpory adekvátnej siete a väčšej inteligencie pri jej využívaní nebude možné dosiahnuť veľké zmeny v doprave. Celkovo majú investície do dopravnej infraštruktúry pozitívny vplyv na hospodársky rast, vytvárajú blahobyt a pracovné miesta a posilňujú obchod, zemepisnú prístupnosť a mobilitu ľudí. Treba ich plánovať tak, aby sa maximalizoval ich pozitívny vplyv na hospodársky rast a aby sa minimalizoval ich negatívny vplyv na životné prostredie.
11. Preťaženia sú veľkým problémom, najmä v cestnej a leteckej doprave, a ohrozujú prístupnosť. Okrem toho je dopravná infraštruktúra vo východnej a západnej časti EÚ nerovnomerne rozvinutá a treba ju zjednotiť. Na verejné zdroje financovania infraštruktúry sa vyvíja zvýšený tlak a je potrebný nový prístup k financovaniu a stanovovaniu cien.
12. Od vydania Bielej knihy o doprave v roku 2001 sa dosiahol značný pokrok. V leteckej, cestnej a čiastočne aj železničnej doprave došlo k ďalšiemu otváraniu trhov. Úspešne sa zaviedla iniciatíva Jednotné európske nebo. Zvýšila sa bezpečnosť a ochrana pri všetkých druhoch dopravy. Prijali sa nové pravidlá o pracovných podmienkach a právach cestujúcich. Transeurópske dopravné siete (financované prostredníctvom siete TEN-T, štrukturálnych fondov a kohézneho fondu) prispeli k územnej súdržnosti a výstavbe vysokorýchlostných železničných tratí. Medzinárodné väzby a spolupráca sa posilnili. Takisto sa podnikli mnohé kroky na zlepšenie dosahu dopravy na životné prostredie.
13. Dopravný systém však stále nie je udržateľný. Z pohľadu ďalších 40 rokov je zrejmé, že doprava sa nemôže vyvíjať rovnakým spôsobom ako doteraz. Pokiaľ budeme uplatňovať doterajší prístup, závislosť dopravy od ropy by dosahovala stále takmer 90 %³ hranicu a zdroje obnoviteľnej energie by iba minimálne presahovali

³ Aj tento scenár by v porovnaní s dneškom zaznamenal určitý nárast v používaní biopalív a elektrickej energie.

10 % cieľ stanovený do roku 2020. Emisie CO₂ z dopravy by v roku 2050 zostávali o tretinu vyššie ako v roku 1990. Náklady spôsobené preťažením dopravy sa do roku 2050 zvýšia približne o 50 %. Rozdiel v prístupnosti medzi centrálnymi a okrajovými oblasťami sa zvýši. Sociálne náklady nehôd a hluku by aj naďalej rástli⁴.

14. V nadväznosti na získané poznatky tento plán poskytuje všeobecný náhľad na vývoj v sektore dopravy z pohľadu budúcich výziev a politických iniciatív, ktoré bude potrebné zvážiť. Vízia Komisie v otázke budúcnosti dopravy je opísaná v časti 2. Kľúčové opatrenia, ktoré sú potrebné na jej dosiahnutie, sú načrtnuté v časti 3, zhrnuté v prílohe I a podrobnejšie opísané v sprievodnom pracovnom dokumente.

2. VÍZIA KONKURENCIESCHOPNÉHO A UDRŽATELNÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU

2.1. Dosiahnutie 60 % zníženia emisií v kontexte rozrastajúcej sa dopravy a podpory mobility

15. Prijímanie rozhodujúcich politických opatrení predstavuje významný prínos. Samotné odvetvie dopravy je dôležitou súčasťou hospodárstva: v EÚ priamo zamestnáva okolo 10 miliónov osôb a na HDP sa podieľa približne 5 %.
16. EÚ a vlády členských štátov musia jasne vymedziť budúce politické rámce (pričom budú do najvyššej možnej miery vychádzať z trhových mechanizmov), aby výrobcovia a priemysel mohli plánovať investície. Súdržnosť na úrovni EÚ je zásadná – napríklad situácia, keď sa (napríklad) jeden členský štát rozhodol výhradne pre elektrické automobily a iný iba pre automobily na biopalivá, by zničila koncepciu slobodného cestovania po Európe.
17. Cieľom je odstrániť závislosť dopravného systému od ropy bez toho, aby sa obetovala jeho efektívnosť a ohrozila mobilita. V súlade s hlavnou iniciatívou „Európa efektívne využívajúca zdroje“ zavedenou v rámci stratégie Európa 2020⁵ a v súlade s novým plánom energetickej účinnosti na rok 2011⁶ je zásadným cieľom európskej dopravnej politiky pomôcť vytvoriť systém, ktorý podporuje európsky hospodársky pokrok, posilňuje konkurencieschopnosť a ponúka vysoko kvalitné služby mobility, pričom efektívnejšie využíva zdroje. V praxi je potrebné, aby doprava využívala menej energie a navyše ju získavala z ekologickejších zdrojov, aby lepšie využívala modernú infraštruktúru a znižovala svoj negatívny vplyv na životné prostredie a zásadné prírodné zdroje, akými sú voda, pôda a ekosystémy.
18. Obmedzenie mobility nie je riešením.
19. Treba vytvoriť nové dopravné modely, ktoré by zároveň umožňovali prepravu vyššieho objemu nákladu aj vyššieho počtu cestujúcich do ich miesta určenia čo najefektívnejšími druhmi dopravy (prípadne ich kombinovaním). Na záverečný

⁴ Opis možného vývoja dopravy do roku 2050, ktorý by nastal v prípade, že by sa neuplatnili nové politiky, ktoré by zmenili tendencie (referenčný scenár), je k dispozícii v prílohe 3: „Referenčný scenár (2010–2050)“ vychádzajúci z posúdenia vplyvu v rámci Bielej knihy o doprave.

⁵ KOM(2010)2020.

⁶ KOM(2011)109.

úsek cesty sa uprednostňuje individuálna doprava s použitím ekologických vozidiel. Informačné technológie zabezpečujú jednoduchšiu a spoľahlivejšiu prepravu. Používatelia dopravy platia plné prepravné náklady výmenou za menšiu preťaženosť, viac informácií, lepšie služby a väčšiu bezpečnosť. Ďalší vývoj sa musí opierať o mnoho prvkov:

- zlepšenie energetickej efektívnosti vozidiel vo všetkých druhoch dopravy. Vývoj a zavádzanie udržateľných palív a pohonných systémov;
 - optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania už svojou podstatou energeticky efektívnejších druhov dopravy v prípadoch, keď iné technologické inovácie môžu byť nedostačujúce (napr. preprava nákladu na dlhé vzdialenosti);
 - efektívnejšie využívanie dopravy a infraštruktúry prostredníctvom zdokonalených systémov riadenia dopravy a informačných systémov (napr. IDS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), pokročilých logistických a trhových opatrení ako napr. celkového rozvoja integrovaného európskeho železničného trhu, zrušenia obmedzení kabotáže, odstránenia prekážok v námornej doprave na krátke vzdialenosti, nedeformovania cien atď.
20. Prijímanie opatrení nemožno odkladať. Plánovanie, výstavba a vybavenie infraštruktúry trvá mnoho rokov – a životnosť vlakov, lietadiel a lodí sa počíta na desaťročia – rozhodnutia, ktoré prijmeme teraz, budú ovplyvňovať dopravu v roku 2050. Musíme konať na európskej úrovni, aby sme zabezpečili, že transformáciu dopravy vymedzíme spolu s našimi partnermi a nebude sa určovať v nejakej inej časti sveta.
21. Riešením uvedených problémov sa dosiahnu do roku 2050 veľmi náročné ciele a aby sme postupovali správne, treba splniť najťažšie úlohy do roku 2020/2030. Rozsah zmien v prevádzkovaní dopravy sa v jednotlivých druhoch dopravy líši, keďže každý druh dopravy má iné technologické možnosti. Komisia sa teda vo svojej vízii zameriava na tri hlavné druhy dopravy: dopravu na stredné vzdialenosti, dlhé vzdialenosti a mestskú dopravu. Uskutočnenie tejto vízie bude závisieť od mnohých subjektov – EÚ, členských štátov, regiónov, miest, podieľať sa na nej však bude aj priemysel, sociálni partneri a občania.
- 2.2. Efektívna základná sieť pre multimodálnu medzimestskú prepravu a dopravu**
22. Pri doprave na stredné vzdialenosti sú nové technológie menej vyspelé a voľba druhov dopravy je obmedzenejšia ako v meste. Práve tu však môžu mať opatrenia EÚ okamžitý dosah (menej obmedzení vyplávajúcich zo subsidiarity alebo medzinárodných dohôd). Vozidlá, ktoré efektívnejšie využívajú zdroje, a ekologickejšie palivá by samy o sebe pravdepodobne nedosiahli potrebné zníženie emisií a nevyriešili by problém preťažnosti. Je potrebné, aby ich sprevádzala konsolidácia veľkých objemov prepravovaných na dlhé vzdialenosti. To znamená väčšie využívanie autobusov a autokarov, železničnej a leteckej dopravy pre cestujúcich a v prípade prepravy nákladu multimodálne riešenia využívajúce vodnú a železničnú dopravu na dlhé vzdialenosti.
23. Lepší výber druhov dopravy bude dôsledkom vyššej integrácie modálnych sietí: letiská, prístavy, železničné a autobusové stanice a stanice metra by mali byť čoraz

viac prepojené a premenené na multimodálne dopravné platformy pre cestujúcich. Informačné online systémy a elektronické rezervačné a platobné systémy zahŕňajúce všetky dopravné prostriedky by mali uľahčiť multimodálne cestovanie. Širšie využívanie hromadnej dopravy musí byť sprevádzané príslušnými právami cestujúcich.

24. Preprava nákladu na krátke a stredné vzdialenosti (pod 300 km)⁷ sa bude aj naďalej do značnej miery vykonávať nákladnými vozidlami. Popri propagovaní alternatívnych dopravných riešení (železničná a vodná doprava) je preto dôležité zlepšiť efektivitu nákladnej dopravy prostredníctvom rozvoja a používania nových motorov a ekologickejších palív, využívania inteligentných dopravných systémov a ďalších opatrení na posilnenie trhových mechanizmov.
25. Na dlhšie vzdialenosti sú možnosti eliminácie emisií uhlíka v cestnej doprave obmedzenejšie a multimodalita prepravy nákladu musí byť pre odosielateľov ekonomicky prítiahľivá. Je potrebná efektívna kombinácia viacerých druhov dopravy. EÚ potrebuje špeciálne vyvinuté koridory nákladnej dopravy, optimalizované z hľadiska využívania energie a z hľadiska emisií, ktoré by minimalizovali dosah na životné prostredie, zároveň by však boli atraktívne vďaka svojej spoľahlivosti, obmedzenej preťaženosti a nízkym nákladom na prevádzku a správu.
26. Železnice, najmä pokiaľ ide o nákladnú dopravu, sa niekedy považujú za neprítiahľivý spôsob dopravy. Avšak príklady z niektorých členských štátov dokazujú, že železnice môžu ponúknuť kvalitné služby. Cieľom je zabezpečiť štrukturálne zmeny, ktoré by železnicam umožnili účinne konkurovať a prebrať omnoho vyšší podiel prepravy nákladu (aj cestujúcich – pozri nižšie) na stredné a dlhé vzdialenosti. Na rozšírenie alebo modernizáciu kapacity železničnej siete budú potrebné značné investície. Postupne by sa mali zavádzať nové železničné koľajové vozidlá s tichými brzdami a samočinným spojovacím zariadením.
27. V pobrežných oblastiach sú potrebné ďalšie a efektívnejšie vstupné miesta na európske trhy umožňujúce vyhnúť sa zbytočnej preprave cez celú Európu. Námorné prístavy hrajú dôležitú úlohu ako logistické centrá a vyžadujú si efektívne spojenia s vnútrozemím. Ich rozvoj je dôležitý na zvládanie prepravy zvýšeného objemu nákladu či už v námornej doprave na krátke vzdialenosti v rámci EÚ alebo po celom svete. Nevyužívané vnútrozemské vodné cesty musia hrať čoraz dôležitejšiu úlohu, najmä pri preprave tovaru do vnútrozemia a pri spájaní európskych morí.

2.3. Globálne rovnaké podmienky pre prepravu nákladu na dlhé vzdialenosti a medzi kontinentmi

28. Odvetvia námornej a leteckej dopravy sú už svojou podstatou celosvetovou záležitosťou. V odvetví leteckej dopravy treba pokračovať v zlepšovaní efektívnosti lietadiel a riadenia dopravy. Tým sa okrem zníženia emisií zabezpečí aj konkurenčná výhoda. Treba však dávať pozor, aby sa prevádzkovanie leteckej dopravy v EÚ príliš nezaťažilo, pretože by to mohlo ohroziť úlohu EÚ ako

⁷ Podľa výpočtov vychádzajúcich z údajov Eurostatu viac ako polovica všetkého tovaru (z hľadiska hmotnosti) v cestnej doprave sa prepravuje na vzdialenosti nižšie ako 50 km a viac ako tri štvrtiny na vzdialenosti nižšie ako 150 km.

„celosvetového leteckého dopravného uzla“. Je nutné optimalizovať a v prípade potreby zvýšiť kapacitu letísk s cieľom uspokojiť rastúci dopyt po cestovaní do tretích krajín a európskych regiónov, ktoré sú málo prepojené, a z týchto krajín a regiónov, čím by sa letecká doprava EÚ mohla do roku 2050 viac ako zdvojnásobiť. V ostatných prípadoch by väčšinu dopravy na stredné vzdialenosti mali absorbovať (vysokorýchlostné) železnice. Odvetvie leteckej dopravy EÚ by sa malo stať priekopníkom v používaní nízkouhlíkových palív, aby sa dosiahol cieľ stanovený na rok 2050.

29. Aj v námornej doprave je veľká potreba vytvoriť globálne rovnaké podmienky⁸. EÚ by sa mala usilovať – v spolupráci s Medzinárodnou námornou organizáciou a ďalšími medzinárodnými organizáciami – o univerzálne uplatňovanie a presadzovanie prísnych noriem v oblasti bezpečnosti, ochrany, ochrany životného prostredia a pracovných podmienok a takisto o odstránenie pirátstva. Dosah lodnej prepravy na životné prostredie sa môže a musí zlepšiť či už prostredníctvom technológie alebo využívaním lepších palív a postupov: emisie CO₂ z námornej dopravy v rámci EÚ by sa mali do roku 2050 znížiť celkom o 40 % (o 50 %, ak to bude uskutočniteľné) v porovnaní s úrovňou z roku 2005.

2.4. Ekologická mestská doprava a dochádzanie

30. V mestách je prechod na ekologickejšiu dopravu zjednodušený nižšími požiadavkami na rozsah vozidiel a vyššou hustotou obyvateľstva. Možnosti výberu vo verejnej doprave sú širšie, zároveň sa k nim pripája pešia a cyklistická doprava. Mestá najviac trpia preťaženosťou dopravy, zlou kvalitou ovzdušia a vystavením hluku. Mestská doprava je zodpovedná približne za jednu štvrtinu emisií CO₂ z dopravy a 69 % dopravných nehôd sa stáva v mestách. Postupné vyradovanie „konvenčne poháňaných“⁹ vozidiel z mestského prostredia najviac prispieva k významnému zníženiu závislosti od ropy, emisií skleníkových plynov a znečistenia miestneho ovzdušia a hluku. Tento postup sa bude musieť doplniť o vývoj vhodných palivových/nabíjajúcich infraštruktúr pre nové vozidlá.
31. Vyšší podiel cestovania hromadnými dopravnými prostriedkami spolu s minimálnymi záväzkami služby umožní zvýšiť hustotu a početnosť dopravných služieb a vytvorí tak pozitívnu reťazovú reakciu v rôznych druhoch verejnej dopravy. Riadenie dopytu a územné plánovanie môžu znížiť objem dopravy. Podpora pešej dopravy a cyklistickej dopravy by sa mala stať neoddeliteľnou súčasťou mestskej mobility a plánovania infraštruktúry.
32. Je potrebné podporovať používanie menších, ľahších a špecializovanejších cestných osobných vozidiel. Rozsiahle vozové parky mestských autobusov, taxíkov a dodávok sú obzvlášť vhodné na zavedenie alternatívnych pohonných systémov a palív. Tým by sa mohlo výrazne prispieť k zníženiu intenzity oxidov uhlíka v mestskej doprave a zároveň pripraviť podmienky na testovanie nových technológií a príležitosť na ich včasné zavedenie na trh. Spoplatnenie používania komunikácií a

⁸ EÚ vypracovala integrovanú námornú politiku, ktorá stavia námornú dopravu do širšieho kontextu riadenia, hospodárskej súťaže a regionálnych stratégií. Pozri KOM(2009)540.

⁹ Pojem „konvenčne poháňaný“ sa vzťahuje na vozidlá používajúce nehybridné spaľovacie motory .

odstraňovanie nezrovnalostí v zdaňovaní takisto môže prispieť k podpore používania verejnej dopravy a k postupnému zavedeniu alternatívneho pohonu.

33. Prepojenie medzi prepravou nákladu na dlhé vzdialenosti a prepravou na poslednom úseku by sa malo organizovať efektívnejšie. Cieľom je obmedziť individuálne dodávky, ktoré predstavujú „najneefektívnejšiu“ časť prepravy, na najkratšiu možnú trasu. Využívanie inteligentných dopravných systémov prispieva k riadeniu dopravy v aktuálnom čase, skráteniu dodacích lehôt a znižovaniu preťaženia dopravy na poslednom úseku distribúcie. Tá by sa mohla prevádzkovať mestskými nákladnými vozidlami s nízkymi emisiami. Využívanie elektrických, vodíkových a hybridných technológií by znížilo nielen emisie do ovzdušia, ale aj hluk a vďaka týmto technológiám by sa mohli prepravovať značné množstvá nákladu v mestských oblastiach v noci. To by zmiernilo problém preťaženia cestnej dopravy počas ranných a popoludňajších dopravných špičiek.

2.5. Desať cieľov pre konkurencieschopný dopravný systém efektívne využívajúci zdroje: kritériá na dosiahnutie cieľa znížiť emisie skleníkových plynov o 60 %

Vývoj a zavádzanie nových a udržateľných palív a pohonných systémov

- (1) Znížiť používanie „konvenčne poháňaných“ automobilov v mestskej doprave do roku 2030 na polovicu; postupne ich vyradiť z premávky v mestách do roku 2050; dosiahnuť v centrách veľkých miest zavedenie mestskej logistiky v podstate bez emisií CO₂ do roku 2030¹⁰.
- (2) Používanie nízkouhlíkových udržateľných palív v leteckej doprave by do roku 2050 malo dosiahnuť 40 %; do roku 2050 by sa zároveň mali znížiť emisie CO₂ z námorných lodných palív o 40% (o 50 %¹¹, ak to bude uskutočniteľné).

Optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy

- (3) 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by to malo byť viac ako 50 %. Napomôcť by tomu mali efektívne zelené koridory nákladnej dopravy. Na dosiahnutie tohto cieľa je takisto potrebné vyvinúť vhodnú infraštruktúru.
- (4) Dokončiť do roku 2050 európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť. Strojnasobiť do roku 2030 dĺžku existujúcich vysokorýchlostných železničných sietí a udržať hustú železničnú sieť vo všetkých členských štátoch. Do roku 2050 by sa mala väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovať po železnici.
- (5) Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.

¹⁰ To by výrazne znížilo ostatné škodlivé emisie.

¹¹ Pozri oznámenie Komisie „Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo v roku 2050“, KOM (2011)112.

- (6) Prepojiť do roku 2050 všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou, pokiaľ možno vysokorýchlostnou; zabezpečiť, aby všetky hlavné námorné prístavy boli v dostatočnej miere prepojené s nákladnou železničnou dopravou a prípadne s vnútrozemskými vodnými cestami.

Zvyšovanie efektívnosti dopravy a využívania infraštruktúry prostredníctvom informačných systémov a trhov orientovaných stimulov

- (7) Zavedenie modernizovanej infraštruktúry riadenia letovej prevádzky (SESAR¹²) v Európe do roku 2020 a dokončenie spoločného európskeho leteckého priestoru. Zavedenie príslušných systémov riadenia pozemnej a vodnej dopravy (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN a LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Zavedenie európskeho globálneho navigačného satelitného systému (Galileo).
- (8) Do roku 2020 vytvoriť rámec pre informačné, riadiace a platobné systémy európskej multimodálnej dopravy.
- (9) Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom sa EÚ usiluje o zníženie dopravných nehôd do roku 2020 na polovicu. Zabezpečiť vedúce postavenie EÚ v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy vo všetkých jej druhoch.
- (10) Uplatňovať v plnej miere zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ a viac zapájať súkromný sektor do odstraňovania nezrovnalostí vrátane škodlivých dotácií, vytvárania ziskov a zabezpečovania financovania budúcich dopravných investícií.

3. STRATÉGIA – ČO JE POTREBNÉ UROBIŤ

34. Uskutočnenie tejto vízie si vyžaduje efektívny rámec pre používateľov aj prevádzkovateľov dopravy, včasné zavedenie nových technológií a vývoj adekvátnej infraštruktúry:
- Stále pretrvávajú prekážky hladkého fungovania účinnej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu. Cieľom ďalších desaťročí je vytvoriť skutočný jednotný európsky dopravný priestor odstránením všetkých prekážok zostávajúcich medzi druhmi dopravy a vnútroštátnymi systémami, zjednodušením integračného procesu a podporou vzniku nadnárodných a multimodálnych prevádzkovateľov. Prísne uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže vo všetkých druhoch dopravy doplní činnosti Komisie v tejto oblasti. Vyšší stupeň konvergencie a presadzovania sociálnych, bezpečnostných, ochranných a environmentálnych pravidiel, minimálne štandardy poskytovania služieb a práva používateľov musia

¹² V súlade s európskym hlavným plánom ATM.

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

¹³ V súlade s európskym plánom rozvoja ERTMS. pozri rozhodnutie Komisie K(2009)561.

¹⁴ V súlade s plánom implementácie EasyWay 2: pozri rozhodnutie Komisie K(2010)9675.

¹⁵ Smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002), zmenená a doplnená smernicou 2009/17/ES (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009).

¹⁶ Pozri smernicu 2005/44/ES.

byť neoddeliteľnou súčasťou tejto stratégie s cieľom predísť napätiu a nezrovnalostiam.

- Inovácia je pre túto stratégiu zásadná¹⁷. Výskum EÚ sa musí integrovaným spôsobom zaoberať celkovým cyklom výskumu, inovácií a zavádzania tak, že sa zameria na najslubnejšie technológie a zlúči všetky zúčastnené subjekty¹⁸. Inovácia môže zároveň hrať úlohu v propagácii udržateľnejšieho prístupu.
 - Úsilie smerujúce k vytvoreniu konkurencieschopnejšieho a udržateľnejšieho dopravného systému musí zohľadňovať požadované charakteristiky siete a predvídať adekvátne investície: politika EÚ v oblasti dopravnej infraštruktúry potrebuje spoločnú víziu a dostatočné zdroje. Cena za prepravu by mala odrážať v neskreslenej výške náklady na dopravu.
35. Zoznam plánovaných iniciatív sa uvádza v prílohe I k tomuto oznámeniu. V pracovnom dokumente Komisie, ktorý je k tomuto oznámeniu priložený, sa uvádzajú ďalšie podrobnosti.

3.1. Jednotný európsky dopravný priestor

36. Vďaka jednotnému európskemu dopravnému priestoru by sa mal zjednodušiť pohyb občanov a preprava nákladu, znížiť náklady a posilniť udržateľnosť európskej dopravy. **Jednotné európske nebo** sa musí zavádzať tak, ako sa naplánovalo, a Komisia sa už v roku 2011 bude zaoberať kapacitou a kvalitou letísk. Oblasť, v ktorej sú nedostatky naďalej najzrejmějšíe, je vnútorný trh služieb železničnej dopravy, ktorého dokončenie je prioritou na dosiahnutie **jednotného európskeho železničného priestoru**. Sem patrí aj odstránenie technických, správnych a právnych prekážok, ktoré stále bránia vstupu na vnútroštátne železničné trhy. Vďaka ďalšej integrácii trhu cestnej nákladnej dopravy bude cestná doprava efektívnejšia a konkurencieschopnejšia. V námornej doprave zjednoduší koncept „**Blue Belt**“ v moriach okolo Európy formality pre lode plaviace sa medzi prístavmi EÚ. Zároveň je potrebné vytvoriť vhodný rámec na riešenie európskych úloh v oblasti vnútrozemskej vodnej dopravy. Prístup na trh v prístavoch treba ďalej zdokonaľovať.
37. Otváranie trhov sa musí lepšie prispôbiť **kvalitným pracovným miestam a pracovným podmienkam**, keďže ľudské zdroje sú zásadným prvkom akéhokoľvek vysokokvalitného dopravného systému. Zároveň je všeobecne známe, že nedostatok pracovných síl a odbornosti bude v budúcnosti predstavovať v doprave závažný problém. Bude dôležité zjednotiť konkurencieschopnosť a sociálnu agendu v nadväznosti na sociálny dialóg, aby sa predišlo sociálnym konfliktom, o ktorých je známe, že v mnohých odvetviach, najmä v leteectve, spôsobili významné hospodárske straty.

¹⁷ Pozri oznámenie Komisie „Únia inovácií“ KOM(2010)546 a oznámenie Komisie o „Digitálnej agende pre Európu“ KOM(2010)245/2.

¹⁸ Pokiaľ ide o ekologické a energeticky úsporné vozidlá, politický rámec sa bude riadiť podľa oznámenia 2010/0186, v ktorom sa ustanovuje technologicky neutrálny prístup k alternatívnym palivám do spaľovacích motorov, elektrickým vozidlám a vozidlám s vodíkovými palivovými článkami.

38. **Bezpečnosť dopravy** je na programe jednaní EÚ na jednom z popredných miest. Komplexný prístup EÚ k vytváraniu politiky, právnych predpisov a sledovaniu bezpečnosti leteckej a námornej dopravy by sa mal ďalej konsolidovať a posilňovať prostredníctvom spolupráce s hlavnými medzinárodnými partnermi. Na účely bezpečnosti cestujúcich treba zlepšiť skríningové metódy s cieľom zaistiť vysokú úroveň bezpečnosti s minimálnymi nepríjemnosťami. V oblasti bezpečnostnej ochrany nákladu pochádzajúceho z krajín mimo EÚ by sa mal zväziť prístup založený na hodnotení rizika. Zároveň je potrebné nájsť vhodný európsky prístup k bezpečnostnej ochrane pozemnej dopravy v tých oblastiach, kde má činnosť EÚ pridanú hodnotu.
39. Ustanovenie rámca pre **bezpečnú dopravu** je pre európskych občanov zásadné. Vypracuje sa európska stratégia pre bezpečnosť civilného letectva vrátane prispôsobenia sa novým technológiám a samozrejme medzinárodnej spolupráce s hlavnými partnermi. V námornej doprave je potrebné aktívne sa zaoberať bezpečnosťou osobných lodí. Monitorovací a informačný systém pre lodnú prepravu (SafeSeaNet) bude základom všetkých príslušných námorných informačných nástrojov a bude podporovať bezpečnosť a ochranu námornej dopravy, ako aj ochranu životného prostredia pred znečistením spôsobeným loďami. Významne tak prispeje k vytvoreniu spoločného prostredia na výmenu informácií pre dohľad nad námornou oblasťou EÚ¹⁹ a podporí vytvorenie spoločného námorného priestoru. V železničnej doprave je v jednotnom európskom železničnom priestore zásadná harmonizácia bezpečnostnej certifikácie a dohľad nad ňou. V týchto troch odvetviach dopravy hrajú nenahraditeľnú úlohu európske bezpečnostné agentúry letectva, námornej a železničnej dopravy, ktoré sa zriadili v poslednom desaťročí.
40. Aj keď sa počet smrteľných nehôd v cestnej doprave v EÚ za posledné desaťročie znížil takmer o polovicu, v roku 2009 zomrelo pri nehodách v cestnej doprave v EÚ 34 500 osôb. Iniciatívy v oblasti technológie, presadzovania právnych predpisov, vzdelávania a osobitného zameriavania pozornosti na zraniteľných účastníkov cestnej premávky budú kľúčové pre ďalšie ešte výraznejšie zníženie týchto strát na živote.
41. Dôležitosť **kvality, prístupnosti a spoľahlivosti dopravných služieb** v najbližších rokoch ešte viac vzrastie okrem iného v dôsledku starnutia obyvateľstva a potreby podporovať verejnú dopravu. Dostatočná frekvencia služieb, komfort, ľahký prístup, spoľahlivosť služieb a intermodálna integrácia sú hlavnými vlastnosťami kvality služieb. Dostupnosť informácií o čase potrebnom na prepravu a alternatívnych trasách je na zabezpečenie súvislej priamej mobility až na miesto určenia rovnako dôležitá či už pre cestujúcich alebo pre náklad.
42. EÚ už zaviedla komplexný súbor práv cestujúcich, ktorý sa bude ďalej konsolidovať. Po kríze spôsobenej mrakom sopečného popola a po skúsenostiach s extrémnymi poveternostnými udalosťami v roku 2010 je zrejmé, že by mohlo byť potrebné vypracovať plány na zabezpečenie kontinuity mobility s cieľom udržať v krízových situáciách mobilitu cestujúcich aj tovaru. Tieto udalosti zároveň

¹⁹ KOM(2009)538 a KOM(2010)584.

preukázali potrebu zvýšiť odolnosť dopravného systému vypracovaním scenárov a plánovaním postupu v prípade katastrof.

3.2. Inovácia pre budúcnosť – technológia a prístup

Výskum, inovácia a stratégia zavádzania v oblasti európskej dopravy

43. Zaobísť sa bez ropy nebude možné, pokiaľ sa budeme spoliehať iba na jediné technologické riešenie. Táto problematika si vyžaduje novú koncepciu mobility, podporovanú súborom nových technológií, ako aj udržateľnejším prístupom.
44. Technologické inovácie môžu prispieť k rýchlejšiemu a lacnejšiemu prechodu na efektívnejší a udržateľnejší európsky systém dopravy tým, že sa budú opierať o tri hlavné faktory: účinnosť vozidiel vďaka novým motorom, materiálom a konštrukčným riešeniam; využívanie ekologickejších zdrojov energie vďaka novým palivám a pohonným systémom; lepšie využívanie siete a bezpečnejšia prevádzka vďaka informačným a komunikačným systémom. Synergie s inými cieľmi v oblasti udržateľnosti (ku ktorým patrí napríklad zníženie závislosti od ropy, konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu, ako aj prínos z hľadiska zdravia, konkrétne zvýšenie kvality ovzdušia v mestách) sú pre EÚ silnou motiváciou na zintenzívnenie úsilia, ktorého cieľom je urýchliť vývoj a včasné zavádzanie ekologickejších vozidiel.
45. Výskumná a inovačná politika v oblasti dopravy by mala čoraz súdržnejším spôsobom podporovať rozvoj a zavádzanie kľúčových technológií potrebných na vytvorenie dopravného systému EÚ, ktorý by bol moderný, efektívny a orientovaný na používateľa. Na dosiahnutie väčšej účinnosti treba doplniť technologický výskum o systémový prístup, ktorý by dbal na infraštruktúru a regulačné požiadavky, koordináciu mnohých zúčastnených strán a veľké demonštračné projekty s cieľom podporiť uvádzanie produktov na trh. V úzkej spolupráci so strategickým plánom pre energetické technológie (plánom SET) vypracuje Komisia pre odvetvie dopravy stratégiu inovácie a zavádzania, v ktorej určí vhodné nástroje na riadenie a financovanie s cieľom zaistiť rýchle využitie výsledkov výskumu.
46. To sa bude týkať aj zavádzania inteligentných systémov mobility vytvorených vďaka výskumu financovanému EÚ, ako je napr. systém riadenia letovej prevádzky v budúcnosti (SESAR), európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a železničné informačné systémy, systémy námorného dozoru (SafeSeaNet), riečne informačné služby (RIS), inteligentné dopravné systémy (IDS) a interoperabilné prepojené riešenia pre budúce generácie systémov riadenia multimodálnej prepravy a informačných systémov (vrátane spoplatňovania). Zároveň si to bude vyžadovať investičný plán pre nové navigačné služby, služby monitorovania dopravy a komunikačné služby. Rovnako dôležitý je aj výskum a inovácia v oblasti technológií pohonu vozidiel a alternatívnych palív (iniciatíva „Green car“ (ekologické autá), „Clean Sky“ (čisté nebo)).
47. Podmienky regulačného rámca musia podporovať inováciu a zavádzanie. Ochrana súkromia a osobných údajov sa bude musieť rozvíjať súčasne so širším používaním nástrojov informačných technológií. Požiadavky na normalizáciu a interoperabilitu, a to aj na medzinárodnej úrovni, zabránia technologickému roztriešteniu a umožnia

európskym podnikom využívať v plnej miere výhody celého európskeho dopravného trhu a vytvoriť celosvetové trhové príležitosti.

Inovačné modely mobility

48. Nové koncepcie mobility nie je možné vnútiť. Na účel propagácie udržateľného prístupu treba aktívne podporovať lepšie plánovanie mobility. Informácie o všetkých druhoch dopravy či už v prípade prepravy cestujúcich alebo nákladu, o možnostiach ich kombinovaného využitia a o ich dosahu na životné prostredie budú musieť byť dostupné širokej verejnosti. Inteligentný intermodálny predaj cestovných lístkov so spoločnými normami EÚ, ktoré rešpektujú pravidlá EÚ pre hospodársku súťaž, je zásadný. Nielen v preprave cestujúcich ale aj v preprave nákladu je potrebné lepšie elektronické plánovanie trasy s využitím rôznych druhov dopravy, prispôbenie právneho prostredia (intermodálna sprievodná dokumentácia nákladu, poistenie, zodpovednosť) a informácie o dodaní v reálnom čase aj pre malé zásielky. Informačné a komunikačné technológie sú takisto schopné uspokojiť niektoré potreby prístupu bez dodatočnej mobility.
49. Pokiaľ ide o dopravu v mestách, je potrebná kombinovaná stratégia zahŕňajúca územné plánovanie, cenové režimy, efektívne služby verejnej dopravy a infraštruktúra pre nemotorizované druhy dopravy a nabíjanie/doplňanie palivom ekologických vozidiel, aby sa znížili kongescie a emisie. Mestá, ktoré presahujú určitú veľkosť, by sa mali podporovať v tom, aby vyvinuli plány mestskej mobility, ktoré by zlučovali všetky tieto prvky. Plány mestskej mobility by mali byť v plnej miere v súlade s integrovanými plánmi mestského rozvoja. Bude potrebné vytvoriť rámec na úrovni celej EÚ, aby boli režimy spoplatňovania používateľov medzimestských a mestských ciest interoperabilné.

3.3. Moderná infraštruktúra, inteligentné stanovovanie cien a financovanie

Európska sieť mobility

50. Európa potrebuje „základnú sieť“ koridorov, ktorými by sa prepravovali veľké a konsolidované objemy nákladu a cestujúcich veľmi efektívnym spôsobom a s nízkymi emisiami vďaka širokému využívaniu multimodálnej kombinácie efektívnejších druhov dopravy a rozsiahleho uplatňovaniu pokročilých technológií a infraštruktúry dodávok ekologickejších palív.
51. Aj napriek rozšíreniu EÚ existujú v dopravnej infraštruktúre medzi východnou a západnou časťou EÚ veľké rozdiely, ktoré bude treba vyrovnať. Európsky kontinent sa musí zjednotiť aj v oblasti infraštruktúry.
52. V rámci tejto základnej siete by sa mali vo veľkej miere zaviesť nástroje informačných technológií s cieľom zjednodušiť administratívne postupy, umožniť zisťovanie pohybu a sledovanie nákladu a optimalizovať cestovné poriadky a toky prepravy (e-Freight). Požadovanie ich zavádzania v infraštruktúre TEN-T a postupná integrácia modálnych systémov by mohli podporiť ich používanie.
53. Základná sieť musí zabezpečiť efektívne multimodálne spojenie medzi hlavnými mestami EÚ a ďalšími veľkými mestami, prístavmi, letiskami a kľúčovými pozemnými hraničnými prechodmi, ako aj inými hlavnými ekonomickými centrami. Mala by sa zamerať na dokončenie chýbajúcich spojení – predovšetkým

na cezhraničných úsekoch a na problematických miestach/obchvatoch – ďalej na modernizáciu existujúcej infraštruktúry a na vývoj multimodálnych terminálov v morských a riečnych prístavoch a na mestské logistické konsolidačné centrá. Pri preprave na dlhé vzdialenosti sa musí zlepšiť spojenie medzi železnicou a letiskom. Morské diaľnice budú predstavovať námorný aspekt základnej siete.

54. Výber projektov oprávnených na financovanie z prostriedkov EÚ musí túto víziu odrážať a musí čo najviac zdôrazňovať európsku pridanú hodnotu. Spolufinancované projekty by takisto mali odrážať potrebu infraštruktúry, ktorá minimalizuje dosah na životné prostredie, je odolná voči možnému vplyvu zmeny klímy a zlepšuje bezpečnosť a ochranu používateľov.
55. Dobre fungujúca dopravná sieť si vyžaduje značné finančné prostriedky. Náklady na rozvoj infraštruktúry EÚ, ktorá by uspokojovala dopyt po preprave, sa odhadli na viac ako 1,5 bilióna EUR na obdobie 2010-2030. Dokončenie siete TEN-T si do roku 2020 vyžiada okolo 550 miliárd EUR, z čoho približne 215 miliárd EUR sa investuje do odstránenia hlavných problematických miest. V tom nie sú zahrnuté investície do vozidiel, vybavenie a nabíjacia infraštruktúra, čo si môže vyžadovať dodatočný bilión, aby sa dosiahol cieľ znížiť emisie v dopravnom systéme.
56. Sú potrebné rôzne zdroje financií z verejných aj súkromných zdrojov. Je potrebné lepšie koordinovať kohézny fond a štrukturálne fondy s cieľmi dopravnej politiky a členské štáty musia zaistiť dostupnosť dostatočných vnútroštátnych finančných prostriedkov pri plánovaní svojich rozpočtov, ako aj dostatočné kapacity na plánovanie a uskutočňovanie projektov. Ďalšie zdroje financovania, ktoré je potrebné zväziť, zahŕňajú režimy pre internalizáciu externých nákladov a poplatky za používanie infraštruktúry²⁰, ktoré by mohli vytvoriť dodatočné zdroje príjmov. Tým by sa stali investície do infraštruktúry príťažlivejšie pre súkromný kapitál.
57. Odblokovanie potenciálu súkromných financií si vyžaduje aj zdokonalený regulačný rámec a inovatívne finančné nástroje. Hodnotenie a povoľovanie projektov sa musí uskutočňovať efektívnym a transparentným spôsobom, ktorý obmedzuje čas, náklady a neistotu. Nové finančné nástroje, napr. iniciatíva „dlhopisy na projekty EÚ“²¹, môžu podporovať vo väčšej miere financovanie prostredníctvom verejno-súkromných partnerstiev (PPP).

Stanovovanie správnych cien a predchádzanie nezrovnalostiam

58. Cenové signály hrajú kľúčovú rolu v mnohých rozhodnutiach, ktoré majú dlhodobé vplyvy na dopravný systém. Poplatky a dane z dopravy treba upraviť tak, aby sa viac uplatňovala zásada „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“. Mali by podporiť úlohu dopravy pri propagácii cieľov európskej konkurencieschopnosti a súdržnosti. Celková záťaž pre odvetvie by zároveň mala odrážať celkové náklady dopravy vrátane infraštruktúry a externých nákladov. Väčšie sociálno-ekonomické výhody a kladné externality opodstatňujú do určitej miery verejné financovanie, avšak v budúcnosti je pravdepodobné, že používatelia dopravy budú hradiť viac nákladov

²⁰ Komisia vo svojom oznámení o Stratégii implementácie internalizácie externých nákladov (SEK(2008)2207, sprievodnom dokumente k oznámeniu KOM(2008)435), stanovila spoločnú metodiku spolatnenia všetkých externých nákladov v celom odvetví dopravy.

²¹ KOM(2010)700.

ako dnes. Je dôležité, aby sa používateľom, prevádzkovateľom a investorom poskytli správne a dôsledné peňažné stimuly.

59. Internalizácia externalít, odstránenie daňových nezrovnalostí a neoprávnených dotácií a slobodná a nenarušená hospodárska súťaž sú totiž súčasťou úsilia zjednotiť trhové požiadavky s potrebami udržateľnosti (a odrážať ekonomické náklady „neudržateľnosti“). Zároveň sú potrebné na vytvorenie rovnakých podmienok pre jednotlivé druhy dopravy, ktoré si priamo konkurujú.
60. Pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov, používajú sa dva hlavné trhovo orientované nástroje: zdaňovanie energií a systémy obchodovania s emisiami. Zdaňovanie sa v súčasnosti uplatňuje na palivá používané v pozemnej doprave, zatiaľ čo systémy obchodovania s emisiami sa používajú v prípade elektrickej energie a od roku 2012 v letectve. Revízia smernice o zdaňovaní energií bude príležitosťou, ako zabezpečiť lepšiu súdržnosť medzi týmito dvoma nástrojmi. EÚ zároveň nalieha na Medzinárodnú námornú organizáciu (IMO), aby prijala rozhodnutie o globálnom nástroji uplatniteľnom v námornej doprave, kde náklady vyplývajúce zo zmeny klímy nie sú v súčasnosti internalizované²².
61. Náklady na miestne externality, ako napr. hluk, znečistenie ovzdušia a preťaženosť dopravy, by sa mohli internalizovať spoplatnením využívania infraštruktúry. Nedávny návrh Komisie zmeniť a doplniť tzv. „smernicu Eurovignette“ je prvým krokom k vyššiemu stupňu internalizácie nákladov na ťažké nákladné vozidlá, avšak rozdiely vo vnútroštátnych politikách týkajúcich sa cestných poplatkov budú pretrvávať. Ďalším opatrením sa preskúma postupné vyradenie povinného systému harmonizovanej internalizácie pre úžitkové vozidlá v celej medzimestskej sieti, čím by sa odstránila súčasná situácia, v ktorej medzinárodní dopravcovia potrebujú Eurovignette, 5 vnútroštátnych známok a 8 rôznych nálepiek a mýtnych zmlúv, aby mohli bez obmedzenia jazdiť po spoplatnených európskych cestách.
62. V prípade osobných automobilov sa spoplatnenie ciest stále viac považuje za alternatívny spôsob tvorby zisku a ovplyvňovania dopravných a cestovných návykov. Komisia vypracuje usmernenia na uplatňovanie internalizačných poplatkov pre všetky vozidlá a pre všetky hlavné externality. Dlhodobým cieľom je zaviesť používateľské poplatky pre všetky vozidlá a v celej sieti s cieľom pokryť aspoň náklady na údržbu infraštruktúry, kongescie, ovzdušie a hluk.
63. Komisia zároveň do roku 2020 vypracuje spoločný prístup pre internalizáciu nákladov vyplývajúcich z hluku a miestneho znečistenia v celej železničnej sieti.
64. Mnohé odvetvia dopravy majú v porovnaní so zvyškom hospodárstva daňové výhody: výhodné daňové podmienky pre podnikové automobily, výnimky z DPH a dane za energiu v medzinárodnej námornej a leteckej doprave atď. Tieto opatrenia vo všeobecnosti poskytujú protichodný stimul, pokiaľ ide o úsilie zlepšiť efektivitu dopravného systému a znížiť jeho externé náklady. Komisia preskúma návrhy, ktorých účelom je dosiahnutie väčšej súdržnosti medzi rôznymi prvkami zdaňovania dopravy a podpora rýchleho zavedenia ekologických vozidiel.

²² Pozri aj smernicu 2009/29/ES, odôvodnenie 3.

3.4. Vonkajší rozmer

65. Doprava má predovšetkým medzinárodný charakter. Z tohto dôvodu je väčšina krokov v tomto pláne prepojená s cieľmi týkajúcimi sa vývoja dopravy za hranicami EÚ. Otváranie trhov dopravných služieb, produktov a investícií v tretích krajinách má aj naďalej vysokú prioritu. Problematika dopravy je preto súčasťou všetkých obchodných rokovaní (WTO, regionálnych aj bilaterálnych). Prijmú sa pružné stratégie s cieľom zabezpečiť rolu EÚ ako tvorcu noriem v odvetví dopravy.
66. Na tento účel sa Komisia zameria na tieto oblasti:
- Rozšírenie pravidiel vnútorného trhu prostredníctvom činnosti medzinárodných organizácií (ICAO, IMO, OTIF, OSŽD (Organizácia pre spoluprácu železníc), UNECE, medzinárodné riečne komisie atď.) a prípadne dosiahnutie plnoprávneho členstva EÚ. Celosvetová podpora európskych noriem pre bezpečnosť, ochranu, súkromie a životné prostredie prostredníctvom bilaterálnej a multilaterálnej spolupráce. Posilnenie dialógu vedeného s hlavnými partnermi v oblasti dopravy.
 - Rozšírenie politiky dopravy a infraštruktúry na našich najbližších susedov vrátane prípravy plánov na zabezpečenie kontinuity mobility s cieľom dosiahnuť užšiu trhovú integráciu²³. Na rozšírenie pravidiel EÚ na ostatné susedné krajiny by sa mohol využiť podobný rámec spolupráce ako v dopravnej zmluve so západným Balkánom. Dokončenie spoločného európskeho leteckého priestoru, ktorý zahŕňa 58 krajín a miliardu obyvateľov²⁴. Spolupráca so stredozemskými partnermi pri implementácii stredozemnej námornej stratégie s cieľom posilniť námornú bezpečnosť, ochranu námornej dopravy a námornú kontrolu²⁵. Podpora zavádzania technológií SESAR, ERTMS a IDS vo svete a zriadenie výskumných a inovačných partnerstiev aj na medzinárodnej úrovni.
 - Celosvetová podpora nášho prístupu: otváranie dopravných trhov slobodnej a nenarušenej hospodárskej súťaži a environmentálne udržateľné riešenia. Aj naďalej sa snažiť na všetkých príslušných medzinárodných rokovaniach o dosiahnutie väčšieho prístupu na dopravný trh.

4. ZÁVER

67. Premena európskeho dopravného systému bude možná iba vďaka kombinácii mnohých iniciatív na všetkých úrovniach. Rôzne kroky a opatrenia uvedené v tomto pláne sa budú ďalej rozvíjať. V budúcom desaťročí Komisia pripraví vhodné legislatívne návrhy s kľúčovými iniciatívami, ktoré by sa mali presadzovať počas súčasného mandátu. Každému návrhu bude predchádzať dôkladné posúdenie vplyvu, v ktorom sa zväži pridaná hodnota EÚ a aspekty subsidiarity. Komisia zabezpečí, aby sa vďaka jej krokom zvýšila konkurencieschopnosť dopravy a zároveň sa do roku 2050 znížili emisie skleníkových plynov z dopravy aspoň o

²³ Pozri aj oznámenie o „Partnerstve medzi Európskou úniou a Afrikou“ KOM(2009)301.

²⁴ V tom je zahrnutý aj euro-stredozemský vzdušný priestor (pozri oznámenie Komisie o „Partnerstve pre demokraciu a spoločnú prosperitu s južným Stredozemím“, KOM(2011)200), ale aj ostatné susedné krajiny.

²⁵ Pozri KOM(2011)200.

potrebných 60 %. Pritom sa bude riadiť desiatimi cieľmi, ktoré by sa mali považovať za referenčné kritériá.

68. Komisia vyzýva Európsky parlament a Radu, aby tento *Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravnému systému efektívne využívajúceho zdroje* a priložený zoznam opatrení schválili.

Príloha I: Zoznam iniciatív

1. EFEKTÍVNY A INTEGROVANÝ SYSTÉM MOBILITY

1.1. Jednotný európsky dopravný priestor

1. Skutočný vnútorný trh služieb železničnej dopravy

- Otvoriť domáci trh osobnej železničnej dopravy hospodárskej súťaži vrátane povinného zadávania zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme prostredníctvom konkurenčnej verejnej súťaže.
- Zaviesť jednotné povolenie podľa typu vozidla a jednotnú bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov prostredníctvom posilnenia roly Európskej železničnej agentúry (ERA).
- Vyvinúť integrovaný prístup k riadeniu koridorov nákladnej dopravy vrátane poplatkov za prístup na trať.
- Zabezpečiť účinný a nediskriminačný prístup k železničnej infraštruktúre vrátane služieb spojených s železničnou dopravou, najmä prostredníctvom štrukturálneho oddelenia prevádzkovania infraštruktúry od poskytovania služieb²⁶.

2. Dokončenie projektu jednotné európske nebo

- Dosiahnuť skutočne konzistentné jednotné európske nebo a zaviesť budúci systém riadenia letovej prevádzky (SESAR) v odsúhlasenom termíne.
- Vytvoriť vhodný právny a finančný rámec na podporu politiky jednotného európskeho neba a skonsolidovať vzťah medzi Európskou úniou a organizáciou Eurocontrol.

3. Kapacita a kvalita letísk

- Zrevidovať nariadenie o pridelovaní prevádzkových intervalov s cieľom podporiť efektívnejšie využívanie kapacity letísk.
- Spresniť a zlepšiť podmienky vstupu na trh a poskytovania služieb vrátane pozemnej obsluhy: zabezpečiť, aby všetci účastníci letiskového systému dodržiavali normy minimálnej kvality.
- Kapacita letiska – vyvinúť prístup na riešenie budúcich kapacitných problémov vrátane lepšej integrácie do železničnej siete.

4. Koncept „Blue Belt“ v námornej doprave a prístup na trh v prístavoch

²⁶ Uprednostňované možnosti štrukturálneho oddelenia by mali zabezpečiť rozvoj hospodárskej súťaže, kontinuitu investícií a nákladovú efektívnosť poskytovania služieb.

Európsky námorný dopravný priestor bez bariér by sa mal ďalej vyvíjať do konceptu „Blue Belt“, ktorý by znamenal slobodný námorný pohyb v Európe a v jej okolí, a mal by sa v plnej miere využívať potenciál vodnej dopravy.

- Všetky príslušné orgány budú v plnej miere využívať monitorovacie nástroje. Zabezpečiť úplnú interoperabilitu medzi systémami informačných a komunikačných technológií v odvetviach vodnej dopravy, zaručiť monitorovanie plavidiel a nákladu (Blue Belt) a zriadiť príslušné prístavné zariadenia („Blue Lanes“).
- Vytvoriť rámec na udeľovanie osvedčení o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda v prístavoch EÚ.
- Preskúmať obmedzenia týkajúce sa poskytovania prístavných služieb.
- Posilniť transparentnosť v oblasti financovania prístavov, spresniť účel použitia verejných financií na jednotlivé prístavné činnosti s cieľom zabrániť akémukoľvek narušovaniu hospodárskej súťaže.

5. Vhodný rámec pre vnútrozemskú vodnú dopravu

- Vytvoriť vhodný rámec na optimalizáciu vnútorného trhu pre vnútrozemskú vodnú dopravu a odstrániť prekážky, ktoré bránia väčšiemu využívaniu tohto druhu dopravy. Prehodnotiť a vymedziť úlohy a mechanizmy potrebné na prevádzkovanie tohto druhu dopravy v širšom európskom kontexte.

6. Cestná nákladná doprava

- Preskúmať situáciu na trhu cestnej nákladnej dopravy ako aj stupeň konvergenzie týkajúcej sa okrem iného spoplatňovania používateľov ciest, právnych predpisov v sociálnej oblasti a v oblasti bezpečnosti, transpozície a presadzovania právnych predpisov v členských štátoch s cieľom otvoriť ďalšie trhy v cestnej doprave. Predovšetkým by sa malo pokračovať v odstraňovaní zostávajúcich obmedzení kabotáže.
- Preskúmať pravidlá týkajúce sa tachografu s cieľom nákladovo ho zefektívniť, sprístupniť register EÚ podnikov cestnej dopravy polícii a úradným osobám zabezpečujúcim vykonávanie predpisov pri cestných kontrolách. harmonizovať sankcie za porušenie pravidiel EÚ v oblasti profesionálnej dopravy; harmonizovať odbornú prípravu úradných osôb zabezpečujúcich vykonávanie predpisov.
- Prispôbiť právne predpisy v oblasti hmotnosti a rozmerov novým okolnostiam, technológiám a potrebám (napr. hmotnosť batérií, lepšia aerodynamika) a zabezpečiť, aby sa tým zjednodušila intermodálna preprava a znižovanie celkovej spotreby energie a emisií.

7. Multimodálna preprava tovaru: e-Freight (elektronická nákladná doprava)

Vytvoriť vhodný rámec s cieľom umožniť sledovanie nákladu v aktuálnom čase, zabezpečiť intermodálnu zodpovednosť a podporiť ekologickú nákladnú dopravu:

- zaviesť do praxe koncepty „jedného okienka“ a „jedného kontaktného miesta“; vytvorením a zavedením jednotného elektronického prepravného dokladu (elektronický

nákladný list) a vytvorením vhodného rámca na zavedenie technológií na zisťovanie pohybu a sledovanie nákladu, RFID atď.).

- Zabezpečiť, aby režimy zodpovednosti propagovali železničnú, vodnú a intermodálnu dopravu.

1.2. Podpora kvalitných pracovných miest a pracovných podmienok

8. Sociálny zákonník pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy

- Presadzovať a podporovať dialóg medzi sociálnymi partnermi s cieľom dosiahnuť dohodu týkajúcu sa sociálneho zákonníka pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy a zároveň riešiť problém nenahlásenej samostatnej zárobkovej činnosti.

9. Sociálna agenda pre námornú dopravu

- Implementovať opatrenia vymedzené pre sociálnu námornú agendu v nadväznosti na strategické ciele a odporúčania Komisie pre námornú dopravnú politiku EÚ do roku 2018.
- Posilniť uplatňovanie Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave vlajkovými štátmi, prístavnými štátmi a štátmi poskytujúcimi pracovnú silu.
- Začleniť všetkých súčasne vylúčených sezónnych pracovníkov alebo ich časť do rozsahu pôsobnosti niekoľkých smerníc EÚ o pracovnom práve alebo im zaručiť rovnakú úroveň ochrany prostredníctvom iných nástrojov.
- Aktualizovať smernicu o príprave námorníkov (2008/106/ES) po revízii Dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o príprave a vydávaní osvedčení námorníkom (dohovor STCW). Vytvoriť vzájomne prijateľný rámec školení prístavných pracovníkov v rôznych odvetviach prístavných činností.

10. Sociálne zodpovedné odvetvie leteckej dopravy

- Vytvoriť mechanizmus na analýzu vplyvu vývoja v oblasti právnej regulácie na pracovné podmienky v odvetví leteckej dopravy.
- Vytvoriť po celej Európe minimálne služby a minimálne normy kvality pre pracovníkov v celom hodnotovom reťazci odvetvia leteckej dopravy (vrátane riadenia letovej prevádzky a pozemnej obsluhy). Nabádať európskych sociálnych partnerov, aby riešili otázky predchádzania konfliktom a narušania minimálnej služby v celom hodnotovom reťazci odvetvia leteckej dopravy.

11. Zhodnotenie prístupu EÚ k pracovným miestam a podmienkam vo všetkých druhoch dopravy

- Posúdiť metódy odvetvového sociálneho dialógu v rôznych sektoroch odvetvia dopravy s cieľom zlepšiť tento dialóg a zvýšiť jeho účinnosť.
- Zabezpečiť zamestnancom účasť, najmä prostredníctvom európskych zamestnaneckých rád, v nadnárodných spoločnostiach v odvetví.

- Zaoberať sa kvalitou práce vo všetkých druhoch dopravy, najmä pokiaľ ide o odbornú prípravu, certifikáciu, pracovné podmienky a kariérny postup s cieľom vytvoriť kvalitné pracovné miesta, rozvíjať potrebné zručnosti a posilniť hospodársku súťaž dopravných prevádzkovateľov EÚ.

1.3. Bezpečná doprava

12. Bezpečnostná ochrana nákladu

- Implementovať akčný plán na posilnenie bezpečnostnej ochrany nákladnej leteckej dopravy, v prípade potreby vymedziť nové pravidlá skríningu nákladnej leteckej dopravy a posilniť bezpečnostnú ochranu nákladu v prístavoch.
- Dokončiť systém jednorazovej bezpečnostnej kontroly nákladnej leteckej dopravy v celej EÚ.

13. Vysoká úroveň bezpečnosti cestujúcich s minimálnymi nepríjemnosťami

Podporiť zdokonalené skríningové metódy, ktoré v plnej miere dodržiavajú základné práva; takéto metódy by mali podporovať vytvorenie „kontrolného bodu budúcnosti“ – napríklad bezpečnostných koridorov, ktoré by umožnili skontrolovať veľký počet cestujúcich s minimálnymi nepríjemnosťami a obťažovaním. Zároveň by mali podporovať bezpečnostné opatrenia v iných citlivých oblastiach, ako napr. terminály, ktoré sú významnými dopravnými uzlami.

- Podporiť, aj prostredníctvom financovania, rozvoj účinnejších technológií, ktoré viac zohľadňujú ochranu súkromia (skenery, detektory nových výbušnín, inteligentné čipy atď.), ako aj riešenia, ktoré viac zohľadňujú ochranu súkromia, v existujúcich technológiách.
- Vymedziť spoločné normy detekčnej výkonnosti a certifikačné postupy detekčných zariadení.

14. Bezpečnostná ochrana pozemnej dopravy

- Pracovať s členskými štátmi na bezpečnostnej ochrane pozemnej dopravy tak, že sa v rámci prvého kroku vytvorí stála skupina expertov na bezpečnostnú ochranu pozemnej dopravy a prijímajú sa ďalšie opatrenia v prípadoch, v ktorých akcia EÚ môže priniesť pridanú hodnotu. Zamerať sa špeciálne na problematiku bezpečnosti v mestách.

15. Kompletná bezpečnostná ochrana

- Zvýšiť úroveň bezpečnostnej ochrany celého dodávateľského reťazca bez toho, aby sa bránilo voľnému toku obchodu. Malo by sa zväziť vytvorenie certifikátov kompletnej bezpečnostnej ochrany, pričom by sa zohľadnili existujúce režimy.
- Zabezpečiť spoločné posúdenie otázok bezpečnostnej ochrany, v ktorom by sa pokryli všetky druhy dopravy.
- Začleniť potenciálne vplyvy teroristických a zločineckých útokov do prípravy plánov na zabezpečenie kontinuity mobility (pozri iniciatívu 23).

- Pokračovať v medzinárodnej spolupráci v boji proti terorizmu a iným zločineckým činnostiam ako napr. pirátstvo. Vonkajší rozmer je zásadný (pozri iniciatívu 40).

1.4. Konat' v prospech bezpečnosti dopravy: zachrániť tisícky životov

16. Vytvorenie „vízie nulovej nehodovosti“ v oblasti bezpečnosti dopravy

- Harmonizovať a vyvinúť technológie v oblasti bezpečnosti dopravy – napr. systémy pomoci pre vodiča, (inteligentné) obmedzovače rýchlosti, signál odopnutého bezpečnostného pásu, eCall, kooperačné systémy a prepojenia vozidlo-infraštruktúra – ako aj zdokonalené skúšky cestnej spôsobilosti a to aj pre alternatívne pohonné systémy.
- Vypracovať komplexnú stratégiu opatrení v oblasti dopravných nehôd a pohotovostných služieb vrátane spoločných vymedzení pojmov a štandardných klasifikácií zranení a úmrtí ako prípravu na prijatie cieľa znížiť počet zranení.
- Zamerať sa na odbornú prípravu a vzdelávanie používateľov; podporiť používanie bezpečnostného vybavenia (bezpečnostných pásov, ochranných odevov, zariadení proti nevhodnej manipulácii).
- Venovať osobitnú pozornosť zraniteľným používateľom, ako sú chodci, cyklisti a motocyklisti, a to aj prostredníctvom bezpečnejšej infraštruktúry a technológie vozidiel.

17. Európska stratégia pre bezpečnosť civilného letectva

Bezpečnosť európskej leteckej dopravy je vysoká, ale nie je najlepšia na svete. Naším cieľom je, aby sme sa stali regiónom s najbezpečnejšou leteckou dopravou. Aby sme to dosiahli, vypracujeme komplexnú európsku stratégiu pre bezpečnosť leteckej dopravy, pričom sa oprieme o nasledujúce aspekty práce Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva:

- Zlepšiť zbieranie, kvalitu, výmenu a analýzu údajov prostredníctvom revízie právnych predpisov v oblasti hlásenia udalostí v civilnom letectve.
- Prispôsobiť regulačný rámec bezpečnosti vývoju nových technológií (SESAR).
- Zabezpečiť implementáciu stratégie EÚ pre bezpečnosť leteckej dopravy vo všetkých sektoroch letectva.
- Podporiť transparentnosť a výmenu informácií o bezpečnosti s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO) a inými medzinárodnými partnermi leteckej dopravy, najmä v rámci iniciatívy globálnej výmeny informácií o bezpečnosti. spolupracovať v otázkach bezpečnosti s krajinami, ktoré nie sú členmi EÚ, najmä s USA, pokiaľ ide o zosúladenie právnych predpisov, vzájomné uznávanie a technickú pomoc.
- Vytvoriť na úrovni EÚ systém riadenia bezpečnosti, ktorý by stanovil ciele a miery výkonnosti v oblasti bezpečnosti na účel identifikácie rizík a dosiahnutia neustáleho zlepšovania úrovne bezpečnosti.

18. Bezpečnejšia lodná doprava

- Pracovať s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou na modernizácii právnych predpisov v oblasti bezpečnosti osobných lodí.
- Spraviť zo systému námorného dozoru (SafeSeaNet) základný systém pre všetky relevantné námorné informačné nástroje s cieľom podporiť námornú bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu námornej dopravy a ochranu morského životného prostredia pred znečisťovaním spôsobovaným loďami.
- Posúdiť uskutočniteľnosť vytvorenia registra EÚ a vlajky EÚ pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu. V podstate by mal znak EÚ predstavovať značku kvality, ktorá by zaručovala, že ide o bezpečné lode rešpektujúce životné prostredie, ktorých posádky sú profesionálne vysokokvalifikované.
- Posúdiť možnosť vytvorenia funkcií spoločne využívaných pobrežnými strážami v EÚ najmä na zabezpečenie námornej bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany námornej dopravy a ochrany morského životného prostredia.

19. Bezpečnosť železničnej dopravy

- Postupne dokončiť celoodvetvový prístup k bezpečnostnej certifikácii v odvetví železničnej dopravy, vychádzajúci z existujúcich prístupov uplatňovaných na prevádzkovateľov infraštruktúr a železničné podniky s vyhodnotením možnosti opierať sa o európsku normu.
- Posilniť rolu Európskej železničnej agentúry (ERA) v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy, najmä jeho dohľad nad vnútroštátnymi opatreniami v oblasti bezpečnosti prijatými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a ich postupnou harmonizáciou.
- Posilniť proces certifikácie a údržby dôležitých komponentov bezpečnosti používaných na výrobu železničných koľajových vozidiel a budovanie železničných infraštruktúr.

20. Preprava nebezpečných nákladov

- Zjednodušiť pravidlá pre intermodálnu prepravu nebezpečných nákladov s cieľom zabezpečiť interoperabilitu medzi jednotlivými druhmi dopravy.

1.5. Kvalita a spoľahlivosť služieb

21. Práva cestujúcich

- Zabezpečiť jednotný výklad právnych predpisov EÚ v oblasti práv cestujúcich a ich harmonizované a účinné presadzovanie s cieľom zaručiť rovnaké podmienky pre odvetvie dopravy a zároveň vytvorenie európskej normy pre bezpečnosť občanov.
- Vypracovať spoločné zásady uplatniteľné na práva cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy (Chartu základných práv), najmä právo byť informovaný a ďalšie spresnenie existujúcich práv. V neskoršej fáze zvážiť prijatie jednotného rámcového nariadenia EÚ, ktoré by pokrývalo práva cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy (Kódex EÚ).
- Zlepšiť kvalitu dopravy pre starších ľudí, cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a postihnuté osoby vrátane lepšieho sprístupnenia infraštruktúry.

- Dokončiť existujúci legislatívny rámec v oblasti práv cestujúcich pomocou opatrení, ktoré sa týkajú cestujúcich využívajúcich multimodálnu prepravu s integrovanými cestovnými lístkami zakúpenými v rámci jedinej kúpnej zmluvy, ako aj prípady bankrotu dopravného prevádzkovateľa.
- Dosiahnuť lepšiu harmonizáciu na medzinárodnej úrovni prostredníctvom začlenenia noriem kvality v oblasti starostlivosti do bilaterálnych a multilaterálnych dohôd vo všetkých druhoch dopravy s cieľom posilniť práva cestujúcich aj v medzinárodnom kontexte.

22. Súvislá priama mobilita až na miesto určenia

- Vymedziť potrebné opatrenia na dosiahnutie lepšej integrácie rôznych druhov prepravy cestujúcich s cieľom poskytovať súvislú priamu mobilitu až na miesto určenia.
- Vypracovať rámcové podmienky s cieľom podporiť vývoj a používanie inteligentných systémov na vytvorenie interoperabilných a multimodálnych cestovných poriadkov, informácií, online systému rezervácií a inteligentného predaja cestovných lístkov. Mohli by zahŕňať legislatívny návrh na zabezpečenie prístupu súkromných poskytovateľov služieb k cestovným a dopravným informáciám v aktuálnom čase.

23. Plány na zabezpečenie kontinuity mobility

- Vymedziť pojem plány na zabezpečenie mobility s cieľom zabezpečiť kontinuitu služieb v prípade nepredvídaných udalostí. Tieto plány by sa mohli zaoberať otázkami prioritného prístupu k využívaniu fungujúcich zariadení, spolupráce medzi manažérmi infraštruktúry, prevádzkovateľmi, vnútroštátnymi orgánmi a susednými krajinami a otázkami dočasného prijímania alebo zmierňovania špecifických pravidiel.

2. INOVÁCIA V BUDÚCNOSTI: TECHNOLOGIA A PRÍSTUP

2.1. Európska výskumná a inovačná politika v oblasti dopravy

24. Technologický plán

Roztrieštenie výskumného a vývojového úsilia v Európe má veľmi negatívny vplyv. Oblasť, v ktorých spoločné európske úsilie prinesie najväčšiu európsku pridanú hodnotu, sú tieto:

- Ekologické, bezpečné a tiché vozidlá vo všetkých druhoch dopravy – od cestných vozidiel po lode, nákladné vlečné člny, železničné koľajové vozidlá a lietadlá (vrátane nových materiálov, nových pohonných systémov a infromatických nástrojov a nástrojov riadenia na účely organizácie a integrácie komplexných dopravných systémov).
- Technológie na zlepšenie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany v doprave.
- Potenciál nových alebo nekonvenčných dopravných systémov a vozidiel ako napr. systémy bezposádkových lietadiel, nekonvenčné systémy na distribúciu tovaru.
- Udržateľná stratégia alternatívnych palív vrátane príslušných infraštruktúr.

- Integrované dopravné systémy riadenia a informácií, ktoré uľahčia poskytovanie inteligentných služieb mobility, riadenie dopravy umožňujúce lepšie využívanie infraštruktúry a vozidiel a systémy informácií v aktuálnom čase umožňujúce zisťovanie pohybu a sledovanie nákladu a riadenie tokov prepravy nákladu; informácie o cestujúcich a cestovné informácie, rezervačné a platobné systémy.
- Inteligentná infraštruktúra (pozemná aj vesmírna) na zabezpečenie maximálneho monitorovania a interoperability rôznych foriem dopravy a komunikácie medzi infraštruktúrou a vozidlami.
- Inovácie na dosiahnutie udržateľnej mestskej mobility v nadväznosti na program CIVITAS a na iniciatívy v oblasti spoplatnenia používania ciest v mestách a režimy obmedzenia prístupu.

25. Stratégia inovácie a zavádzania

Identifikovať potrebné stratégie inovácie vrátane vhodných nástrojov na riadenie a financovanie s cieľom zaistiť rýchle využitie výsledkov výskumného procesu. Príkladmi sú:

- Zavádzanie inteligentných systémov mobility, ako sú napr. systém riadenia letovej prevádzky v budúcnosti (SESAR), európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a železničné informačné systémy, systémy námorného dozoru (SafeSeaNet), riečne informačné služby (RIS), IDS a budúce generácie systémov riadenia multimodálnej prepravy a informačných systémov.
- Vymedzenie a zavedenie otvorenej štandardnej elektronickej platformy pre vozidlá na palubných jednotkách, ktoré by spĺňali rôzne funkcie vrátane určovania cestných poplatkov.
- Vypracovanie investičného plánu pre nové navigačné služby, služby monitorovania dopravy a komunikačné služby s cieľom umožniť integráciu informačných tokov, systémov riadenia a služieb mobility na základe európskeho integrovaného multimodálneho informačného a riadiaceho plánu. Demonštračné projekty elektromobility (a iných alternatívnych palív) vrátane nabíjajúcich a palivových infraštruktúr a inteligentných dopravných systémov zameraných najmä na tie mestské oblasti, kde sa často prekračujú akceptovateľné úrovne znečistenia ovzdušia.
- Partnerstvá v oblasti inteligentnej mobility a demonštračné projekty na dosiahnutie udržateľných riešení mestskej dopravy (vrátane demonštrátorov režimov spoplatnenia používania ciest atď.)
- Opatrenia na urýchlenie vymieňania neefektívnych a znečisťujúcich vozidiel.

26. Regulačný rámec pre inovatívnu dopravu

Identifikovať potrebné podmienky regulačného rámca prostredníctvom normalizácie alebo regulácie:

- Vhodné normy pre emisie CO₂ z vozidiel všetkých druhov dopravy doplnené v prípade potreby o požiadavky na energetickú efektívnosť s cieľom pokryť všetky typy pohonných systémov.

- Normy pre hladiny emisií hluku vozidiel.
- Zabezpečenie zníženia emisií CO₂ a znečisťujúcich látok v podmienkach skutočnej prevádzky tým, že najneskôr do roku 2013 sa predloží návrh revízie skúšobného cyklu na meranie emisií.
- Stratégie verejného obstarávania na zabezpečenie rýchleho využitia nových technológií.
- Pravidlá v oblasti interoperability nabíjajúcich infraštruktúr pre ekologické vozidlá.
- Usmernenia a normy pre palivové infraštruktúry.
- Normy prepojenia pre komunikáciu medzi infraštruktúrami, medzi vozidlami a infraštruktúrami a medzi vozidlami.
- Podmienky prístupu k údajom o doprave na bezpečnostné a ochranné účely.
- Špecifikácie a podmienky pre inteligentné systémy spoplatňovania a platby v oblasti dopravy.
- Lepšie vykonávanie existujúcich pravidiel a noriem.

2.2. Propagácia udržateľnejšieho prístupu

27. Cestovné informácie

- Viac informovať o dostupnosti alternatív pre individuálnu konvenčnú dopravu (menej časté využívanie osobných automobilov, pešia a cyklistická doprava, spoločné využívanie automobilov, systém park & drive, inteligentný predaj cestovných lístkov atď.).

28. Označovanie automobilov, pokiaľ ide o emisie CO₂ a palivovú úspornosť

- Preskúmať smernicu o označovaní automobilov na účel jej zefektívnenia. Bude potrebné zvážiť okrem iného rozšírenie rozsahu pôsobnosti na ľahké úžitkové vozidlá a na vozidlá kategórie L a harmonizáciu označení a tried palivovej úspornosti jednotlivých členských štátov.
- Podporiť uvádzanie na trh palivovo úsporných, bezpečných pneumatík s nízkou hlučnosťou nad rámec výkonnostných požiadaviek stanovených v typovom schválení²⁷.

29. Nástroje na výpočet uhlíkovej stopy

- Podporiť systémy certifikácie emisií skleníkových plynov pre podniky a vytvoriť spoločné normy EÚ s cieľom odhadnúť uhlíkovú stopu každého cestujúceho a každej prepravy nákladu spolu s verziami prispôbenými jednotlivým používateľom, ako sú napr. podniky, jednotlivci. To umožní lepší výber a uľahčí marketing ekologickejších dopravných riešení.

²⁷ To znamená prijatie všetkých vykonávacích opatrení nariadenia (ES) č. 1222/2009 o označovaní pneumatík. To by umožnilo dosiahnuť 5 % úsporu paliva z celého vozového parku EÚ do roku 2020.

30. Ekologický spôsob jazdy a obmedzenia rýchlosti

- Zahnúť požiadavky na ekologický spôsob jazdy do budúcich revízií smernice o vodičských preukazoch a prijať opatrenia na urýchlenie zavádzania inteligentných dopravných systémov, ktoré podporujú ekologický spôsob jazdy. Techniky úspory paliva by sa mali rozvíjať a podporovať aj v iných druhoch dopravy – napríklad plynulé klesanie lietadiel.
- Preskúmať možnosti obmedzenia maximálnej rýchlosti ľahkých úžitkových cestných vozidiel s cieľom znížiť spotrebu energie, posilniť bezpečnosť cestnej premávky a zabezpečiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.

2.3. Integrovaná mestská mobilita

31. Plány mestskej mobility

- Vytvoriť postupy a mechanizmy finančnej podpory na európskej úrovni s cieľom pripraviť audity mestskej mobility, ako aj plány mestskej mobility a vypracovať prehľad výsledkov v oblasti európskej mestskej mobility vychádzajúci zo spoločných cieľov. V prípade miest určitej veľkosti preskúmať možnosť povinného prístupu v súlade s vnútroštátnymi normami vychádzajúcimi z usmernení EÚ.
- Prepojiť regionálne rozvojové fondy a kohézny fond s mestami a regiónmi, ktoré predložili aktuálny a nezávisle uznaný certifikát o audite výkonnosti a udržateľnosti mestskej mobility.
- Preskúmať možnosť európskeho podporného rámca na zabezpečenie postupnej implementácie plánov mestskej mobility v európskych mestách.
- Začleniť mestskú mobilitu do eventuálneho Inovačného partnerstva „Inteligentné mestá“.
- Podporiť veľké podniky, aby rozvíjali podnikové riadiace plány v oblasti mobility.

32. Rámec EÚ na spoplatnenie používateľov mestských ciest

- Vypracovať uznaný rámec na zavedenie režimov spoplatnenia používateľov mestských ciest a obmedzeného prístupu a ich aplikácií vrátane právneho a uznaného operačného a technického rámca, ktorý by pokrýval aplikácie v oblasti vozidiel a infraštruktúry.

33. Stratégia mestskej logistiky s takmer nulovými emisiami do roku 2030

- Vypracovať usmernenia osvedčených postupov s cieľom lepšie monitorovať a riadiť toky prepravy nákladu (napr. konsolidačné strediská, veľkosť vozidiel v starých centrách miest, regulačné obmedzenia, vyhradené časy na zásobovanie, nevyužitý potenciál riečnej dopravy).
- Vymedziť stratégiu prechodu na mestskú logistiku s takmer nulovými emisiami, ktorá by zlúčila aspekty územného plánovania, prístupu k železničnej a riečnej doprave, podnikateľských postupov a informovanosti, spoplatnenia a technologických noriem vozidiel.

- Podporiť spoločné verejné obstarávanie v prípade vozidiel s nízkymi emisiami v obchodných vozových parkoch (zásobovacie dodávky, taxíky, autobusy,...).

3. MODERNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A INTELIGENTNÉ FINANCOVANIE

3.1. Dopravná infraštruktúra: územná súdržnosť a hospodársky rast

34. Základná sieť strategickej európskej infraštruktúry – Európska sieť mobility

- Vymedziť v nových usmerneniach TEN základnú sieť strategickej európskej infraštruktúry, vďaka ktorej by sa integrovala východná a západná časť Európskej únie a dotvoril sa jednotný európsky dopravný priestor. Pripraviť vhodné prepojenie so susednými krajinami.
- Sústrediť európske opatrenia na komponenty siete TEN-T s európskou najvyššou pridanou hodnotou (chýbajúce cezhraničné prepojenia, dopravné uzly pre rôzne druhy dopravy a kľúčové problematické miesta).
- Zaviesť rozsiahle inteligentné a interoperabilné technológie (SESAR, ERTMS, RIS, IDS atď.) s cieľom optimalizovať kapacitu a využívanie infraštruktúry.
- Zabezpečiť, aby dopravná štruktúra financovaná EÚ zohľadňovala potreby energetickej efektívnosti a výzvy zmeny klímy (odolnosť celej infraštruktúry voči možným zmenám klímy, stanice na doplnenie paliva/nabíjanie ekologických vozidiel, výber stavebných materiálov, ...).

35. Multimodálne koridory pre nákladnú dopravu na dosiahnutie udržateľných dopravných sietí

- Vytvoriť v rámci základnej siete multimodálne koridory pre nákladnú dopravu s cieľom synchronizovať investície a budovanie infraštruktúry a podporiť efektívne, inovatívne a multimodálne dopravné služby vrátane železničných služieb na stredné a dlhé vzdialenosti.
- Podporiť multimodálnu dopravu a jednovozňové zásielky, stimulovať integráciu vnútrozemskej vodnej dopravy do dopravného systému a propagovať ekologické inovácie v nákladnej doprave. Podporiť vyvíjanie nových vozidiel a plavidiel a renovácia starých.

36. Ex-ante hodnotiace kritériá projektov

- Zaviesť ex-ante hodnotiace kritériá projektov, ktorými sa zaručí, že projekty infraštruktúry náležite odzrkadľujú pridanú hodnotu EÚ alebo vychádzajú z poskytovaných služieb a vytvárajú dostatočný zisk.
- Zjednodušiť postupy v prípade projektov prvoradého európskeho záujmu s cieľom zabezpečiť i) rozumné lehoty na dokončenie celého cyklu postupov; ii) komunikačný rámec, ktorý je v súlade s implementáciou projektu; a iii) integrované plánovanie, ktoré zohľadňuje otázky životného prostredia hneď v prvých fázach plánovacieho postupu.

- Začleniť preverovanie verejno-súkromných partnerstiev (PPP) do procesu hodnotenia ex-ante s cieľom zabezpečiť sa, že možnosť PPP bola riadne zanalyzovaná pred každým požiadanim o financovanie EÚ.

3.2. Súdržný rámec financovania

37. Nový rámec financovania pre dopravnú infraštruktúru

- Vypracovať rámec financovania infraštruktúry s dostatočnou podmienenosťou na poskytnutie podpory na dokončenie základnej siete TEN-T a iných programov infraštruktúry, ktorý bude zahŕňať investičné stratégie pre programy TEN-T a zároveň pre kohézny fond a štrukturálne fondy a brať do úvahy zisky z dopravných činností.
- Poskytnúť podporu EÚ na vyvinutie a zavedenie technológií, ktoré zlepšujú efektívne využívanie infraštruktúry a elimináciu emisií uhlíka (nový systém spoplatnenia cestnej siete a mýtné systémy, IDS a programy na zlepšenie kapacity).
- Prepojiť financovanie TEN-T s postupom dokončovania základnej siete TEN-T a so zhromažďovaním vnútroštátnych zdrojov v blízkosti koridorov.

38. Zapojenie súkromného sektora

- Vytvoriť rámec umožňujúci rozvoj PPP: i) zaviesť formálne preverovanie projektov TEN-T, na základe ktorých by sa určili projekty s potenciálom pre PPP; ii) postupne vytvoriť štandardizovaný a predvídateľný postup zadávania verejných zákaziek PPP na projekty TEN-T; a iii) zodpovedajúcim spôsobom zrevidovať nariadenia o TEN-T a začleniť do nich postup zadávania verejných zákaziek PPP a platobné mechanizmy.
- V súvislosti s rámcom pre spoluprácu vytvoreným medzi útvarmi Komisie a Európskym odborným centrom pre verejno-súkromné partnerstvá (EPEC) povzbudzovať členské štáty, aby častejšie využívali PPP, aj keď nie všetky projekty sú pre tento mechanizmus vhodné, a poskytnúť členským štátom príslušné odborné znalosti.
- Zúčastniť sa na navrhovaní nových finančných nástrojov pre odvetvie dopravy, najmä na iniciatíve dlhopisov na projekty EÚ.

3.3. Stanovovanie správnych cien a predchádzanie nezrovnalostiam

39. Inteligentné stanovovanie cien a zdaňovanie

Fáza I (do roku 2016)

Poplatky a dane z dopravy by sa mali upraviť. Mali by podporiť úlohu dopravy pri propagácii európskej konkurencieschopnosti. Celková záťaž pre odvetvie by zároveň mala odrážať celkové náklady dopravy, pokiaľ ide o infraštruktúru a externé náklady.

- Zrevidovať zdanenie motorových palív a jasne identifikovať komponenty energie a CO₂.
- Postupne zaviesť povinné spoplatnenie infraštruktúry pre ťažké nákladné vozidlá. Nahradiť existujúce spoplatnenia používateľov režimom, ktorým by sa zaviedla spoločná

tarifná štruktúra a nákladové komponenty ako napr. úhrada nákladov súvisiacich s opotrebovaním, hlukom a miestnym znečistením.

- Prehodnotiť existujúce režimy spoplatnenia využívania ciest a ich zlučiteľnosť so zmluvami EÚ. Vypracovať usmernenia týkajúce sa uplatňovania internalizácie poplatkov na cestné vozidlá, ktoré by zahŕňali sociálne náklady spojené s preťažením dopravy, miestnym znečistením emisiami CO₂ – ak nie je zahrnuté v dani z paliva – hlukom a nehodami. Poskytnúť členským štátom podnety na pilotné projekty s cieľom implementovať režimy zodpovedajúce týmto usmerneniam.
- Pokračovať v internalizácii externých nákladov vo všetkých druhoch dopravy pri uplatňovaní spoločných zásad a zároveň s ohľadom na špecifiká každého druhu.
- Vytvoriť rámec na vyčlenenie ziskov z dopravy na rozvoj integrovaného a efektívneho dopravného systému.
- V prípade potreby vydať spresňujúce usmernenia týkajúce sa verejného financovania jednotlivých druhov dopravy a dopravnej infraštruktúry.
- V prípade potreby prehodnotiť zdaňovanie dopravy, konkrétne prepojiť zdaňovanie vozidiel s ich vplyvom na životné prostredie, zamyslieť sa nad možným spôsobom preskúmania súčasného systému DPH týkajúceho sa prepravy osôb a zrevidovať zdaňovanie služobných vozidiel, aby sa odstránili nezrovnalosti a uprednostnilo používanie ekologických vozidiel.

Fáza II (od roku 2016 do roku 2020)

- V nadväznosti na fázu I pokračovať v zavádzaní celkovej a povinnej internalizácie externých nákladov (okrem povinnej úhrady nákladov súvisiacich s opotrebovaním sa to zároveň týka hluku, miestneho znečistenia a preťaženia dopravy) v cestnej a železničnej doprave. Internalizovať náklady súvisiace s miestnym znečistením a hlukom v prístavoch a na letiskách, ako aj znečistením ovzdušia na mori a preskúmať povinné uplatňovanie internalizačných poplatkov na všetkých vnútrozemských vodných cestách na území EÚ. Rozvinúť trhové opatrenia s cieľom naďalej znižovať emisie skleníkových plynov.

4. VONKAJŠÍ ROZMER

40. Doprava vo svete: Vonkajší rozmer

Doprava má predovšetkým medzinárodný charakter. Z tohto dôvodu je väčšina krokov v tejto bielej knihe prepojená s cieľmi týkajúcimi sa vývoja dopravy za hranicami EÚ. Otváranie trhov dopravných služieb, produktov a investícií v tretích krajinách má aj naďalej vysokú prioritu. Problematika dopravy je preto súčasťou všetkých obchodných rokovaní (WTO, regionálnych aj bilaterálnych). Prijmú sa pružné stratégie s cieľom zabezpečiť rolu EÚ ako tvorcu noriem v odvetví dopravy. Na tento účel sa Komisia zameria na tieto oblasti:

- Rozšírenie pravidiel vnútorného trhu prostredníctvom činnosti medzinárodných organizácií (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSŽD, UNECE, medzinárodné riečne komisie atď.) a prípadne dosiahnutie plnoprávneho členstva EÚ. Celosvetová podpora európskych

noriam pre bezpečnosť, ochranu, súkromie a životné prostredie. Posilnenie dialógu vedeného s hlavnými partnermi v oblasti dopravy.

- Dokončenie spoločného európskeho leteckého priestoru, ktorý zahŕňa 58 krajín a miliardu obyvateľov. Uzavretie komplexných dohôd o leteckých službách s kľúčovými hospodárskymi partnermi (Brazília, Čína, India, Rusko, Južná Kórea atď.) a odstránenie obmedzenia investícií do leteckej dopravy v tretích krajinách. Podpora zavedenia technológie SESAR v celom svete.
- Aktívna účasť na multilaterálnych fórach a v bilaterálnych vzťahoch s cieľom propagovať politiku zameranú na ciele súvisiace s energetickou efektívnosťou a zmenou klímy stanovené v tejto bielej knihe.
- Nepretržité využívanie multilaterálnych (ICAO, IMO a WCO) a bilaterálnych rokovaní na riešenie problému terorizmu pomocou budúcich medzinárodných dohôd a intenzívnejšieho dialógu o bezpečnostnej ochrane so strategickými partnermi, najmä s USA. Spolupráca v otázkach spoločného posudzovania ohrozenia, odbornej prípravy úradníkov tretích krajín, spoločných inšpekcií, prevencie pirátstva atď. Zabezpečenie medzinárodného uznania koncepcie EÚ týkajúcej sa jednorazovej bezpečnostnej kontroly.
- Vytvorenie rámca pre spoluprácu s cieľom rozšíriť politiku dopravy a infraštruktúry na našich najbližších susedov, čím by sa dosiahlo lepšie prepojenie infraštruktúry a užšia trhovú integrácia vrátane prípravy plánov na zabezpečenie kontinuity mobility.
- Spolupráca so stredozemskými partnermi pri implementácii stredozemnej námornej stratégie s cieľom posilniť námornú bezpečnosť, ochranu námornej dopravy a námornú kontrolu.
- Prijatie príslušných opatrení na urýchlené odstránenie výnimiek týkajúcich sa združení linkových lodných dopravcov mimo EÚ.
- Na základe zriadených výskumných a inovačných partnerstiev nájsť spoločné riešenie problémov súvisiacich s interoperabilitou systémov riadenia dopravy, udržateľnými nízkouhlíkovými palivami, bezpečnosťou a ochranou.
-