



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 22.6.2006
KOM(2006) 314 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

Udržujte Európu v pohybe –

Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent
Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001

{SEC(2006) 768 }

OBSAH

1.	Nové súvislosti dopravnej politiky v Európe	3
1.1.	Ciele dopravnej politiky	3
1.2.	Vyvíjajúce sa súvislosti	4
1.3.	Európska dopravná politika v rokoch 2001 – 2006	6
2.	Situácia v dopravnom sektore	7
2.1.	Rast dopravy	7
2.2.	Vplyv dopravy	8
3.	Trvalo udržateľná pohyblivosť na vnútornom trhu – spájanie Európanov	9
3.1.	Pozemná doprava	9
3.2.	Letecká doprava	10
3.3.	Vodná doprava	11
4.	Trvalo udržateľná pohyblivosť pre občanov – spoľahlivá, bezpečná a chránená doprava	12
4.1.	Zamestnanosť a pracovné podmienky	12
4.2.	Práva cestujúcich	13
4.3.	Bezpečnosť	13
4.4.	Ochrana	14
4.5.	Mestská doprava	15
5.	Doprava a energia	15
6.	Optimalizácia infraštruktúry	17
6.1.	Dve úlohy: redukcia preťaženia a zlepšovanie dostupnosti	17
6.2.	Mobilizácia všetkých zdrojov financovania	17
6.3.	Moderné vyberanie poplatkov	18
7.	Inteligentná pohyblivosť	19
7.1.	Dopravná logistika	19
7.2.	Inteligentné dopravné systémy	19
8.	Globálny rozmer	20
9.	Záver: obnovený program	22
	PRÍLOHA 1	24
	PRÍLOHA 2	27

1. NOVÉ SÚVISLOSTI DOPRAVNEJ POLITIKY V EURÓPE

1.1. Ciele dopravnej politiky

Cieľom trvalo udržateľnej dopravnej politiky EÚ je, aby naše dopravné systémy vyhovovali ekonomickým, sociálnym a environmentálnym potrebám spoločnosti. Účinné dopravné systémy sú mimoriadne dôležité pre prosperitu Európy, keďže majú značný vplyv na hospodársky rast, sociálny vývoj a životné prostredie. Dopravný priemysel zabezpečuje približne 7 % európskeho HDP a približne 5 % zamestnanosti v EÚ. Predstavuje významné odvetvie so svojimi vlastnými právami a výrazne prispieva k fungovaniu celého európskeho hospodárstva. Pohyb tovaru a osôb je základným prvkom konkurencieschopnosti európskeho priemyslu a služieb. A nakoniec, pohyblivosť je aj základným občianskym právom.

Dopravná politika Európskej únie, ktorá mala pomalý štart, zaznamenala za posledných 15 rokov prudký rozvoj. **Ciele** dopravnej politiky EÚ, od Bielej knihy dopravy z roku 1992¹ cez bielu knihu z roku 2001² až po toto oznámenie zostávajú stále v platnosti: pomôcť zabezpečiť pre Európanov efektívne a účinné dopravné systémy, ktoré:

- *poskytujú vysokú úroveň **pohyblivosti** ľuďom a podnikom v celej Európskej únii.* Dostupnosť cenovo prijateľných a vysoko kvalitných dopravných riešení výrazne prispieva k dosahovaniu voľného pohybu osôb, tovaru a služieb, k zlepšovaniu sociálnej a ekonomickej súdržnosti a k zabezpečovaniu konkurencieschopnosti európskeho priemyslu;
- ***chránia** životné prostredie, zaisťujú energetické zabezpečenie, podporujú minimálne pracovné normy v sektore a chránia cestujúcich a občanov;*
 - Environmentálne tlaky sa výrazne zvýšili a v budúcnosti budú pretrvávajúť značné zdravotné a environmentálne problémy napríklad v oblasti znečistenia ovzdušia³. Preto je potrebná podpora vysokej úrovne ochrany a zvyšovanie kvality životného prostredia.
 - Rovnako, ako jeden z hlavných spotrebiteľov energie musí doprava prispievať k zaisťovaniu energetického zabezpečenia;
 - V sociálnej oblasti politika EÚ podporuje zvyšovanie kvality zamestnanosti vyššiu kvalifikáciu pracovníkov v európskej doprave.
 - Politika EÚ ďalej chráni európskych občanov ako užívateľov a poskytovateľov dopravných služieb, tak zo spotrebiteľského pohľadu, ako aj z pohľadu ich bezpečnosti a v poslednom čase aj ich ochrany.
- ***inovujú** podporu prvých dvoch cieľov pohyblivosti a ochrany prostredníctvom zvyšovania účinnosti a trvalej udržateľnosti rozrastajúceho sa dopravného sektora.* Politiky EÚ vyvíjajú a prinášajú na trh moderné inovatívne riešenia, ktoré sú energeticky účinné a využívajú alternatívne zdroje energie alebo

¹ [KOM(92) 494] z 2. decembra 1992: „Budúci vývoj spoločnej dopravnej politiky.“

² [KOM(2001) 370] z 12.9.2001: „Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť.“

³ KOM(2005) 446, konečné znenie z 20. septembra 2005 o tematickej stratégii o znečistení ovzdušia.

podporujú veľké zdokonalené projekty inteligentnej dopravy, napríklad projekt Galileo;

- **zabezpečujú medzinárodné prepojenie**, pričom premietajú politiku Európskej únie do posilnenia trvalo udržateľnej pohyblivosti, ochrany a inovácie, a to účasťou v medzinárodných organizáciách. Úloha EÚ ako svetového lídra v oblasti trvalo udržateľných dopravných riešení, priemyslu, zariadení a služieb sa musí vo väčšej miere uznávať.

Tieto ciele kladú dopravnú politiku Európskej únie do centra **lisabonskej agendy** pre rast a zamestnanosť. Ako dokazuje toto oznámenie, sú dlhodobé svojím charakterom, pričom pôsobia na vyváženosť podmienok hospodárskeho rastu, sociálnej starostlivosti a ochrany životného prostredia vo všetkých alternatívach politiky.⁴

Vnútrotný trh už poskytol prínos cestnému a leteckému sektoru a to isté sa očakáva v budúcnosti aj v prípade železničnej a vodnej dopravy. Zvýšením účinnosti podporovaným politikami EÚ vzrastie konkurencieschopnosť, najmä železničnej a vodnej dopravy, a to predovšetkým na dlhších trasách. Pohyblivosť sa musí **zbaviť** svojich negatívnych vedľajších javov pomocou širokého rozsahu nástrojov politiky. Preto bude musieť budúca politika **optimalizovať** vlastný potenciál každého dopravného režimu tak, aby zodpovedali cieľom čistých a účinných dopravných systémov. Technologický potenciál, ktorý by mal urobiť dopravu environmentálne prijateľnejšou, musí byť zvýšený, predovšetkým vo vzťahu k emisiám skleníkových plynov. Množstvo veľkých projektov infraštruktúry pomôže zmierniť environmentálny tlak na osobitné koridory. Ak je to možné, musí sa zabezpečiť **prechod** na environmentálne prijateľnejšie dopravné režimy, obzvlášť na dlhých vzdialenostiach, v mestských oblastiach a v preťažených koridoroch. Zároveň sa každý dopravný režim musí optimalizovať. Každý režim sa musí stať environmentálne prijateľnejším, bezpečným a energeticky účinným. Nakoniec **ko-modalita**, t. j. účinné využívanie rozličných dopravných režimov samostatne a vo vzájomnej kombinácii, prinesie optimálne a trvalo udržateľné využívanie zdrojov. Tento prístup je plne v súlade so závermi zasadnutia Európskej rady zo 16. 6. 2006 a s obnovenou stratégiou trvalo udržateľného rozvoja, najmä pokiaľ ide o jej kapitolu o doprave.

1.2. Vyvíjajúce sa súvislosti

Hoci ciele sa časom nemenia, všeobecné súvislosti dopravnej politiky EÚ sa vyvíjajú:

- **Rozšírenie** pridalo Európskej únii kontinentálny rozmer. Predĺženie hlavných osí transeurópskej siete vytvára viac koridorov, ktoré sú mimoriadne vhodné na železničnú a vodnú dopravu. Európsky kontinent je viac ako kedykoľvek predtým námornou veľmocou: Baltské more je zväčša obklopené členskými štátmi EÚ a veľké rieky, vrátane osi Rýn – Dunaj, zabezpečujú prepojenie s prímorskými zónami. Európska únia 25 štátov, ktorých bude onedlho 27, je rôznorodejšia. Zatiaľ čo medzi hlavné problémy husto obývaného a industrializovaného „stredozápadu“ patrí znečistenie, využívanie pôdy a preťaženie, pre ostatné členské štáty je kľúčovým problémom dostupnosť. Rôznorodosť si môže v určitých oblastiach politiky vyžadovať diferencovanejšie riešenia, ponechávajúc

⁴ Pozri oznámenie Komisie KOM(2005) 658, konečné znenie z 13.12.2005, o preskúmaní stratégie trvalo udržateľného rozvoja. Platforma činnosti.

priestor miestnym a regionálnym riešeniam, ako aj riešeniam na úrovni jednotlivých krajín, a zároveň zabezpečujú celoeurópsky vnútorný dopravný trh.

- Dopravný **priemysel** sa zmenil. Konsolidácia na európskej úrovni sa prejavuje najmä v leteckej a námornej doprave. Vnútorný trh prispieva k vytváraniu konkurencieschopnej medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy a v značnej miere aj železničných operácií. V posledných piatich rokoch sa okrem toho prejavujú účinky globalizácie, ktoré viedli ku vzniku veľkých logistických spoločností s celosvetovým pôsobením. Európska dopravná politika sa bude musieť v oveľa väčšej miere sústrediť na posilňovanie medzinárodnej konkurencieschopnosti svojich multimodálnych dopravných odvetví a poskytovanie integrovaných riešení režimov zameraných na odstraňovanie úzkych profilov a slabých spojovacích článkov logistického reťazca. Zároveň musí vnútorný trh naďalej poskytovať dostatočný priestor začiatočníkom, ako aj malým a stredným podnikom.
- Doprava sa rýchlo mení na vysoko technologické odvetvie, pričom výskum a **inovácia** majú z hľadiska jej ďalšieho rozvoja mimoriadny význam. Vďaka zvýšenému výskumnému rozpočtu 7. európskeho rámcového programu pre výskum a vývoj (2007 – 2013) prispieva technologická inovácia v doprave priamo k európskej konkurencieschopnosti a k environmentálnym a sociálnym programom. Na základe strategických výskumných programov vyvinutých Európskou technologickou platformou v doprave medzi potrebné činnosti patrí zabezpečenie ekologickejšej pozemnej a leteckej dopravy, modernizácia riadenia leteckej dopravy, väčšia priechodnosť európskych dopravných koridorov, mestská doprava, intermodalita a interoperabilita, bezpečnosť a ochrana v doprave a konkurencieschopná odvetvová základňa. Najslubnejšie prioritné oblasti predstavujú inteligentné dopravné systémy zahŕňajúce komunikáciu, navigáciu a automatizáciu, technológie motorov zabezpečujúce zvýšenú účinnosť palív a podporu využívania alternatívnych palív.
- Do dopravnej politiky sa musia začleniť medzinárodné **environmentálne záväzky**, vrátane záväzkov Kjótskeho protokolu. Významnou úlohou je riešenie emisií CO₂, pričom kvalita ovzdušia, hluk a využívanie pôdy si vyžadujú stálu pozornosť napriek výraznému pokroku dosiahnutému počas posledných desiatich rokov napríklad pri znižovaní škodlivých emisií.
- Dopravná politika musí prispievať k dosahovaniu cieľov európskej energetickej politiky stanovenej v záveroch zasadnutia Európskej rady z marca 2006, predovšetkým vzhľadom na zaistenie zásobovania a trvalú udržateľnosť. Doprava sa podieľa 30 % na celkovej **spotrebe energie** v EÚ. Vďaka 98-percentnej závislosti od ropy ovplyvňujú vysoké ceny ropy dopravný sektor a stimulujú lepšiu energetickú účinnosť, rozmanité riešenia a stratégie zásobovania, ktoré pôsobia na dopyt, a to všetko podporujú nové inovačné technológie.
- **Medzinárodné súvislosti** sa menili aj iným spôsobom. Stála hrozba terorizmu vplývala na dopravu viac ako na ktorýkoľvek iný sektor. Hospodárska globalizácia pôsobila na obchodné toky a zvyšovala dopyt po medzinárodných dopravných službách smerujúcich do nových hospodárstiev a z nových hospodárstiev. EÚ a jej členské štáty spolupracujú na utváraní globálneho obrazu, ktorý lepšie vyjadruje naše hospodárske, sociálne a environmentálne záujmy.

Externá dopravná politika EÚ je diferencovaná podľa krajín, regiónov a režimov dopravy. Politika zameraná na kandidátske krajiny pre vstup do EÚ a dokonca aj na ich susediacich európskych partnerov sa teraz sústreďuje na postupné rozširovanie vnútorného dopravného trhu na tieto krajiny.

- A nakoniec sa vyvíja aj európske **riadenie**. Vo veľkej miere sa už zaviedol základný právny rámec vnútorného trhu. Takže veľa závisí od jeho účinnej implementácie. Tam, kde to bolo potrebné, sa už začali priestupkové konania za nedostatočnú implementáciu. Skúsenosti získané pozorovaním vnútorného trhu a rozsiahlymi konzultáciami so zainteresovanými stranami zároveň pomáhajú Komisii podporovať výmenu informácií o osvedčených postupoch a zabezpečovať lepšiu reguláciu, vrátane jej zjednodušenia tam, kde je to možné. Regulácia musí ísť ruka v ruke s inováciou. V štyroch oblastiach dopravnej politiky boli ustanovené európske agentúry: tento druhý stupeň európskej správy zabezpečuje špecializované technické vstupy a pomáha implementovať *acquis*.

1.3. Európska dopravná politika v rokoch 2001 – 2006

V bielej knihe z roku 2001 sa nevyvážený rozvoj rozličných dopravných režimov, preťaženie ciest a miest, ako aj leteckého priestoru, a účinky dopravy na životné prostredie určili ako hlavné problémy. Zároveň sa v nej navrhli politiky na vyváženie dopravných režimov, zdôraznila potreba odstrániť úzky profil transeurópskych sietí (TEN – trans-European networks) a znížiť počet nehôd na cestách, požadovala účinná politika vyberania poplatkov za používanie infraštruktúry a tvrdilo, že Spoločenstvo by malo posilniť svoje postavenie v medzinárodných organizáciách. Treba zobrať do úvahy aj skutočnosť, že podľa bielej knihy sa očakával silný ekonomický rast, ktorý sa ako taký zatiaľ nezrealizoval.

Od roku 2001 boli schválené a uvedené do praxe významné legislatívne návrhy napríklad otvorenie železničnej nákladnej dopravy hospodárskej súťaži, zlepšenie sociálnych podmienok cestnej dopravy, definovanie 30 prioritných projektov TEN, vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru, posilnenie práv cestujúcich v letectve, nová smernica o vyberaní poplatkov na cestách, podľa ktorej by sa mohli užívateľské poplatky vyberané podľa vzdialenosti v niektorých prípadoch využívať na financovanie infraštruktúry, podpora intermodálnej dopravy pomocou programu Marco Polo a posilnenie právneho rámca námornej bezpečnosti. EÚ ďalej preukázala svoju schopnosť vyvíjať odvetvové inovačné programy napríklad Galileo, ERTMS a SESAR. Väčšina opatrení bielej knihy bola navrhnutá alebo prijatá. Ich úplný popis a hodnotenie predpokladaného vplyvu sa uvádzajú v prílohe 3 „Hodnotenie vplyvu“.

V priebehu minulého roka sa uskutočnili početné **konzultácie**. Tieto konzultácie zdôraznili ústrednú úlohu dopravy v oblasti hospodárskeho rastu a potrebu opätovne prispôsobiť opatrenia politiky. Reagujúc na mnohé otázky a príspevky prednesené počas týchto konzultácií, oznámenie „Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent“ vychádza z cieľov dopravnej politiky EÚ od jej opätovného uvedenia v roku 1992 a z opatrení stanovených v bielej knihe z roku 2001, ktoré sa realizovali tak, ako sa predpokladalo.⁵

⁵ Pozri tabuľku uvedenú v priloženom hodnotení vplyvu, v ktorom sa nachádza zoznam týchto opatrení a stav ich implementácie.

Skúsenosti získané od roku 2001, ako aj ďalšie štúdie a projekty naznačujú, že samotné opatrenia naplánované Komisiou v roku 2001 nebudú sami o sebe postačovať na to, aby sa dalo pokračovať v dosahovaní základných cieľov politiky EÚ, predovšetkým zvládnuť negatívne environmentálne a iné účinky rastu dopravy a zároveň uľahčiť pohyblivosť ako základný účel dopravnej politiky. V rozšírenej EÚ nachádzajúcej sa v globalizovanom a rýchlo sa meniacom svete je potrebná **rozsiahlejšia a flexibilnejšia dopravná politika**. K dispozícii sú riešenia počnúc európskymi právnymi predpismi a ich jednotným uplatňovaním, ekonomickými nástrojmi, miernymi nástrojmi a technologickou integráciou až po geograficky diferencovaný prístup využívajúci metódy na mieru šitých právnych predpisov alebo zintenzívnenej spolupráce. Zároveň s politikou lepšej regulácie bude Komisia v každej osobitnej oblasti pred predložením konkrétnych návrhov využívať konzultácie s občanmi a s ostatnými zainteresovanými stranami, ako aj analýzu hospodárskych, environmentálnych a sociálnych vplyvov. V prílohe 3 sú vysvetlené rozličné možnosti politiky, ktoré boli zhodnotené tak, aby sa mohla navrhnuť táto línia politiky.

2. SITUÁCIA V DOPRAVNOM SEKTORE

2.1. Rast dopravy

Rast nákladnej dopravy v rámci EÚ s mierou 2,8 % ročne bol približne rovnaký ako hospodársky rast, ktorý v **období rokov 1995 – 2004** predstavoval v priemere 2,3 %. Miera rastu osobnej dopravy bola nižšia a predstavovala 1,9 %.⁶ Nákladná doprava vzrástla celkovo v období rokov 1995 – 2004 o 28 % a osobná doprava o 18 %, pričom cestná doprava vzrástla o 35 % a o 17 % v uvedenom poradí. Aj námorná príbrežná doprava rástla približne rovnakou mierou. Železničná nákladná doprava v tých členských štátoch, ktoré otvorili železničný trh včas, vzrástala v porovnaní s inými krajinami výraznejšie. Celkovo železničná nákladná doprava vzrástla v rokoch 1995 – 2004 o 6 %. Výrazne vzrástala železničná osobná doprava (hoci nie tak rýchlo ako ostatné dopravné režimy), pričom takmer štvrtina tejto dopravy sa v súčasnosti pripisuje vysoko rýchlostným vlakom. Letecká doprava v rámci EÚ vzrástla v rovnakom období o viac ako 50 %, a to aj napriek poklesu po útokoch z 11. septembra, čím sa prejavili účinky liberalizácie, ktorá sa začala realizovať už koncom 80. rokov. V niektorých členských štátoch v posledných desiatich rokoch výrazne vzrástla doprava po vnútrozemských vodných cestách (50 % v Belgicku; 30 % vo Francúzsku).

Najväčší **podiel na doprave v rámci EÚ** má cestná doprava, ktorá zabezpečuje 44 % nákladnej a približne 85 % osobnej dopravy. Také faktory dopytu ako zníženie ťažkej nákladnej dopravy a zvýšenie významu donáškového služby a expresných služieb bezpochyby prispeli k výraznému trvalému rastu cestnej dopravy. Podiel železničnej dopravy je 10 % a 6 % v uvedenom poradí. Medzi hlavné štrukturálne trendy patrí skutočnosť, že železničná nákladná doprava zastavila od roku 2001 svoj relatívny pokles a v mnohých členských štátoch sa dostala na cestu rastu. Ďalším pozoruhodným trendom je výrazná a trvalá dynamika leteckej a vodnej dopravy. Letecká doprava dominuje na trhu s osobnou dopravou na veľké vzdialenosti a nízkonákladoví prevádzkovatelia v súčasnosti zabezpečujú 25 % celej pravidelnej leteckej dopravy v rámci EÚ, pričom stimulovali rozvoj regionálnych letísk. Námorná doprava predstavuje 39 % internej nákladnej dopravy a takmer 90 % objemu externého obchodu. Štvrtina lodí na svete sa plaví pod európskou vlajkou; 40 % lodí je v európskom vlastníctve. Veľké vodné cesty sa nachádzajú len v niekoľkých členských

⁶ Hodnoty sú uvedené pre EÚ-25.

štátoch, doprava po vnútrozemských vodných cestách zabezpečuje len 3 % z celkovej nákladnej dopravy; tento dopravný režim má ešte stále značný nevyužitý potenciál.

Hoci biela kniha z roku 2001 predpokladala priemernú mieru hospodárskeho rastu vo výške 3%, skutočná výsledná miera v rokoch 2000 – 2005 predstavovala 1,8 %. Na obdobie rokov 2000 – 2020 sa predpokladá rast priemerného ročného HDP o 2,1 % (na celé obdobie o 52 %). Rast nákladnej dopravy sa predpokladá na približne rovnakej úrovni (o 50 % na celé obdobie), zatiaľ čo sa predpokladá nižší rast osobnej dopravy v priemere ročne o 1,5 % (na celé obdobie o 35 %).⁷ Modely⁸ dokazujú, že rozdelenie dopravy sa v dlhodobom horizonte približne stabilizuje.

2.2. Vplyv dopravy

Hoci doprava vo veľkej miere prispieva k rastu, má vplyv aj na spoločnosť. Jej **environmentálna hodnota** sa odhaduje na 1,1 % HDP.⁹ Snahy o dosahovanie cieľov uspokojovania rastúcich potrieb pohyblivosti a prísneho dodržiavania environmentálnych noriem začínajú prejavovať príznaky vzájomného trenia. Napríklad normy pre kvalitu ovzdušia sa v mnohých mestách nedodržiavajú, pričom rozvoj infraštruktúry sa musí navrhovať tak, aby sa zohľadňovala ochrana prírody a urbanistické obmedzenia. Hoci sa škodlivé emisie pochádzajúce z cestnej dopravy výrazne znížili, zavedenie katalyzátorov, časticových filtrov a ďalších technológií inštalovaných vo vozidlách pomohlo v priebehu posledných 15 rokov znížiť emisie NO_x a častíc o 30 až 40 % napriek zvýšeniu objemu dopravy. Tematická stratégia o znečistení ovzdušia¹⁰ však dokázala potrebu ďalších opatrení vo vzťahu k cestným vozidlám, predovšetkým zavedenie noriem Euro 5 pre ľahké vozidlá (po ktorej budú nasledovať normy Euro 6 podobne ako Euro VI pre ťažké úžitkové vozidlá). Modely dokazujú, že tento trend bude pokračovať, ale na druhej strane sa emisie CO₂ a hluk budú zvyšovať. Veľkým zdrojom látok znečisťujúcich ovzdušie sú lode. Hoci letecké spoločnosti znížili v posledných desiatich rokoch spotrebu paliva o 1 – 2 % na cestujúceho a kilometer a aj hluk, ktorý spôsobujú lietadlá, sa výrazne zmenšil, ale celkový vplyv civilného letectva na životné prostredie vzrástol z dôvodu nárastu jeho podielu na doprave. Napríklad emisie skleníkových plynov vzrástli za posledných desať rokov viac ako o 4 % ročne. Celkovo je vnútroštátna doprava zodpovedná za 21 % emisií skleníkových plynov; tieto emisie vzrástli od roku 1990 približne o 23 % a ohrozujú pokrok v dosahovaní kjótskych cieľov. Opatrenia bielej knihy z roku 2001 však budú mať len malý účinok na tieto environmentálne trendy, predovšetkým čo sa týka emisií CO₂.¹¹ Nakoniec sa musí vziať do úvahy aj znečisťovanie hlukom spôsobené rozličnými dopravnými režimami.

⁷ Predpovede založené na štúdiu ASSESS: „Hodnotenie príspevku TEN a iných opatrení dopravnej politiky k strednodobej implementácii bielej knihy o európskej dopravnej politike na rok 2010“ (2005).

http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm

⁸ Tieto predpovede vychádzajú zo scenára stálej politiky založenej na bielej knihe z roku 2001 (pozri štúdiu ASSESS). Viac hodnôt poskytujú grafy 3 a 4 v prílohe 2.

⁹ Pozri projekt UNITE – záverečná správa. Environmentálne náklady zahŕňajú náklady znečistenia vzduchu, hluku a globálneho otepľovania. UNifikácia účtov a marginálnych nákladov pre účinnosť dopravy. 5. rámcový program – Výskum a technologický vývoj dopravy. November 2003. www.its.leeds.ac.uk/UNITE.

¹⁰ Pozri oznámenie Komisie o tematickej stratégii o znečistení ovzdušia – KOM(2005) 446 z 21. septembra 2005.

¹¹ Pozri štúdiu ASSESS. Viac informácií sa uvádza v správe EEA (Európskej environmentálnej agentúry) č. 3/2006 – TERM 2005 (Mechanizmus predkladania správ o doprave a životnom prostredí – Transport and Environment Reporting Mechanism).

Výrazne sa zvýšila **bezpečnosť**. Počet smrteľných nehôd na cestách klesol od roku 2001 o viac ako 17 %, hoci nie vo všetkých členských štátoch. V dôsledku približne 41 600 úmrtí a viac ako 1,7 milióna zranení v roku 2005 však cestná doprava zostáva najmenej bezpečným spôsobom dopravy.¹² Takáto situácia nie je prijateľná a všetky zainteresované strany musia zintenzívniť svoje úsilie o zvýšenie bezpečnosti na cestách. V tejto oblasti sa očakáva, že opatrenia bielej knihy z roku 2001 a iniciatíva eSafety (elektronická bezpečnosť)¹³ zabezpečia zo strednodobého hľadiska výrazný prínos vzhľadom na najvyšší cieľ znížiť počet smrteľných nehôd na cestách o polovicu.

Projekty, aké sa už uviedli, sú mimoriadne dôležité pre tvorbu a hodnotenie dopravnej politiky, zohľadňujúc predovšetkým dlhú zavádzaciu lehotu takýchto politik a s nimi súvisiace investície potrebné na dosiahnutie konkrétneho účinku. Tieto scenáre musia zohľadňovať rozličné stupne emisií skleníkových plynov a obmedzenia vo využívaní fosilnej energie.

→ Akcia: na to, aby sa mohli vytvárať a hodnotiť budúce politiky, musí sa stimulovať rozsiahla diskusia o dopravných scenároch s časovým horizontom dvadsať až štyridsať rokov, ktorá zabezpečí vývoj nástrojov pre celkový postoj k trvalo udržateľnej doprave.

3. TRVALO UDRŽATELNÁ POHYBLIVOSŤ NA VNÚTORNOM TRHU – SPÁJANIE EURÓPANOV

Vnútrotný trh EÚ je hlavným nástrojom na dosiahnutie energického dopravného odvetvia, ktoré prináša rast a pracovné príležitosti. Ako už letecký sektor a ďalšie sektory napríklad telekomunikácie dokázali, proces liberalizácie vnútrotného trhu stimuluje inováciu a investície, ktoré prinášajú lepšie služby za nižšie ceny. Rovnaký úspech je možné dosiahnuť v celom dopravnom sektore. Cieľom nie je len vytvorenie vnútrotného trhu z právneho hľadiska, ale aj spolupráca s užívateľmi a poskytovateľmi, ktorá pomôže dosiahnuť priemyselnú realitu. Znamená to presadzovanie spoločnej právnej úpravy, v prípade potreby aj jej dopĺňanie, prispôsobovanie alebo zjednodušovanie pre všetky dopravné režimy na základe pozorovania a skúseností. Systém vnútrotného trhu musí umožňovať integráciu medzi jednotlivými dopravnými režimami, aby sa optimalizovalo fungovanie dopravnej siete.

3.1. Pozemná doprava

Systém vnútrotného **cestného** trhu je dobre zavedený. Hoci vnútroštátna cestná nákladná doprava je vo veľkej miere chránená, medzinárodná cestná doprava je liberalizovaná. Kabotáž, preprava tovaru v rámci jednej krajiny uskutočňovaná prepravcom z inej krajiny, zabezpečuje 1,2 % vnútroštátnych trhov cestnej dopravy. Najneskôr do roku 2009 sa otvorí kabotáž pre všetky nové členské štáty. Spoločná právna úprava, pokiaľ ide o úroveň odbornej kvalifikácie a pracovných podmienok prispieva k vysokej miere bezpečnosti a sociálnych noriem. Medzi významné faktory, ktoré budú ovplyvňovať budúci rozvoj, patrí prevaha malých spoločností a vplyv značných rozdielov vo výške daní medzi členskými štátmi na hospodársku súťaž. Komisia preskúma, ako sa dajú odstrániť prehnané rozdiely vo výške daní z palív.

¹² Pozri oznámenie Komisie KOM(2006) 74, konečné znenie, o európskom akčnom programe bezpečnosti na cestách – strednodobé preskúmanie.

¹³ KOM(2003) 542, konečné znenie: Informačné a komunikačné technológie pre bezpečné a inteligentné vozidlá; KOM(2005) 431, konečné znenie: Poskytnúť eCall občanom.

Právny rámec pre **železničnú** nákladnú dopravu sa dokončí do roku 2007. Tretím legislatívnym balíkom o železničiach sa otvorí aj otázka medzinárodnej osobnej dopravy. Vnútroštátne regulačné orgány, ktoré sa podieľajú na tvorbe vnútroštátnych právnych predpisov, budú musieť zabezpečiť plné presadzovanie *acquis*. Umožní sa tým, aby sa obnova železničného odvetvia prejavujúca sa v tých členských štátoch, ktoré otvorili svoj trh, rozšírila na celý vnútorný trh EÚ. Komisia použije „Systém monitorovania železničného trhu“ na poskytnutie výsledných informácií pre otvorenie účinného železničného trhu v celej EÚ. EÚ musí odstrániť zvyšné štrukturálne prekážky konkurencieschopnosti železničného odvetvia, predovšetkým technické prekážky, ako je nízka úroveň interoperability, nedostatočné vzájomné uznávanie vozového parku a výrobkov, slabá koordinácia infraštruktúry a vzájomného prepojenia systémov IT a problém systému prepravy jednotlivých vozňov.¹⁴ Okrem toho Komisia preskúma, ako vyvinúť lepšie a modernejšie vyberanie poplatkov za užívanie infraštruktúry, vrátane internalizácie externých nákladov po nedávnom prijatí smernice o vyberaní cestných poplatkov (pozri 6.3). EÚ bude ďalej pomáhať prostredníctvom finančnej podpory implementácie prioritných projektov v rámci transeurópskych sietí, z ktorých väčšinu tvoria železničné projekty, vrátane systému riadenia dopravy ERTMS (European Rail Traffic Management System – Európsky systém riadenia železničnej dopravy), a prostredníctvom tvorby príslušných usmernení o štátnej pomoci pre tento sektor.

V železničnom sektore sa podiel na trhu a zamestnanosť stabilizovali vo väčšine krajín. Reštrukturalizácia a úpravy si vyžiadali množstvo sociálne náročných rozhodnutí a viedli k výraznej redukcii zamestnanosti v tomto sektore. Prevádzkovatelia železníc môžu teraz obnoviť svoju dlhodobú životaschopnosť internacionalizáciou svojich činností a sústredením sa na potreby hospodárstva a spoločnosti. Železnice dokázali svoje silné postavenie v osobnej doprave, predovšetkým vo vysokorýchlostných spojeniach medzi centrami miest. Rozšírenie EÚ otvára ďalšie možnosti pre diaľkové železničné trate (nad 500 km), ktoré v kombinácii s účinnými logistickými operáciami môžu konkurovať cestnej doprave v poskytovaní environmentálne prijateľných donáškových služieb. Komisia preskúma možné programy na podporu železničnej siete orientovanej na nákladnú dopravu v rámci širších súvislostí novej logistickej politiky pre nákladnú dopravu (pozri bod 7.1). Sprístupnenie týchto možností si vyžiada úpravu služieb nákladnej dopravy a riadenia infraštruktúry vzhľadom na kvalitu, spoľahlivosť, flexibilitu a orientáciu na zákazníkov.

→ Akcia: Posúdiť skúsenosti s vnútorným cestným trhom a navrhnúť zlepšenie pravidiel pre prístup na trh a v prípade potreby aj pravidiel pre prístup k profesii; vyriešiť otázku neúmerných rozdielov vo výške spotrebných daní; implementovať *acquis* o železničnej doprave pomocou silných regulačných orgánov v členských štátoch; urýchliť snahy o odstránenie technických a prevádzkových prekážok medzinárodných železničných činností s pomocou železničného odvetvia a Európskej železničnej agentúry; preskúmať možné programy na podporu železničnej siete orientovanej na nákladnú dopravu v rámci širšej dopravnej logistickej politiky; monitorovanie železničného trhu vrátane výsledných informácií.

3.2. Letecká doprava

Medzinárodný trh s leteckou dopravou sa stal priemyselnou realitou a je hybnou silou rastu. Reštrukturalizácia a integrácia značne pokročili a trh sa rozšíril vďaka znásobeniu trás

¹⁴ Pozri oznámenie Komisie KOM(2006) 189, konečné znenie z 3.5.2006: „Správa Komisie Európskemu parlamentu a Rade o implementácii prvého železničného balíka“.

zabezpečených v Európe, vďaka príchodu nízkonákladových prepravcov a vďaka rozvoju regionálnych letísk. Vnútorňý trh priniesol zákazníkom značné výhody. EÚ je významným svetovým hráčom tak v oblasti vybavenia leteckej dopravy, ako aj v oblasti leteckých služieb.

Nie je však vhodný čas na samolúbosť, pretože je potrebné riešiť otázky pokračujúceho rastu a globálnej hospodárskej súťaže. Vnútorňý trh sa musí rozšíriť tak, aby sa zlepšila výkonnosť všetkých segmentov leteckého priemyslu, ako sú letiskové a letecké navigačné služby. Výhody vnútorného trhu sa musia rozšíriť aj na externé letecké vzťahy. Letecká doprava potrebuje silnú infraštruktúru tak vo vzduchu, ako aj na zemi. Prebiehajúce vytváranie jednotného vzdušného priestoru má ďalej zvyšovať účinnosť leteckej dopravy EÚ; je potrebné dosiahnuť popredné postavenie v budúcej štruktúre riadiacich systémov leteckej dopravy. Musia sa zrealizovať aj nevyhnutné investície do kapacity letísk a zároveň sa musia zaviesť jasnejšie pravidlá týkajúce sa letiskových poplatkov. Musia sa zaviesť opatrenia na zmierňovanie negatívnych environmentálnych účinkov vyvolaných prudkým nárastom dopravy a zároveň sa musí zachovať konkurencieschopnosť tohto sektora a zohľadňovať diskusia v súvislosti s ICAO. Tieto opatrenia sa majú zaviesť v mnohých oblastiach, napríklad v oblasti zlepšovania a optimalizácie riadenia leteckej dopravy, vývoja technológií a inovácie lietadiel a motorov atď., čím sa letecká prevádzka stane účinnejšou a využijú sa ekonomické motivácie a/alebo nástroje, napríklad zahrnutie vplyvu leteckého sektora na klímu do Systému obchodovania s emisnými kvótami EÚ¹⁵.

→ Akcia: Pokračovať v monitorovaní štátnej pomoci a aspektov hospodárskej súťaže reštrukturalizácie a integrácie; preskúmať fungovanie vnútorného trhu a v prípade potreby navrhnuť úpravy; dokončiť regulačný rámec jednotného vzdušného priestoru a zrealizovať modernizáciu riadenia leteckej dopravy; vypracovať opatrenia politiky súvisiace s emisiami pochádzajúcimi z poskytovania leteckých dopravných služieb.

3.3. Vodná doprava

Vďaka dvom tretinám svojich vonkajších morských hraníc je európsky kontinent námorným hospodárstvom par excellence, predovšetkým po rozšírení EÚ. Vodná doprava, predovšetkým námorná príbrežná doprava, sa v posledných rokoch rozrastala rovnako intenzívne ako cestná nákladná doprava a jednoznačne má ešte silnejší potenciál. Môže pomôcť zmierniť preťaženie ostatných režimov dopravy a environmentálny tlak na ne, a to za predpokladu, že sa znížia emisie znečisťujúcich látok pochádzajúce z lodí.

Vďaka dlhému pobrežiu Európy a veľkému počtu prístavov sa **námorný** sektor osvedčil ako hodnotná alternatíva pozemnej dopravy, ako to dokazuje koncepcia „námorných diaľnic“.¹⁶ K rastu výrazne prispela kontajnerová doprava; má silný potenciál do budúcnosti pre logistické operácie využívajúce spoluprácu medzi námornou, železničnou a/alebo riečnou dopravou.

Rozvoj námornej a príbrežnej dopravy stojí pred dvomi kľúčovými úlohami. Po prvé, doteraz neexistuje „bezproblémový“ vnútorňý lodný trh: námorné plavby z jedného členského štátu do druhého sa považujú za externé vďaka medzinárodným predpisom. To EÚ bráni v optimalizácii regulácie svojej vnútornej dopravy a v zjednodušení vnútorného obchodu. Ďalej to bráni tomu, aby sa príbrežná lodná doprava v plnej miere začlenila do vnútorných

¹⁵ Oznámenie Komisie o obmedzení vplyvu leteckej dopravy na klimatické zmeny z 27. septembra 2005.

¹⁶ Pozri oznámenie Komisie KOM(2004) 453, konečné znenie z 2.7.2004, o námornej príbrežnej doprave.

logistických reťazcov. Na vyriešenie tohto problému by sa mali plne využiť medzery v medzinárodnom práve.

Po druhé, predpokladaný rast námornej dopravy bude musieť absorbovať infraštruktúra prístavov EÚ. Sú potrebné zvýšené investície do prístavov a do ich zázemia s cieľom zlepšiť a rozšíriť služby tak, aby sa prístavy stali piliermi rastu a aby nepredstavovali potenciálne úzke profily prekládky tovaru. Nedostatočná kapacita prístavov by sa mohla riešiť prostredníctvom intenzívnejšej spolupráce a špecializácie medzi európskymi prístavmi. Úspešná prístavná politika bude musieť okrem toho kombinovať zdravú hospodársku súťaž tak v rámci prístavov ako aj medzi nimi; jednoznačné pravidlá pre verejné príspevky vo forme investícií a transparentný prístup k službám prístavov; environmentálne obmedzenia a potreby rozvoja; dostupnosť konkurencieschopných služieb a zvýšenie kvality zamestnanosti.

Komisia bude pri tvorbe integrovanej stratégie námornej dopravy v „spoločnej európskej námornej oblasti“ vychádzať z diskusie vyvolanej zelenou knihou o budúcej námornej politike EÚ.¹⁷ Cieľom tejto politiky bude odstrániť prekážky vnútorného obchodu, umožniť EÚ zaviesť prísne sociálne, environmentálne, bezpečnostné a ochranné normy a podporiť konkurencieschopnú infraštruktúru a rozvoj odvetvia, pričom sa nesmie zabúdať na globálne súvislosti, v ktorých sa námorná doprava prevádzkuje. Komisia sa bude ďalej usilovať o dosiahnutie prísnejších noriem pre emisie znečisťujúcich látok pochádzajúcich z lodí.

Hoci sa **rieky** na celkovej nákladnej doprave podieľajú len 3 %, podiel v určitých koridoroch prekračuje 40 %. Voľná kapacita takých koridorov, ako je Dunaj, sa môže využiť prostredníctvom modernizácie a integrácie riečnej dopravy do účinnejších multimodálnych logistických reťazcov. Programom NAIADES sa zavádza akčný plán podpory riečnej dopravy.¹⁸

→ Akcia: Budovať na rozsiahlych verejných konzultáciách zainteresovaných strán s cieľom vyvinúť komplexnú stratégiu „spoločnej európskej námornej oblasti“; vypracovať komplexnú politiku európskych prístavov; prijať opatrenia na obmedzenie emisií znečisťujúcich látok pochádzajúcich z lodnej dopravy; pokračovať v podpore námornej príbrežnej dopravy a námorných diaľnic s mimoriadnym dôrazom na pozemné prepojenia; implementovať akčný plán NAIADES v riečnej doprave.

4. TRVALO UDRŽATELNÁ POHYBLIVOSŤ PRE OBČANOV – SPOLEHLIVÁ, BEZPEČNÁ A CHRÁNENÁ DOPRAVA

4.1. Zamestnanosť a pracovné podmienky

Doprava predstavuje významného zamestnávateľa s viac ako 10 miliónmi pracovných miest v hospodárskych sektoroch súvisiacich s dopravou (služby, vybavenie, infraštruktúra), a to predovšetkým v cestnom sektore. Zachovanie a posilnenie konkurencieschopnosti prevádzkovateľov dopravy je najlepšou zárukou trvalo vysokej zamestnanosti. Po dlhom období reštrukturalizácie sa úroveň zamestnanosti stabilizovala. V niektorých sektoroch, napríklad v železničnej a cestnej doprave, sa začal prejavovať nedostatok kvalifikovaných

¹⁷ Pozri zelenú knihu Komisie: „Budúcnosť námornej politiky Únie: Európska vízia pre oceány a moria“ – KOM(2006) 275, konečné znenie zo 7.6.2006.

¹⁸ Pozri oznámenie Komisie KOM(2006) 6, konečné znenie zo 17.1.2006, o podpore vnútrozemskej vodnej dopravy „NAIADES“.

pracovníkov; v námornom sektore nedostatok záujemcov o prácu z EÚ prispel k nárastu zahraničnej pracovnej sily¹⁹. Je potrebné vyvinúť ďalšie úsilie na zlepšenie vzdelávania a na motivovanie mladých ľudí, aby sa venovali profesiám v doprave vo svojich vlastných krajinách a v ostatných členských štátoch.

Na medzinárodnej úrovni aj v rámci EÚ existujú veľké rozdiely v nákladoch na pracovnú silu vyplývajúcich z výšky miezd, poplatkov súvisiacich s pracovnou silou a z účinkov pracovných podmienok. Tieto rozdiely majú významný vplyv na dopravné režimy v rámci medzinárodnej hospodárskej súťaže, predovšetkým v námornej, ale aj v cestnej doprave. V cestnom sektore pomohli právne predpisy EÚ o kvalifikácii a pracovných podmienkach vytvoriť rovnoprávne prostredie, ktoré pamätá aj na potreby malých a stredných podnikov. Účinná implementácia týchto právnych predpisov má mimoriadny význam.²⁰ Tieto predpisy sa budú podporovať na medzinárodnej úrovni. V iných oblastiach, napríklad v oblasti miezd, existuje priestor pre sociálnych partnerov podieľajúcich sa na vedení cezhraničného dialógu. V námornej oblasti Komisia podporuje sociálnych partnerov v tom, aby uzatvorili dohodu na základe nového dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave.

→ Akcia: Podporovať u mládeže vzdelávanie a záujem o profesie v doprave; prostredníctvom konzultácií so zainteresovanými stranami preskúmať pravidlá pracovných podmienok v cestnej nákladnej doprave a v prípade potreby navrhnúť úpravy; podporovať cezhraničný dialóg medzi sociálnymi partnermi, predovšetkým pri uplatňovaní dohovoru Medzinárodnej organizácie práce v námornej oblasti.

4.2. Práva cestujúcich

Práva cestujúcich v leteckej doprave sa výrazne posilnili, vďaka čomu môžu Európania bezpečne a slobodne pracovať a cestovať po celej únii. Vnútroštátne orgány musia zintenzívniť riešenie sťažností. Cestujúci využívajúci medzinárodnú železničnú a námornú dopravu budú mať podľa pripravovaných právnych predpisov rovnaké práva. Aj v autobusovej diaľkovej doprave sa bude venovať väčšia pozornosť kvalite služieb. Kvalita služieb je významným prvkom hospodárskej súťaže vo všetkých režimoch dopravy. Pozornosť treba venovať aj zlepšeniu účinnej dostupnosti dopravy pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou.

→ Akcia: So zainteresovanými stranami preskúmať, ako by sa mohli vo všetkých režimoch dopravy zvýšiť kvalita služieb a zabezpečiť základné práva cestujúcich, najmä pokiaľ ide o cestujúcich so zníženou pohyblivosťou.

4.3. Bezpečnosť

Dosiahol sa značný pokrok v zvýšení bezpečnosti námornej a leteckej dopravy, vrátane nedávneho zavedenia čiernej listiny nespoľahlivých leteckých spoločností. S pomocou

¹⁹ Pozri zamestnanosť a pracovné podmienky v námorníctve: podkapitola 2.5 zelenej knihy o budúcnosti námornej politiky Únie nazvaná „Rozvoj námorných schopností Európy a rozširovanie trvalo udržateľnej zamestnanosti v námorníctve“ – KOM(2006) 275, konečné znenie zo 7.6.2006.

²⁰ Pozri správu Komisie o implementácii v rokoch 2001 – 2002 nariadenia (EHS) 3820/85 o zosúladovaní niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy – 22. správa Komisie. Novými právnymi predpismi sú nariadenie 561/2006 z 15.3.2006 a smernica 2006/22/ES z 15.3.2006.

príslušných námorných, leteckých a železničných agentúr: EMSA, EASA a ERA sa presadzuje rozsiahly súbor spoločných bezpečnostných noriem. Tieto agentúry musia byť dostatočne financované v súlade s funkciami, ktorými sú poverené. Bezpečnostný režim sa ďalej doplní o tretí balík námorných právnych predpisov a zlepšia sa medzinárodné režimy vo všetkých sektoroch. Časom by sa mala posúdiť aj možnosť koordinácie niektorých základných funkcií pobrežnej stráže v rámci EÚ.

Relatívne nízky počet smrteľných nehôd v železničnej, námornej a leteckej doprave ostro kontrastuje s vysokým počtom smrteľných nehôd v cestnej doprave. V platnosti zostáva cieľ znížiť v období rokov 2001 až 2010 počet úmrtí na cestách na polovicu. Bude si to vyžadovať zosúladenie opatrení na ďalšie zlepšenie konštrukcie a technológie vozidiel (vrátane technológií prevencie nehôd a spolupráce v oblasti infraštruktúry vozidiel – „e-bezpečnosť“), infraštruktúry ciest a správania sa vodičov, ako to vyjadrujú závery skupiny CARS 21. Tento cieľ sa dosiahne len spoločným úsilím vlád na všetkých úrovniach, automobilového priemyslu, odvetvia výstavby diaľnic, vedúcich pracovníkov zabezpečujúcich infraštruktúru a samotných užívateľov ciest. Každoročný deň bezpečnosti na cestách, podporovaný zverejnením ročných hodnôt súvisiacich s bezpečnosťou na cestách v jednotlivých členských štátoch, by zvýšil informovanosť a podporil by výmenu skúseností s osvedčenými postupmi.

→ Akcia: Implementovať integrovaný prístup k bezpečnosti na cestách, ktorý sa zameriava na konštrukciu a technológiu vozidiel, infraštruktúru a správanie sa vodičov, vrátane prípadnej regulácie; vynaložiť úsilie na zvýšenie povedomia, organizovať každoročný deň bezpečnosti na cestách; nepretržite prehodnocovať a dopĺňať bezpečnostné predpisy vo všetkých ostatných režimoch dopravy; zintenzívniť činnosť európskych bezpečnostných agentúr a postupne rozširovať ich úlohy súvisiace s bezpečnosťou.

4.4. Ochrana

Vďaka stálej hrozbe teroristických útokov si uvedomujeme, že doprava predstavuje cieľ aj nástroj terorizmu. Po udalostiach z 11. septembra 2001 EÚ rýchlo reagovala zavedením právnych predpisov a kontrolných režimov kvality, čím sa zvýšilo zabezpečenie leteckej a námornej dopravy. Toto *acquis* sa bude spresňovať na základe skúseností. Musí sa stimulovať spravodlivosť a rovnoprávnosť aj tam, kde náklady na bezpečnostné opatrenia môžu narúšať hospodársku súťaž. Bezpečnostné predpisy sa pravdepodobne budú musieť rozšíriť aj na pozemnú dopravu, vrátane mestskej dopravy a železničných staníc, ako aj intermodálnej logistickej siete. Okrem toho sa musí vykonať hĺbková analýza kritickej dopravnej infraštruktúry v rámci Európskeho programu na ochranu kritickej infraštruktúry (EPCIP – European Programme for Critical Infrastructure Protection). Na základe EPCIP môžu zo súčasnej práce týkajúcej sa kritickej dopravnej infraštruktúry vyplývať návrhy špecifických ochranných opatrení zohľadňujúcich všetky riziká, predovšetkým terorizmus. Mimoriadna pozornosť sa musí venovať medzinárodnej spolupráci, aby sa zdokonalili normy na celom svete a zabránilo sa zbytočnému a nákladnému zdvojeniu kontroly.

→ Akcia: Preskúmať funkčnosť a náklady súčasných bezpečnostných predpisov v leteckej a námornej doprave, v prípade potreby navrhnúť úpravy na základe skúseností, aby sa zabránilo narušeniu hospodárskej súťaže; reagovať na potrebu rozšírenia bezpečnostných predpisov na pozemnú a intermodálnu dopravu a na kritickú infraštruktúru.

4.5. Mestská doprava

Osemdesiat percent Európanov žije v mestskom prostredí. Verejná doprava, osobné vozidlá, nákladné autá, cyklisti a chodci sa delia o tú istú infraštruktúru. Mestská doprava je zdrojom 40 % emisií CO₂ pochádzajúcich z cestnej dopravy a až 70 % iných znečisťujúcich látok pochádzajúcich z dopravy. Každá tretia smrteľná nehoda na cestách sa odohrá v meste. Aj problémy s preťažením ciest sa sústreďujú do miest a ich okolia. Spoločnou úlohou pre všetky veľké mestá je nájsť spôsob, ako zvýšiť pohyblivosť a zároveň zmierniť preťaženie, znížiť počet nehôd a znečistenie. Obyvatelia miest viac ako ktokoľvek iný priamo pociťujú negatívne účinky svojej vlastnej pohyblivosti a môžu priaznivo prijať inovatívne riešenia vytvárania trvalo udržateľnej pohyblivosti.

Na sedadlách šoférov sú skôr samotné mestá ako EÚ. Londýn, Štokholm, Atény, Kaunas, Gdynia a iné mestá uplatňujú aktívnu politiku trvalo udržateľnej pohyblivosti ako alternatívu automobilom. EÚ môže podporovať štúdiá a výmenu skúseností s osvedčenými postupmi v celej EÚ v takých oblastiach, ako je územné plánovanie, dopravná infraštruktúra, stanovovanie noriem, riadenie preťaženia a dopravy, verejné dopravné služby, spoplatnenie využívania infraštruktúry, výstavba miest, bezpečnosť, zabezpečenie a spolupráca s okolitými regiónmi. Verejné konzultácie uskutočnené Komisiou odhalili veľký záujem o možný príspevok EÚ. Komisia bude vychádzať zo skúseností získaných realizáciou iniciatívy CIVITAS a zo svojej tematickej stratégie o mestskej doprave²¹ a bude ďalej podporovať výskum ekologickej mestskej dopravy. Pripravované právne predpisy o službách verejnej dopravy poskytnú jasný a stabilný právny rámec zabezpečujúci realizáciu kvalitných investícií do čistej a účinnej verejnej dopravy. Okrem toho má EÚ preskúmať, či na úrovni EÚ stoja pred politikou mestskej dopravy prekážky, a kde existuje jednotný názor na vypracovanie spoločných riešení za súčasného plného rešpektovania subsidiarity.

→ Akcia: Uverejniť zelenú knihu o mestskej doprave s cieľom zistiť potenciálnu európsku pridanú hodnotu akcie na miestnej úrovni.

5. DOPRAVA A ENERGIA

Dopravná politika je úzko spojená s energetickou politikou na základe spoločných cieľov: zníženie emisií CO₂ a redukcia závislosti EÚ od dovozu fosílnych palív²².

Doprava ako hlavný spotrebiteľ energie sa podieľa približne 71 percentami na celkovej spotrebe ropy v EÚ. Cestná doprava využíva 60 % celého objemu ropy; letecká doprava sa podieľa na celkovej spotrebe ropy približne 9 percentami. Železničná doprava využíva zhruba zo 75 % elektrickú energiu a z 25 % fosílnu palivá.

Vysoké ceny fosílnych palív a potreba zmierniť našu strategickú závislosť by mali podmieňovať optimalizáciu potenciálu každého dopravného režimu.

Tieto úlohy podporujú environmentálnu prioritu zlepšenia využívania energie. Musia sa naliehavo presadzovať také iniciatívy, aké uvádza napríklad zelená kniha o energetickej

²¹ Pozri tiež oznámenie Komisie o tematickej stratégii pre životné prostredie v mestách – KOM(2005) 718 z 11. januára 2006.

²² Rada Európy, 23. – 24. marec 2006.

účinnosti²³; Komisia predloží na jeseň 2006 akčný plán o energetickej účinnosti. Európska energetická politika, ktorá sa zameriava na zabezpečovanie konkurencieschopnosti, na zaisťovanie zásobovania a na environmentálnu ochranu, sa musí okrem iného sústrediť aj na ďalšie dopravné stratégie, ktoré znižujú spotrebu energie zvyšovaním účinnosti palív na strane vozidiel a postupným nahrádzaním ropy inými palivami, napríklad biopalivami²⁴, zemným plynom, vodíkom, elektrickou energiou a inými.

V tejto oblasti je potrebné vyvinúť veľké úsilie súvisiace s výskumom a technologickým vývojom a investovať doňho, vrátane spojenia energetických a dopravných výskumných programov, výskumu menších a čistejších vozidiel, využívania informačných a komunikačných technológií (ICT – Information and Communication Technologies) zameraných na účinnosť palív a nadväzovania partnerských vzťahov medzi verejným a súkromným sektorom. V oblasti využívania biopalív a vodíka sa už začalo realizovať niekoľko iniciatív, ktoré treba nasledovať. Projekt vývoja ekologických nákladných áut by pomohol tomuto pokroku. Podobné úsilie by sa malo vynaložiť na vývoj ekologických lietadiel a lodí, ako to stanovuje tematická stratégia o znečistení ovzdušia.²⁵ Komisia bude naďalej vyvíjať úsilie v rámci IMO s cieľom dosiahnuť prísnejšie normy pre emisie znečisťujúcich látok pochádzajúcich z lodnej dopravy. Energetická účinnosť a alternatívne palivá patria medzi najslubnejšie a najnaliehavejšie oblasti ďalšej inovácie.

Mimo výskumnej a demonštračnej úrovne EÚ bude stimulovať environmentálne prijateľnú inováciu vytváraním podmienok prinášajúcich na trh vyspelé technológie prostredníctvom stanovovania štandardov a predpisov (napríklad postupných EURO noriem pre cestné vozidlá, zdokonalených pneumatík), podporou čistých vozidiel na základe verejného obstarávania (napríklad autobusov), finančnými nástrojmi²⁶ (napríklad bezolovnatý benzín), štátnou pomocou, dohodnutými cieľmi (napríklad dosiahnutie cieľa 5,75 % biopalív do roku 2010, dobrovoľná dohoda s automobilovým priemyslom o znížení emisií CO₂ na 140 g/km do roku 2008 a na 120 g/km do roku 2012 v súlade so stratégiou EÚ o emisiách CO₂, alebo dosiahnutie medzinárodného cieľa zredukovať emisie skleníkových plynov), informovanosťou užívateľov (napríklad označovaním energií; kampaniami venovanými správaniu sa spotrebiteľov a užívateľov), koordinovanými opatreniami v ostatných oblastiach politiky zavádzajúcimi súčinnosť (napríklad agropríemyselná politika týkajúca sa biopalív) a stimuláciou investícií do distribučnej infraštruktúry pre alternatívne palivá.

→ Akcia: Propagovať energetickú účinnosť na úrovni EÚ na základe najnovšieho akčného plánu, podporovať aktivity EÚ, vrátane dobrovoľných dohôd; podporovať výskum, predvádzať a uvádzať na trh nové technológie, akými sú napríklad optimalizácia motorov, inteligentné systémy riadiace energiu vozidiel alebo alternatívne palivá, napríklad zdokonalené biopalivá a vodík alebo palivové články či hybridné pohony; začať realizovať opatrenia na zvýšenie povedomia užívateľov o menších a čistejších vozidlách a hlavný do budúcnosti orientovaný program ekologických pohonov a energetickej účinnosti v doprave.

²³ KOM(2005) 265 z 22. júna 2005 (http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm).

²⁴ Akčný plán Komisie o biomase – KOM(2005) 628, Stratégia EÚ v oblasti biopalív – KOM(2006) 34.

²⁵ Pozri oznámenie Komisie o tematickej stratégii o znečistení ovzdušia – KOM(2005) 446 z 21. septembra 2005.

²⁶ Predovšetkým smernica Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny.

6. OPTIMALIZÁCIA INFRAŠTRUKTÚRY

6.1. Dve úlohy: redukcia preťaženia a zlepšovanie dostupnosti

Transeurópske dopravné siete poskytujú vnútornému trhu fyzickú infraštruktúru. Európa je vybavená hustou dopravnou sieťou a vo všeobecnosti vysoko kvalitnou infraštruktúrou. Napriek tomu oblasti európskeho „stredozápadu“, oblasti pod horskými hrebeňmi, ktoré prechádzajú kontinentom, ako aj mnohé mestá trpia **preťažením** a znečistením. Očakáva sa, že 60 veľkých letísk začne do roku 2020 trpieť výrazným preťažením; podobný trend sa prejavuje aj v prístavoch. Preťaženie ohrozuje hospodársky rast, kvalitu života a životné prostredie. Inteligentné riešenia pohyblivosti (pozri bod 7) a riadenie dopytu po doprave (pozri bod 6.3) zmiernia toto preťaženie, ale bude potrebná aj nová alebo zdokonalená infraštruktúra. Investície do životaschopných alternatív pre preťažené cestné koridory môžu podporiť inteligentné riešenia využívajúce ko-modálne logistické reťazce, ktoré optimalizujú využívanie dopravnej infraštruktúry v rámci rozličných dopravných režimov. Patria sem tunely vedúce cez Alpy, železničné koridory a intermodálne uzly pre železničnú, námornú a leteckú dopravu. Bude potrebné nájsť správnu rovnováhu medzi hospodársky závažným rozvojom infraštruktúry a rovnako oprávnenými požiadavkami na plánovanie na základe environmentálnych a iných cieľov politiky. Takzvané kooperatívne systémy založené na komunikácii typu vozidlá-vozidlá alebo vozidlá-infraštruktúra môžu z dlhodobého hľadiska výrazne zlepšiť účinnosť riadenia dopravy, bezpečnosti a preťaženia. Cestná infraštruktúra sa musí stať inteligentnou, zasielať a prijímať informácie vozidlám/od vozidiel a zhromažďovať informácie o stave ciest, ako aj o poveternostných nebezpečenstvách a nehodách, aby sa optimalizovala spolupráca kooperatívnych systémov.

V ostatných častiach Európy je hlavným problémom okrajových regiónov a členských štátov **dostupnosť**. Prostredníctvom spolufinancovania dopravnej infraštruktúry budú štrukturálne a kohézne fondy naďalej pomáhať regiónom zaostávajúcim v oblasti hospodárskej integrácie alebo trpiacim štrukturálnymi handicapmi. Keďže mnohé nové členské štáty trpia dôsledkami nedostatočných investícií do cestnej a mestskej infraštruktúry z minulosti, ostrovné a najodľahlejšie regióny budú musieť využívať potenciál regionálnych letísk a námorných spojení. Vzdialené regióny trpia silne nedostatočnou dostupnosťou nielen vo vzťahu ku kontinentálnemu vnútornému trhu, ale aj v rámci svojho vlastného zázemia. Nástroje dopravnej politiky a štátna pomoc by sa mohli využiť pri zmiernení účinkov vzdialenosti na ich postavenie v hospodárskej súťaži a pri zlepšovaní spojenia s ostatnými štátmi EÚ a so susednými tretími krajinami.

→ Akcia: Podporovať a v prípade potreby koordinovať investície do novej alebo zdokonalenej inteligentnej infraštruktúry s cieľom odstrániť úzky profil a pripraviť zavedenie kooperatívneho systému, umožniť ko-modálne dopravné riešenia a spojenia okrajových a najvzdialenejších regiónov s centrálnymi regiónmi; zabezpečiť vyvážený prístup k plánovaniu využitia pôdy.

6.2. Mobilizácia všetkých zdrojov financovania

Kompletné náklady na 30 prioritných projektov transeurópskej dopravnej siete určených len pre rok 2001 sa odhadujú približne na 250 miliárd eur. Schopnosť členských štátov poskytovať verejné financovanie však zostáva aj naďalej obmedzená; výška investícií do dopravnej infraštruktúry vo všetkých členských štátoch klesla a predstavuje menej ako 1 % HDP. Podobne aj nové finančné vyhladky únie na obdobie rokov 2007 – 2013 naznačujú len obmedzený nárast rozpočtu vyčleneného pre transeurópsku dopravnú sieť.

Vzhľadom na obmedzené dostupné zdroje bude musieť EÚ sústrediť svoje spolufinancovanie z rozpočtu transeurópskych dopravných sietí na kritické hraničné priechody a na ďalšie dôležité úzke profily v prioritných projektoch. Okrem toho budú musieť členské štáty optimalizovať využívanie štrukturálnych a kohéznych fondov na podporu financovania dopravnej infraštruktúry. Financie EÚ sa sústredia na tie projekty, ktoré poskytujú väčšiu pridanú hodnotu pre Európu a kde je zaručená aktívna spolupráca s vnútroštátnymi a inými financujúcimi organizáciami. Opatrenia interoperability a významné štúdie realizovateľnosti sa budú financovať v celej únii. Program Marco Polo s rozpočtom vo výške 450 miliónov eur do roku 2013 priamo prispieje k tomu, aby sa prevádzkovateľom na preťažených cestách poskytl alternatívy v iných režimoch dopravy.

Budú sa rozvíjať aj nové typy finančného riadenia. Užívateľské poplatky by mali prispieť k lepšiemu financovaniu komerčne najživotoschopnejších častí dopravných sietí. Očakáva sa, že záručný prostriedok zabezpečený až 1 miliardou eur v likviditných rezervách a rozdelený medzi Európsku investičnú banku a rozpočet EÚ na roky 2007 – 2013 prinesie 20 miliárd eur vo forme bankového úveru na dopravnú infraštruktúru. Aktívnejšie využívanie partnerských vzťahov medzi verejným a súkromným sektorom môže urýchliť implementáciu projektov, zvýšiť hodnotu peňazí a zmierniť tlak na verejné financie. Spoločné iniciatívy politiky ako JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions – Spoločná pomoc na podporu projektov v európskych regiónoch) pomôžu pri spúšťaní projektov.

→ Akcia: Maximalizovať investície do transeurópskej infraštruktúry európskeho záujmu mobilizovaním všetkých dostupných zdrojov financovania, vrátane rozpočtu pre transeurópsku dopravnú sieť, štrukturálnych a kohéznych fondov a úverov kapitálového trhu (vrátane úverov od Európskej investičnej banky, Európskej banky pre obnovu a rozvoj, partnerských vzťahov medzi verejným a súkromným sektorom); a využívanie spoločných realizačných iniciatív.

6.3. Moderné vyberanie poplatkov

Vyberanie poplatkov za používanie infraštruktúry je v EÚ stále bežnejšie. Napríklad Londýn zaviedol poplatky za preťaženie ciest a Nemecko nedávno nasledovalo príklad ostatných členských štátov a zaviedlo systém diaľničných poplatkov Maut pre komerčné vozidlá. EÚ prijala novú smernicu o cestných poplatkoch ako rámec pre zavedenie modulovaného mýtného pre nákladné vozidlá v transeurópskej sieti. V železničnej doprave manažéri infraštruktúry účtujú poplatky prevádzkovateľom za používanie koľají.

Cieľom týchto systémov vyberania poplatkov je financovanie infraštruktúry; okrem toho tam, kde nie je možné zvýšiť kapacitu infraštruktúry, poplatky môžu pomôcť pri optimalizácii dopravy. Poplatky sa môžu prispôbovať tak, aby zohľadňovali vplyv na životné prostredie alebo riziká preťaženia, predovšetkým v environmentálne citlivých oblastiach a v mestských oblastiach. V takýchto oblastiach by sa mohli využívať iné formy rozdeľovania kapacity, napríklad trhové výmeny tranzitných práv.

V súlade so smernicou o vyberaní cestných poplatkov Komisia najneskôr do 10. júna 2008 preloží všeobecne uplatniteľný, transparentný a zrozumiteľný model určený na vyhodnotenie všetkých externých nákladov, ktorý bude slúžiť ako základ pre budúce výpočty poplatkov za používanie infraštruktúry a zároveň bude vykonávať analýzu vplyvu internalizácie externých nákladov pre všetky dopravné režimy. Je potrebný široký záber, ktorý zachytáva aj železničnú, leteckú, lodnú a mestskú dopravu, keďže vyberanie poplatkov vplyva na dopravné toky medzi jednotlivými režimami a na celom vnútornom trhu. Týmto prieskumom sa musí

zistiť, ako môže moderné vyberanie poplatkov pomôcť pri optimalizácii dopravných vzorov, a tým vytvoriť priaznivé situácie pre majiteľov infraštruktúry (prostredníctvom lepšieho riadenia a rozdeľovania zdrojov), pre jej užívateľov (prostredníctvom kratšieho času na cestovanie) a pre širokú verejnosť (prostredníctvom zmiernenia negatívnych účinkov, napríklad znečistenia ovzdušia). Moderné vyberanie poplatkov má zabezpečiť spravodlivé a nediskriminačné ceny pre užívateľov, príjmy pre budúce investície do infraštruktúry, spôsoby boja proti preťaženiu, zľavy pre environmentálne účinnejšie vozidlá a spôsoby šoférovanía. A nakoniec, moderné vyberanie poplatkov má zohľadňovať celkové zaťaženie obyvateľov a spoločností; na tento účel sa musí vypracovať analýza vyberania poplatkov, ktorá má zahŕňať aj daňové stratégie súvisiace s dopravou, ktoré nestimulujú trvalo udržateľnú pohyblivosť.

→ Akcia: Začať rozsiahly prieskum a konzultácie v súvislosti s moderným vyberaním poplatkov za užívanie infraštruktúry a navrhnúť metodiku EÚ pre vyberanie poplatkov za užívanie infraštruktúry, ktorá vychádza zo smernice o vyberaní cestných poplatkov.

7. INTELIGENTNÁ POHYBLIVOSŤ

Nová infraštruktúra nemôže vyriešiť všetky problémy s preťažením a s dostupnosťou z dôvodu vysokých nákladov a dlhého trvania postupov plánovania, a v niektorých oblastiach aj z dôvodu environmentálneho tlaku a nedostatočného priestoru. Pri hľadaní optimálneho využitia existujúcej dopravnej kapacity sa záujem dopravného odvetvia o zníženie nákladov zhoduje s verejným záujmom o zabezpečenie finančnej a environmentálnej trvalej udržateľnosti. Zlepšenie záťažového faktoru, umožnenie a stimulovanie prechodu na železničnú a námornú dopravu na dlhé vzdialenosti, optimalizácia zostavovania trás a načasovania, to všetko prispieva k zvyšovaniu pohyblivosti v menšom environmentálnom vplyvom na jednotku prepravovaného nákladu.

7.1. Dopravná logistika

Dopravné odvetvie prijalo úlohu účinnejšie využívať existujúcu infraštruktúru a vozidlá prostredníctvom vývoja dômyselných logistických reťazcov. Pokročilé informačné a komunikačné technológie umožnia ich realizáciu a zabezpečia služby potrebné na to, aby sa inteligentná logistika stala realitou. Trend smerujúci k integrovaným logistickým spoločnostiam musí vyhovovať verejnej politike a umožňovať optimálne využívanie a kombinovanie („ko-modalitu“) rozličných dopravných režimov. Môžu sem patriť opatrenia na odstránenie regulačných prekážok ko-modalite, na stimulovanie vzdelávania a výmeny skúseností s osvedčenými postupmi v celej EÚ, na podporu štandardizácie a interoperability medzi jednotlivými režimami a na investovanie do prekládkových staníc. Súčasťou týchto opatrení bude úprava rozmerov kontajnerov a vozidiel tak, aby vyhovovali potrebám inteligentnej logistiky.

→ Akcia: Vypracovať rámcovú stratégiu nákladnej dopravnej logistiky v Európe, po čom majú nasledovať rozsiahle konzultácie vedúce k vytvoreniu akčného plánu.

7.2. Inteligentné dopravné systémy

Z dlhodobého pohľadu neexistuje žiadny dôvod, prečo majú mať dômyselnú komunikáciu, navigáciu a automatizáciu lietadlá, a nie lode, vlaky a automobily. Nové technológie, ktoré prídu na trh v blízkej budúcnosti, budú postupne poskytovať občanom nové služby a umožnia

zdokonalenie riadenia pohybu dopravy a využívania kapacity v reálnom čase, ako aj sledovanie pohybu na environmentálne a bezpečnostné účely. Nielenže zvýšia pohodlie pre vodičov, ale zvýšia aj bezpečnosť a ochranu a odstránia škodlivé dopravné vzory v záujme environmentálnej trvalej udržateľnosti. Bol ustanovený dozorný orgán Galileo; satelitný systém Galileo sa uvedie do prevádzky v roku 2010 a bude poskytovať navigačné signály v kombinácii s pozemnou alebo vesmírnou komunikáciou. Rozvoj európskej otvorenej architektúry zabezpečí interoperabilitu a flexibilný vývoj budúcich aplikácií pre všetky dopravné režimy.

Už teraz prebieha množstvo iniciatív, napríklad iniciatíva Inteligentné vozidlo²⁷ na podporu nových technológií vo vozidlách prostredníctvom koordinácie činnosti zainteresovaných strán (Fórum eSafety), výskum v oblasti systémov inteligentných vozidiel a informovanosti užívateľov a program SESAR na zavádzanie najmodernejších technológií do riadenia leteckej dopravy v rámci jednotného európskeho vzdušného priestoru. Program SESAR zníži vplyv leteckej dopravy na životné prostredie a zvýši bezpečnosť, prispeje k zamestnanosti a otvorí vývozné trhy pre európske technológie leteckej dopravy. Systém ERTMS prinesie podobné výhody železničnému sektoru. Posilní sa tým interoperabilita medzi vnútroštátnymi sieťami, čo je základným predpokladom pre účinné železničné operácie na dlhých vzdialenostiach. Systém riečnych informačných služieb (RIS) sa už využíva v hlavných európskych koridoroch. EÚ investuje značné verejné financie do týchto systémov a dopĺňa ich uvádzanie potrebným regulačným rámcom.

Budúce opatrenia budú využívať možnosti nadväzovania partnerských vzťahov medzi verejným a súkromným sektorom na podporu rozvoja a predvádzania nových technológií, okrem iného vrátane Ekologickej leteckej dopravy (JTI Čistá obloha) a Ekologickej pozemnej dopravy (JTI H₂ a Palivové články).

→ Akcia: Pokračovať v realizácii inteligentných programov pohyblivosti v cestnej doprave (iniciatíva Inteligentné vozidlo a eSafety), v leteckej doprave (SESAR), v železničnej doprave (ERTMS) a v lodnej doprave (RIS a SafeSeaNet); zabezpečiť čo najlepšie využívanie navigačných signálov systému Galileo, vyvíjať ďalšie podobné iniciatívy v námornej oblasti („e-námorníctvo“) a preskúmať možnosť začatia realizácie významných programov zavádzajúcich inteligentnú infraštruktúru do cestnej dopravy.

8. GLOBÁLNY ROZMER

Dopravný sektor je sám o sebe medzinárodný. Na jednej strane sa jeho externý rozmer musí začleniť do celkovej dopravnej politiky EÚ; na druhej strane sa dopravná politika musí stať súčasťou širšieho vzťahu s tretími krajinami a organizáciami.

Členské štáty EÚ majú spoločný záujem na rozvoji medzinárodných režimov, ktoré zaručujú vysokú úroveň bezpečnosti a ochrany a vysokú úroveň služieb a environmentálnej a sociálnej ochrany. EÚ zaujíma popredné miesto na svete v regulovaní dopravného sektora a je schopná rozšíriť svoj know-how a osvedčené postupy aj do zahraničia. Medzi nedávne úspešné príklady patrí dohoda v rámci Medzinárodnej námornej organizácie (IMO – International Maritime Organisation) o zákaze ropných tankerov s jednodielnym trupom a dohoda

²⁷ KOM(2006) 59, konečné znenie, oznámenie o iniciatíve Inteligentné vozidlo – „Zvyšovanie povedomia o informačných a komunikačných technológiách (IKT) pre modernejšie, bezpečnejšie a čistejšie vozidlá“.

s Medzinárodnou organizáciou práce o pracovných normách v námornom sektore. Ďalším príkladom je potenciálne celosvetové uplatňovanie predpisov o emisiách v leteckej doprave, pravdepodobne aj v oblasti obchodovania s emisnými kvótami, kde EÚ bude zohrávať poprednú úlohu v nadchádzajúcich diskusiách v rámci Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO – International Civil Aviation Organisation).

EÚ je aj popredným zabezpečovateľom dopravných služieb, zariadení a technológií. Spoločnosti EÚ kontrolujú a riadia 30 % celosvetovej leteckej dopravy a 40 % námorného loďstva. Dopravné zariadenia predstavujú 16 % vývozu EÚ. Mnohé dopravné činnosti sa prevádzkujú na základe medzinárodnej hospodárskej súťaže, predovšetkým v oblasti leteckej a námornej dopravy. Konvergencia noriem EÚ a medzinárodných noriem otvára vývozné trhy pre technológie EÚ v oblasti lietadiel a vlakov, navigácie (vrátane programov Galileo, SESAR a ERTMS), čistých pohonov a mnohých ďalších oblastí. Prístup k trhom so službami a k zahraničnému verejnemu obstarávaniu je pre dopravné odvetvie EÚ mimoriadne dôležitý.

Dopravné spoločnosti EÚ neraz brzdí pretrvávajúce dovozných alebo investičných prekážok v tretích krajinách. Redukcia alebo odstránenie týchto prekážok vstupu na trh je mimoriadne dôležitá pre to, aby sa naši prevádzkovatelia mohli podieľať na spravodlivej a účinnej hospodárskej súťaži v zahraničí. Prebiehajúce rokovania WTO v Dauhá poskytujú multilaterálne možnosti na riešenie niektorých týchto obmedzení, pričom prebieha aj niekoľko bilaterálnych rokovaní.

Väčšia časť medzinárodnej spolupráce sa začala realizovať pred vytvorením vnútorného trhu a EÚ doteraz nemá žiadne (alebo má len slabé) zastúpenie v mnohých medzinárodných organizáciách a fórach. Vo viacerých prípadoch predstavuje účasť EÚ na mechanizmoch medzinárodnej spolupráce a bilaterálne vzťahy EÚ s významnými obchodnými partnermi najúčinnější spôsob zastúpenia koordinovaného záujmu EÚ a jej členských štátov. Medzinárodný dopravný trh vyžaduje jednotný prístup voči ostatnému svetu, aby sa zabránilo ohrozeniu našej spoločnej politiky. Spolu majú členské štáty omnoho väčšiu váhu.

Rozšírenie EÚ malo výrazný účinok na dopravu. Mnohé mechanizmy medzinárodnej spolupráce, napríklad v cestnej a riečnej doprave zahŕňajú teraz hlavne alebo výhradne členské štáty EÚ a ich susedné krajiny, s ktorými má EÚ osobitné vzťahy prekračujúce tradičnú medzinárodnú spoluprácu. Aj príbrežná lodná doprava sa stáva významným predstaviteľom dopravy medzi štátmi EÚ, ale stále ešte podlieha celosvetovým predpisom. V týchto oblastiach sa musia súčasné medzinárodné mechanizmy prehodnotiť, aby bola lepšie vyjadrená realita európskeho kontinentu a aby sa dodržiaval a ďalej rozvíjal hodnotný *acquis* regionálnej a kontinentálnej spolupráce.

Vzťahy EÚ s kandidátskymi krajinami na členstvo v EÚ, s krajinami nachádzajúcimi sa v procese stabilizácie a asociácie, s partnermi v rámci politiky európskeho susedstva (ENP – European Neighbourhood Policy) a s Ruskom majú mimoriadny strategický význam. Spolupráca v oblasti dopravy a konvergencia právnych predpisov, okrem iného aj na základe akčných plánov v rámci ENP, pomôže ustanoviť potrebné vzájomné prepojenie hlavných dopravných osí, zohľadňujúc hospodárske, environmentálne a sociálne rozmery. Okrem toho EÚ podporuje množstvo regionálnych iniciatív presahujúcich oblasť pôsobnosti ENP, predovšetkým v rámci takých systémov, ako je TRACECA a iniciatíva Baku. Bude sa pokračovať vo vykonávaní praktickej práce v leteckom sektore a rozšíri sa aj na ostatné dopravné režimy. Okrem susedných štátov EÚ je jej externá dopravná politika diferencovaná a zameraná na hlavných obchodných partnerov EÚ. V niektorých oblastiach, vrátane Ázie, Afriky a Latinskej Ameriky, EÚ pomáha pri vzájomnej spolupráci regionálnych zoskupení.

→ Akcia: Pokračovať v rozvoji diferencovanej dopravnej spolupráce a politiky v rámci EÚ a v odvetvovom dialógu s hlavnými obchodnými partnermi a regionálnymi zoskupeniami, vrátane uzatvárania dohôd; pokračovať v rozvoji externých vzťahov v oblasti letectva vychádzajúcich z nadchádzajúcej dohody o letectve medzi EÚ a USA; podporovať významné projekty dopravného odvetvia v EÚ; ďalej rozvíjať spoluprácu; v jednotlivých prípadoch skúmať interakciu EÚ s mechanizmami medzinárodnej spolupráce, počnúc lepšou koordináciou politiky, cez rozšírené možnosti funkcie pozorovateľa, až po členstvo EÚ vo významných medzinárodných organizáciách alebo dokonca až po osobitné vzťahy medzi EÚ a takýmito organizáciami; rozvíjať strategický rámec pre rozširovania hlavných osí vnútorného dopravného trhu a siete do susedných krajín, ktoré o to majú záujem.

9. ZÁVER: OBNOVENÝ PROGRAM

Rok 1992 bol rokom dobudovania vnútorného trhu; pre dopravu to bol z veľkej miery počiatočný rok. Približne o 15 rokov sa liberalizovaný vnútorný dopravný trh a celoeurópska pohyblivosť stali skutočnosťou. Okrem toho sa dopravné odvetvie počas tohto obdobia posilnilo a Únia bola schopná zachovať a rozvíjať svoje postavenie svetového vodcu v mnohých sektoroch. Následné rozšírenie EÚ pomohlo posilneniu a konsolidácii tohto postavenia.

Všeobecné ciele dopravnej politiky sú rovnaké: konkurencieschopná, bezpečná, chránená a environmentálne prijateľná pohyblivosť plne v súlade s revidovaným lisabonským programom o zamestnanosti a raste a s revidovanou stratégiou trvalo udržateľného rozvoja. Nástroje dopravnej politiky sa musia rozvíjať tak, aby zohľadňovali získané skúsenosti a vyjadrovali vyvíjajúce sa odvetvové, politické a medzinárodné prostredie. V dôsledku užšej medzinárodnej spolupráce, ale aj hospodárskeho rastu, ktorý je slabší, než sa predpokladalo, sa stala úloha zabezpečiť trvalo udržateľnú pohyblivosť ešte naliehavejšou.

Toto strednodobé preskúmanie vyžaduje komplexný, holistický prístup k dopravnej politike. Hoci budúca politika bude aj naďalej vychádzať z bielych kníh z roku 1992 a 2001, v mnohých oblastiach nebudú európske zásahy dostatočné. Budú potrebné vzájomne sa dopĺňajúce opatrenia na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni riadenia, ako aj zo strany občanov a samotného odvetvia. Nepretržitý dialóg má preto mimoriadny význam. Budúce opatrenia, vrátane realizácie opatrení, ktoré už boli oznámené v bielej knihe z roku 2001 a ešte sa nerealizovali, budú založené na rozsiahlom dialógu so všetkými zainteresovanými stranami.

Európska politika trvalo udržateľnej pohyblivosti preto potrebuje zavedenie silnej politiky podporujúcej prechod podľa možnosti na environmentálne prijateľnejšie dopravné režimy, obzvlášť na dlhých vzdialenostiach, v mestských oblastiach a v preťažených koridoroch. Zároveň sa každý dopravný režim musí optimalizovať. Každý režim sa musí stať environmentálne prijateľnejším, bezpečným a energeticky účinným. Nakoniec ko-modalita, t. j. účinné využívanie rozličných dopravných režimov samostatne a vo vzájomnej kombinácii, prinesie optimálne a trvalo udržateľné využívanie zdrojov. Tento prístup poskytuje najlepšiu záruku toho, že sa dosiahne vysoký stupeň pohyblivosti a zároveň aj ochrany životného prostredia.

Indikatívny časový harmonogram hlavných opatrení, ktoré sa majú zrealizovať v najbližších rokoch, je uvedený v prílohe 1. Tieto opatrenia sa usilujú o integráciu komplexného pohľadu na investičné potreby, regulácie, diferencovaných riešení vrátane dobrovoľných prístupov,

technologickej inovácie, rozvoja infraštruktúry a medzinárodných režimov, aby sa prejavila európska pridaná hodnota pri riešení problémov s pohyblivosťou. Budú využívať možnosti nadväzovania partnerských vzťahov medzi verejným a súkromným sektorom s cieľom podporiť rozvoj a predvádzanie nových technológií a infraštruktúry. Problémy môžu vznikáť v dôsledku úzkeho profilu v infraštruktúre, periférneho charakteru, preťaženia, zásobovania energiou, sociálnych alebo bezpečnostných otázok, alebo môžu súvisieť so snahou o dosiahnutie environmentálnej prijateľnosti dopravy. Pokrok by mohol predstavovať zdokonalený systém EÚ spájajúci regionálnu a kohéznú politiku, systém prispôbený lepšiemu a modernejšiemu vyberaniu poplatkov za užívanie infraštruktúry a diferencované riešenia konkrétnych problémov v určitých mestách, regiónoch a v niektorých koridoroch. V tejto súvislosti by celkový systém EÚ mohol pomôcť pri realizácii diferencovaných a regionálne ambicióznějších riešení za súčasného zachovania nevyhnutného širšieho rámca pohyblivosti na jednotnom trhu EÚ a potvrdenia prítomnosti EÚ ako globálneho aktéra.

Smerovania politiky vyjadrené v tomto oznámení sa budú upravovať na základe verejných konzultácií a hĺbkových hodnotení pred rozhodovaním o osobitných opatreniach. Časom sa budú upravovať tak, aby zohľadňovali meniace sa súvislosti a získané skúsenosti.

PRÍLOHA 1

Pracovná kniha – výber hlavných opatrení

2006

- Cestná doprava: preskúmanie vnútorného trhu.
- Železničná doprava: opatrenia na odstránenie technických prekážok interoperability a vzájomnému uznávaniu zariadení; program na podporu koridorov železničnej nákladnej dopravy v rámci dopravnej logistiky.
- Letectvo: preskúmanie opatrení na liberalizáciu leteckej dopravy, riešenie problematiky letiskových poplatkov a kapacít letísk.
- Logistika: stratégia logistiky nákladnej dopravy a rozsiahla diskusia o možných opatreniach na úrovni EÚ.
- Galileo: identifikácia možných budúcich aplikácií.
- Ochrana: stratégia pre kritickú infraštruktúru.
- Predkladanie správ o realizácii smernice o biopalivách z roku 2003.
- Využívanie energie v doprave: akčný plán energetickej účinnosti a cestná mapa pre obnoviteľné zdroje.
- Medzinárodné organizácie: zabezpečenie lepšieho zastupovania záujmov EÚ v takých medzinárodných organizáciách, ako IMO alebo ICAO prostredníctvom rozličných možností politiky.

2007

- Mestská doprava: zelená kniha.
- Logistika: definícia akčného plánu.
- Moderné vyberanie poplatkov za používanie infraštruktúry: prípravný výskum a konzultácie, vypočutie zainteresovaných strán.
- Správa a dopravných scenároch s 20- a 40-ročným horizontom.
- Cestná doprava: preskúmanie právnych predpisov o pracovných podmienkach.
- Železničná doprava: monitorovanie železničného trhu vrátane výsledných informácií.
- Riečna doprava: začiatok realizácie akčného plánu NAIADES.
- Námorná doprava: politika európskych prístavov.

- Letectvo: preskúmanie a dokončenie systému jednotného vzdušného priestoru a realizácia dohody SESAR.
- Transeurópske siete: stanovenie viacročného investičného programu do roku 2013.
- Práva cestujúcich: preskúmanie opatrení o minimálnych normách pre autobusovú diaľkovú dopravu.
- Bezpečnosť: prvý deň bezpečnosti na európskych cestách.
- Globálny rozmer: stratégia začlenenia susedných krajín EÚ do vnútorného dopravného trhu.
- Ochrana: stratégia pre pozemnú a verejnú dopravu.
- Využívanie energie v doprave: strategický technologický plán pre energiu.
- Prvá výzva rámcového programu 7 RTD.

2008

- Námorná doprava: biela kniha o spoločnom európskom námornom priestore.
- Moderné vyberanie poplatkov za používanie infraštruktúry: metodika EÚ pre vyberanie poplatkov za používanie infraštruktúry.
- Mestská doprava: dodržiavanie zelenej knihy.
- Spustenie významného programu prinášajúceho inteligentné systémy cestnej dopravy na trh a príprava infraštruktúry pre kooperatívne systémy.
- Ochrana: preskúmanie predpisov v leteckej a námornej doprave; preskúmanie bezpečnostného režimu pozemnej dopravy.

2009

- Spustenie významného programu ekologických pohonov.
- Globálny rozmer: dosiahnutie členstva v dôležitých medzinárodných organizáciách.
- Námorná doprava: využívanie systémov e-námorníctva.
- Galileo: začiatok koncesie.
- ERTMS: implementácia v určitých koridoroch.

Priebežne:

- Vnútorný trh: zabezpečenie fungovania pravidiel a predpisov EÚ vo všetkých dopravných režimoch.

- Využívanie energie v doprave: zvýšenie energetickej účinnosti a urýchlenie rozvoja a využívania alternatívnych palív.
- Zamestnanosť a pracovné podmienky: podpora sociálneho dialógu; podpora profesií a vzdelávania v doprave.
- Bezpečnosť: podpora bezpečnosti na cestách prostredníctvom riešenia a technológií vozidiel, prostredníctvom infraštruktúry a správania sa, pokračovanie iniciatív Inteligentné vozidlo a eSafety.
- Infraštruktúra: zabezpečenie vyváženého prístupu k územnému plánovaniu; mobilizácia všetkých zdrojov financovania.
- Technológie: výskum a technologický vývoj a podpora šírenia, využívania a prieniku na trh.
- Galileo: vybudovanie dozorného orgánu Galileo.
- Globálny rozmer: rozvoj externých vzťahov prostredníctvom dvojstranných dohôd a na multilaterálnych fórach; využívanie spoločného leteckého priestoru v Európe.
- Riadenie: konsolidácia európskych agentúr bezpečnosti v doprave a stanovenie ich úloh.

PRÍLOHA 2

Situácia v dopravnom sektore – skutočnosť a plány

Časť 1: Základné fakty a najnovší vývoj podľa režimov dopravy – všeobecné údaje

<u>Cestná doprava</u>	<u>Železničná doprava</u>																				
<p>- priama zamestnanosť: približne 1,7 milióna v osobnej doprave (autobusy, autokary, taxi služby); 2,6 milióna v nákladnej doprave</p> <p>- podiel na celkovej nákladnej doprave: 44 % (mierny nárast)</p> <p>- podiel na celkovej osobnej doprave: asi 84 % (76 % súkromné automobily, 8 % autobusy a autokary)</p> <p>- nárast v rokoch 1995 až 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">+ 35 % v nákladnej doprave;+ 19 % pre osobné automobily a + 5 % pre autobusy a autokary v osobnej doprave <p>- mimoriadne silný nárast v EÚ-10:</p> <table><thead><tr><th colspan="4">Nárast cestnej nákladnej dopravy 2000 - 2004 (%)</th></tr><tr><th></th><th>vnútroštátna</th><th>medzinárodná</th><th>spolu</th></tr></thead><tbody><tr><td>EÚ-15</td><td>8,3</td><td>16,9</td><td>10,5</td></tr><tr><td>EÚ-10</td><td>16,6</td><td>47,7</td><td>31,8</td></tr><tr><td>EÚ-25</td><td>9,0</td><td>23,0</td><td>12,9</td></tr></tbody></table> <p>- podiel na celkovej spotrebe energie: 25,2 %</p> <p>- efektívnosť vozidiel v toe/mtkm alebo toe/moskm: nákladné vozidlá 72,4; osobné vozidlá 37,8; cestná verejná doprava 14,5 (toe-tona ropného ekvivalentu, mtkm – milión tonokilometrov, moskm – milión osobokilometrov)</p>	Nárast cestnej nákladnej dopravy 2000 - 2004 (%)					vnútroštátna	medzinárodná	spolu	EÚ-15	8,3	16,9	10,5	EÚ-10	16,6	47,7	31,8	EÚ-25	9,0	23,0	12,9	<p>- priama zamestnanosť: približne 1,2 milióna</p> <p>- podiel na celkovej nákladnej doprave: 10 % (mierny pokles)</p> <p>- podiel na celkovej osobnej doprave: približne 7 % (6 % pre medzimestské vlaky, 1 % pre mestské električky a metro)</p> <p>- nárast v rokoch 1995 až 2004:</p> <ul style="list-style-type: none">+ 6 % v nákladnej doprave (+ 15 % v EÚ-15, - 9 % v EÚ-10);+ 9 % v osobnej doprave (+ 8 % pre medzimestské vlaky, + 14 % pre mestské železnice (električky a metro)) <p>- podiel nových spoločností, ktoré vstúpili na trh železničnej nákladnej dopravy, dosiahol približne 10 % (v uskutočnených tkm)</p> <p>- vysokorýchlostné železnice predstavovali v roku 2004 21,5 % z celkového objemu oskm v medzimestskej železničnej doprave</p> <p>podiel na celkovej spotrebe energie: 0,8 %</p> <p>- efektívnosť vozidiel v toe/mtkm alebo toe/moskm: osobná doprava 16,0; nákladná doprava 5,5</p>
Nárast cestnej nákladnej dopravy 2000 - 2004 (%)																					
	vnútroštátna	medzinárodná	spolu																		
EÚ-15	8,3	16,9	10,5																		
EÚ-10	16,6	47,7	31,8																		
EÚ-25	9,0	23,0	12,9																		
<p><u>Lodná doprava</u></p> <p>- priama zamestnanosť: približne 200 000, z toho asi 80 % v námornej doprave a 20 % vo vnútrozemskej lodnej doprave</p> <p>- podiel na celkovej nákladnej doprave: 42 % (námorná doprava v rámci EÚ 39 %, vnútrozemské vodné toky 3 %; obidve viac-menej stabilné)</p> <p>- podiel na celkovej osobnej doprave: menej ako 1 % v osobnej doprave v rámci EÚ, mierny pokles</p> <p>- nárast v rokoch 1995 až 2004: + 29 % v nákladnej doprave (+ 31 % v námornej doprave v rámci EÚ, + 9 % na vnútrozemských tokoch)</p> <p>- priemerný ročný nárast podielu na celosvetovej kontajnerovej preprave</p>	<p><u>Letecká doprava</u></p> <p>- priama zamestnanosť: približne 400,000</p> <p>- podiel na celkovej nákladnej doprave: 0,1 % na doprave v rámci EÚ vzhľadom na tkm</p> <p>- podiel na celkovej osobnej doprave: 8 % (len lety v rámci EÚ; výrazný nárast)</p> <p>- nárast v rokoch 1995 až 2004: + 55 % v osobnej doprave v rámci EÚ</p> <p>- podiel nízko nákladových dopravcov na trhu v pravidelnej doprave v rámci EÚ (podľa počtu voľných miest na sedenie): 25 % v roku 2005</p> <p>- nárast počtu trás v rámci EÚ: +100 % v rokoch 1992 až 2004</p> <p>- podiel na celkovej spotrebe energie: 4,0 %</p>																				

v rokoch 2001 až 2004: 13,5 % - podiel (vnútrozemskej vodnej dopravy) na celkovej spotrebe energie: 0,5 % - efektívnosť plavidiel (vnútrozemskej vodnej dopravy) v toe/mtkm: 17,5	
---	--

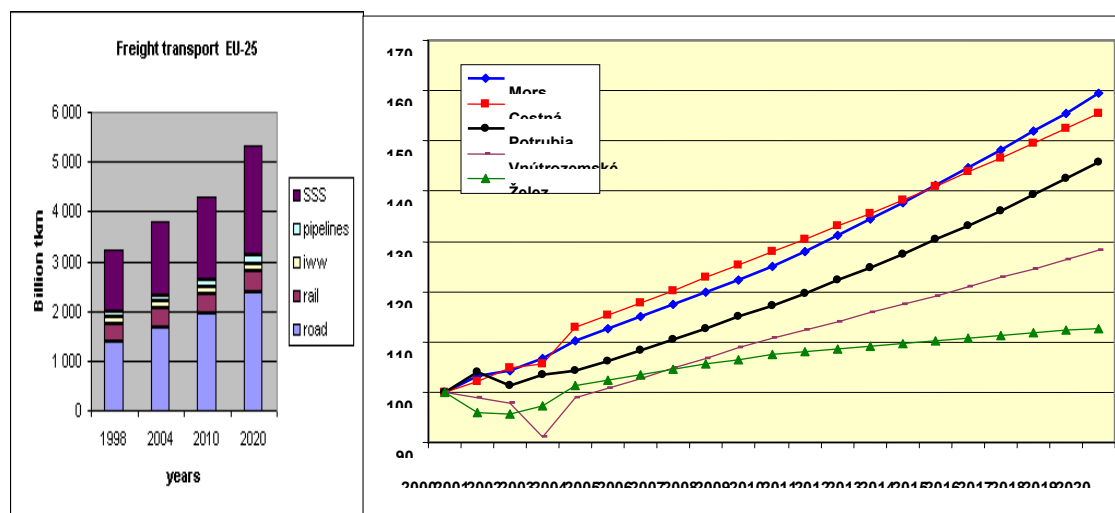
Zdroj: Energetika a doprava EÚ v číslach; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES

Časť 2: Plány objemov dopravy a podielov jednotlivých režimov
(na základe štúdie ASSESS)

Tabuľka 2-1: Kľúčové trendy považované za základ

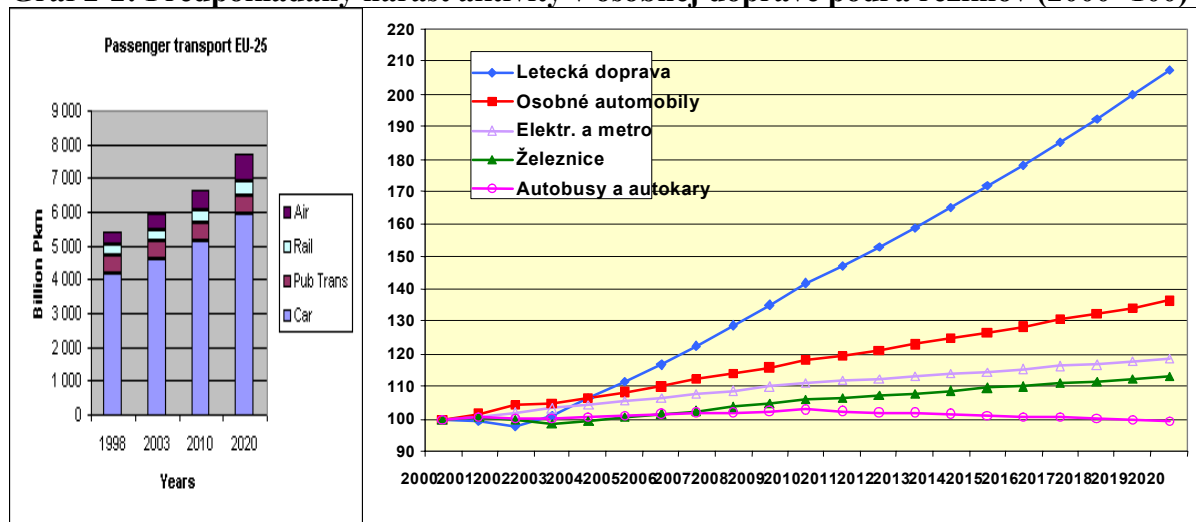
Najpravdepodobnejší nárast aktivity v doprave v rokoch 2000 - 2020 v EÚ-25	
- HDP	52 %
- Celková nákladná doprava	50 %
- Celková osobná doprava	35 %
- Cestná nákladná doprava	55 %
- Železničná nákladná doprava	13 %
- Námorná príbrežná doprava	59 %
- Vnútrozemská plavba	28 %
- Súkromné automobily	36 %
- Železničná osobná doprava	19 %
- Letecká doprava	108 %

Graf 2-1: Predpokladaný nárast aktivity v nákl. doprave podľa režimov (2000=100)

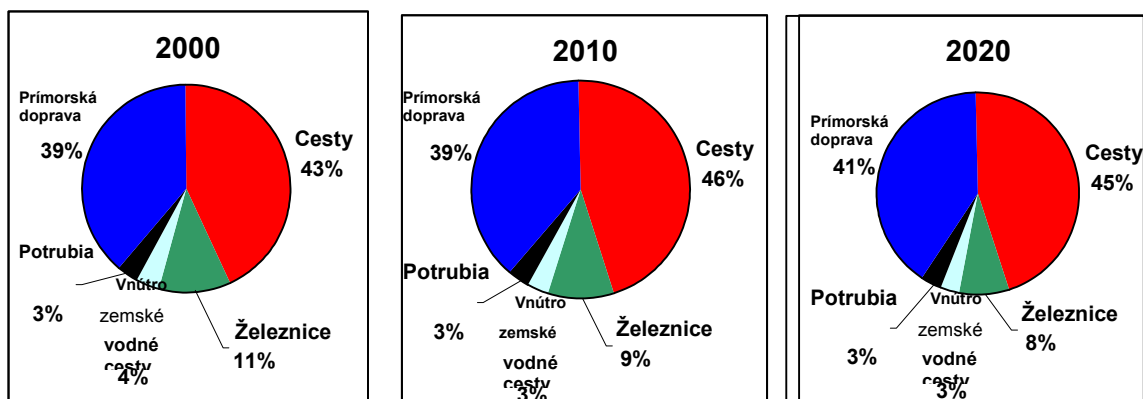


Freight transport: nákladná doprava
Billion tkm: miliardy tkm
SSS: námorná príbrežná doprava
Pipelines: potrubia
Iww: vnútrozemské vodné cesty
Rail: železnica
Road: cestné komunikácie

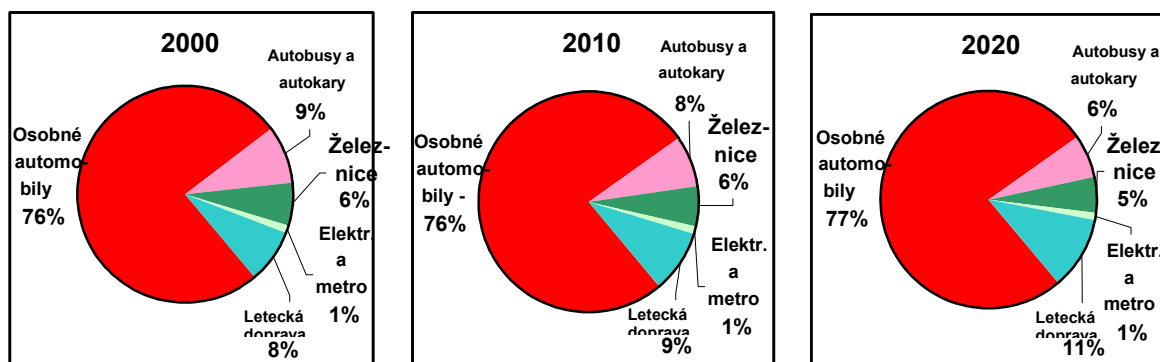
Graf 2-2: Predpokladaný nárast aktivity v osobnej doprave podľa režimov (2000=100)



Graf 2-3: Vývoj rozdelenia režimov v nákladnej doprave 2000 - 2020:

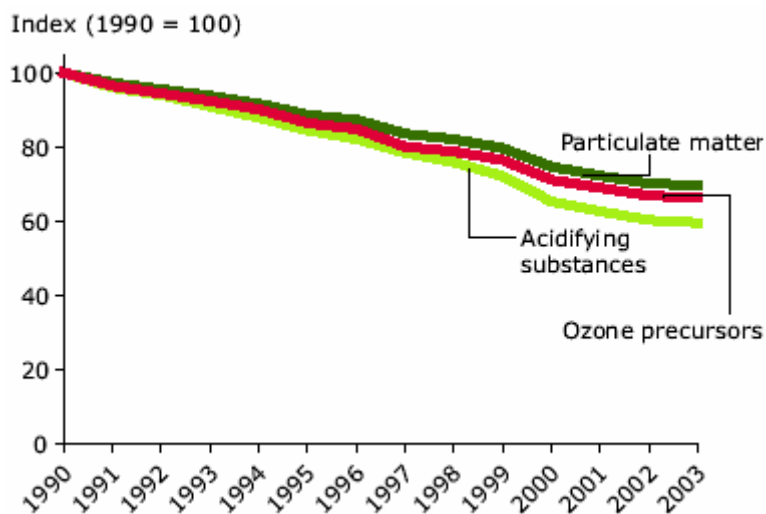


Graf 2-4: Vývoj rozdelenia režimov v osobnej doprave 2000 - 2020:



Časť: Doprava a životné prostredie

Graf 3-1: Vývoj emisií znečišťujících látek vo vzduchu pochádzajúcich z dopravy, 1990 - 2003



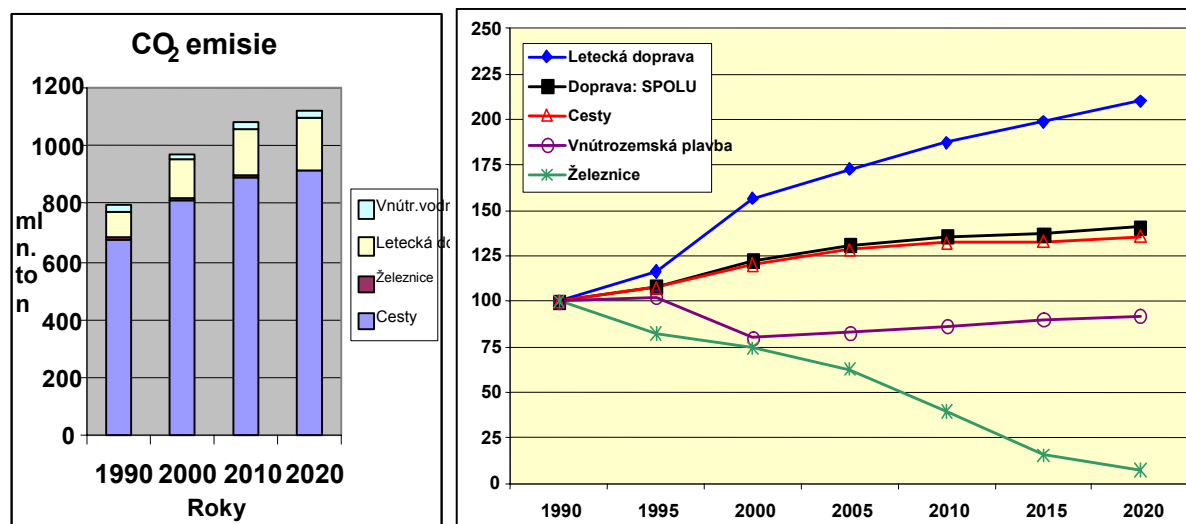
Poznámka: Častice (Particulate matter): PM₁₀;

Okysličujúce látky (Acidifying substances): NO_x NMVOCs;

Prekursorzy ozónu (Ozone precursors): SO_x, NO_x, NH₃.

Zdroj: Európska agentúra pre životné prostredie: Správa TERM 2005

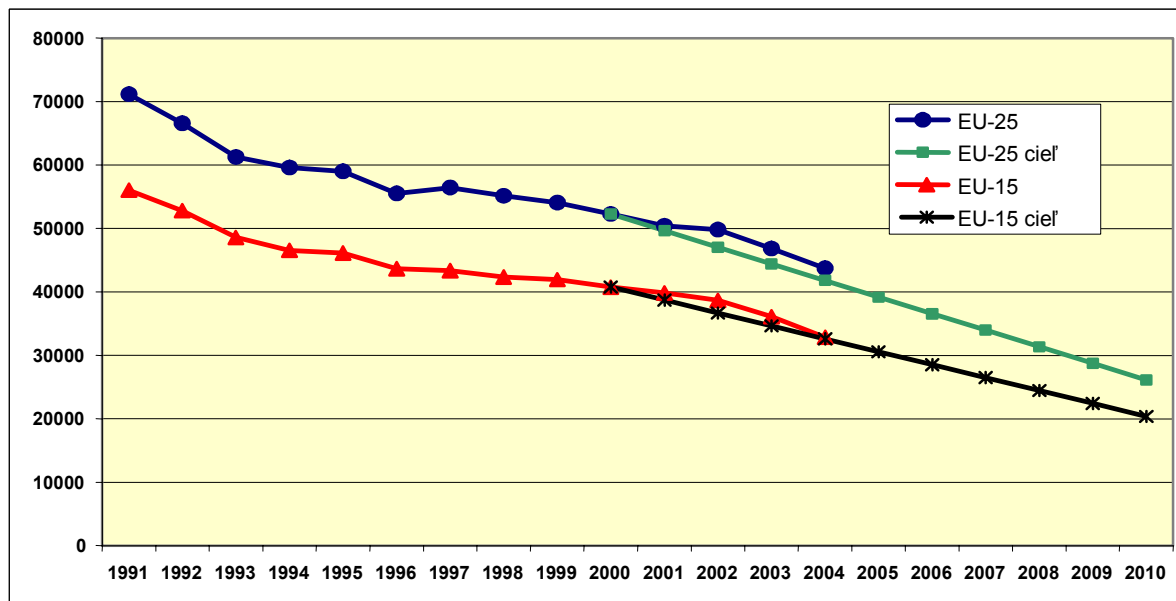
Graf 3-2: Predpokladaný vývoj emisií CO₂ z dopravy podľa dopravných režimov (1990 = 100)



Zdroj: Model PRIMES.

Časť 4: Bezpečnosť na cestách

Graf 4-1: Počet smrteľných nehôd na cestách v EÚ: klesajúci, ale stále príliš vysoký



Zdroj: Databáza CARE; ciele bielej knihy o doprave z roku 2001.

Príloha 3: Posúdenie vplyvov