

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 8.7.2008  
COM(2008) 433 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU**

**Okolju prijaznejši promet**

{SEC(2008) 2206}

# SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

## Okolju prijaznejši promet

(Besedilo velja za EGP)

### 1. UVOD

**Mobilnost** je ključnega pomena za kakovost našega življenja in konkurenčnost EU. Je steber gospodarstva, ki ustvarja povezave med različnimi stopnjami proizvodne verige in storitveni sektor povezuje s strankami, poleg tega pa je tudi sam sektor prometa pomemben delodajalec. Zato je mobilnost ključnega pomena za doseganje ciljev lizbonske strategije EU za rast in zaposlovanje, še zlasti zaradi hitre rasti sektorja; med letoma 1995 in 2005 se je prevoz blaga v EU povečal za 31,3 %, prevoz potnikov pa za 17,7 %, rast pa naj bi se še nadaljevala.

Vendar mobilnost s svojim vplivom povzroča **družbi** tudi **stroške**. Emisije izpušnih plinov ogrožajo naše zdravje, negativno vplivajo na kakovost okolja v naši neposredni bližini ter v veliki meri in vedno bolj povzročajo podnebne spremembe. Emisije CO<sub>2</sub> v sektorju cestnega prometa so za 30 % večje od emisij leta 1990, poleg tega pa je promet edini gospodarski sektor, kjer naj bi se emisije v prihodnje še povečevale. Mnogo državljanov se vsak dan sooča s hrupom in cestnimi zastoji, prometne nesreče pa vsako leto zahtevajo veliko življenj.

„Trajnostna mobilnost“, ki omejuje škodljive učinke mobilnosti, je že nekaj let v središču prometne politik EU. V pregledu<sup>1</sup> bele knjige iz leta 2001 je Komisija leta 2006 poudarila potrebo po uporabi raznovrstnih orodij politike – od ekonomskih instrumentov in regulativnih ukrepov do naložb v infrastrukturo in novih tehnologij – če želimo doseči trajnostno mobilnost.

Bistvenega pomena je „ustrezno določanje cen“. Uporabniki prometnih storitev že plačujejo precejšen znesek, ki pa pogosto ne odraža dejanskih stroškov, ki jih njihove izbire pomenijo za družbo. Zato niso motivirani, da bi bili bolj varčni. Z uvedbo pametnejših sistemov plačevanja<sup>2</sup> lahko ekonomski instrumenti (davki, pristojbine ali sistemi trgovanja z emisijami) uporabnike prometnih storitev spodbujajo k uporabi čistejših vozil ali načinov prevoza (peš sli s kolesom) ter uporabi manj zasičene infrastrukture ali k temu, da potujejo ob različnih časih. Zaradi tega predstavljajo učinkovit način za doseganje trajnostne mobilnosti.

Cenovni signali bodo še bolj učinkoviti, če bo trg nudil realistične alternative, čistejša vozila po dostopnih cenah ali ustrezno raven storitev pri drugih načinih prevoza. Te alternative niso vedno na voljo, zlasti če naložbe v infrastrukturo ter v raziskave in razvoj zaradi neuspešnosti trga niso zadostne. Zato so potrebni tudi drugi, dopolnilni ukrepi politike, vključno z ureditvijo, vendar ti ukrepi ne smejo zavirati kot tudi ne dajati prednosti določenemu tehnološkemu pristopu ali rešitvi.

---

<sup>1</sup> COM(2006) 314.

<sup>2</sup> Na primer zaračunavanje cestnine za vožnjo po mestu glede na lokacijo in čas.

Komisija zato predlaga dve vrsti pobud, da bi podvojila svoja prizadevanja za to, da postane promet okolju prijaznejši in bolj trajnosten. Prva vrsta pobud zadeva „ustrezno določanje cen“ z internalizacijo zunanjih stroškov prometa. Na tem področju je namen strategije Komisije delovati na način, ki je prilagojen vsakemu vplivu in načinu prevoza posebej, ob upoštevanju dejstva, da je EU že pričela izvajati ukrepe na tem področju. Pravila EU o obdavčitvi energije in predlogi Komisije, da se v sistem EU za trgovanje z emisijami vključi tudi letalski sektor, so pomembni prvi koraki v okviru strategije. Druga vrsta pobud obsega niz dopolnilnih ukrepov, ki vključujejo regulativne instrumente, infrastrukturne ukrepe ter ukrepe na področju raziskav in razvoja. Tudi na tem področju se izvaja mnogo ukrepov EU, na katerih lahko gradijo nadaljnja prizadevanja.

Sporočilo se prične s povzetkom obstoječih in predlaganih ukrepov EU na področju trajnostnega prometa. Ti ukrepi so in bodo še naprej dopolnjevali ukrepe držav članic, ki so bistven element pri doseganju trajnostne mobilnosti. Nato sledi opis dveh spremljevalnih pobud za internalizacijo zunanjih stroškov prometa – splošne strategije in predloga za pregled direktive o cestnih pristojbinah za uporabo infrastrukture za težka tovorna vozila. Kot zadnje je v sporočilu opisano spremljajoče sporočilo o zmanjšanju hrupa, ki ga povzroča železniški promet, določa pa tudi dopolnilne pobude, ki jih bo Komisija sprejela v naslednjih mesecih.

Vse te pobude so pomembne zlasti glede na sedanjo politično situacijo. Evropski parlament<sup>3</sup> in Evropski svet<sup>4</sup> sta pred kratkim poudarila pomen politike trajnostnega prometa, zlasti v okviru boja proti podnebnim spremembam. Tudi na področju prometa bo treba nedvomno prispevati k doseganju ambicioznih ciljev, ki jih je določil Evropski svet leta 2007: zmanjšanje emisij toplogrednih plinov za 20 % (30 % v okviru mednarodnega sporazuma), povečanje uporabe obnovljivih virov energije na 20 % in zmanjšanje porabe energije za 20 %, vse do leta 2020.

## **2. NADGRAJEVANJE OBSTOJEČEGA...**

Iz priloženega seznama okolju prijaznejših ukrepov je razvidno, da je EU že veliko storila na področju vseh načinov prevoza in mnogih različnih področjih politike, od raziskav in razvoja do energetske politike ter od prometa do okoljske politike. Kot vedno je izvajanje ukrepov ključnega pomena za njihovo učinkovitost. Ukrepi so razvrščeni glede na njihove glavne negativne učinke, kamor spadajo podnebne spremembe, lokalno onesnaževanje, hrup, zasičenost in nesreče. Povzetek pobud, ki se nanašajo na posamezen učinek, je naveden spodaj.

### **2.1. Podnebne spremembe**

Podnebne spremembe so danes največji okoljski problem. V zvezi s tem je Komisija pred kratkim predlagala najpomembnejše ukrepe EU, potrditi pa jih morata še Svet in Evropski parlament. Ti ukrepi vključujejo omejitve emisij CO<sub>2</sub> pri novih avtomobilih, vključitev letalstva v sistem EU za trgovanje z emisijami, diferencirane letne takse za uporabo infrastrukture in davek ob registraciji vozil glede na njihove

---

<sup>3</sup> Resolucija z dne 11. 3. 2008 o trajnostni evropski prometni politiki ob upoštevanju evropske energetske in okoljske politike – poročevalec g. Albertini.

<sup>4</sup> Evropski svet, marec 2008.

emisije CO<sub>2</sub> ter zagotovitev, da bodo vsa prevozna sredstva, ki niso vključena v sistem za trgovanje z emisijami, prispevala k doseganju nacionalnih ciljev za omejevanje emisij toplogrednih plinov.

Države članice morajo izpolniti cilje glede povečanja deleža obnovljivih virov energije v cestnem prometu, zato je Komisija pred kratkim predlagala, da postane delež 10 % zavezujoč. Komisija je predlagala tudi, naj dobavitelji goriva do leta 2020 za 10 % zmanjšajo emisije toplogrednih plinov, ki jih povzročijo goriva v celotnem življenjskem ciklu. Za motorna goriva pravila EU že določajo najnižje davčne stopnje. Kljub temu je večina področij v letalstvu in pomorstvu izvzetih, čeprav lahko države članice te izjeme omejijo na mednarodni promet.

Poleg tega veljajo za nekatere cestna vozila na ravni EU posebne zahteve glede opreme, na primer glede klimatskih naprav. Komisija pripravlja pobude glede prikazovalnikov prestav, pred kratkim pa je predlagala okvir za sisteme za nadzorovanje tlaka v pnevmatikah.

## **2.2. Lokalno onesnaževanje**

Pri zmanjševanju lokalnega onesnaževanja je EU že veliko dosegla, vendar jo čaka še veliko dela. V okviru enotnega trga so bili pripravljene ukrepi za omejevanje onesnaževanja zraka, ki se za različna prevozna sredstva močno razlikujejo, vendar so osredotočeni na omejevanje emisij iz novih vozil (norme Euro), plovil ali rekreacijskih zrakoplovov. Za nekatera onesnaževala v gorivih obstajajo tudi zgornje dovoljene meje, na primer za žveplo v ladijskem gorivu in za svinec v bencinu, ter pravila za zmanjšanje emisij med skladiščenjem in distribucijo goriva.

Za vodni promet obstajajo zahteve za omejitev onesnaževanja vode. V splošni zakonodaji je za vse načine prevoza določeno, kje in kako se lahko odlagajo odpadki, obstajajo pa tudi posebne zahteve za nekatere vrste cestnih vozil in njihove dele (npr. pnevmatike in akumulatorje).

V zvezi z naročanjem vozil, je Komisija pred kratkim predlagala<sup>5</sup>, da vsa javna naročila avtomobilov, dostavnih vozil, avtobusov in tovornjakov potekajo po metodologiji, v katero so vračunani poraba energije ter stroški emisij CO<sub>2</sub> in onesnaževal za celotno življenjsko dobo vozila. Za večino novih infrastrukturnih projektov veljajo tudi pravila glede presoje vpliva na okolje, za nekatere pa tudi pravila glede varstva narave.

## **2.3. Onesnaževanje s hrupom**

Ukrepi EU za omejevanje onesnaževanja s hrupom so osredotočeni na to, da se v okviru enotnega trga zagotovi splošen okvir za ocenjevanje jakosti hrupa in omejevanje emisij hrupa iz vseh novih motoriziranih kopenskih načinov prevoza<sup>6</sup>. Omejitve veljajo tudi za zrakoplove, na nekaterih letališčih v EU pa so lahko tudi strožje. Za letališča, večja mesta (vključno z njihovimi pristanišči), zelo obremenjene železniške proge in ceste je treba pripraviti karte hrupa, po potrebi pa je treba sprejeti

---

<sup>5</sup> COM(2007) 817.

<sup>6</sup> Vključno na primer s tehničnimi specifikacijami za interoperabilnost v železniškem sektorju.

tudi ukrepe za njegovo zmanjšanje. Obstajajo tudi omejitve hrupa pnevmatik, ki bodo začele za nadomestne pnevmatike veljati leta 2009.

## **2.4. Zasičenost**

Ukrepi EU so pripomogli k financiranju dodatnih in alternativnih infrastrukturnih zmogljivosti, politika EU pa si prizadeva za to, da bi se najbolj zasičeni načini prevoza manj uporabljali in da bi se istočasno pripravili skupni okviri cestninjenja. Obstajajo ukrepi za zaračunavanje cestnih pristojbin za uporabo infrastrukture za težka tovorna vozila in posebne zahteve za železniško infrastrukturo. Poleg tega je Komisija pred kratkim predstavila predlog o zaračunavanju letaliških pristojbin. V okviru vseevropskih omrežij in programa Marco Polo je največji delež financiranja za izgradnjo infrastrukture namenjen železniškemu prometu, prometu po celinskih plovnih poteh in pomorskemu prometu, zlasti zaradi spodbujanja manjše uporabe cestnega prometa. V letalskem in železniškem sektorju obstajajo ukrepi, katerih namen je povečati učinkovitost infrastrukture, pripravljajo pa se tudi tehnološke izboljšave sektorja cestnega prometa. Vsi sektorji bodo imeli koristi zaradi možnosti, ki jih bo projekt Galileo ponujal na področju upravljanja flot in optimizacije prometnih poti za preprečevanje zasičenosti in nesreč.

## **2.5. Nesreče**

Varnost je od samih začetkov prometne politike EU eden najpomembnejših vidikov. Na ravni EU obstaja veliko različnih varnostnih zahtev za nova cestna vozila, pa tudi zahteve v zvezi s pridobitvijo vozniškega dovoljenja, omejitvijo hitrosti za avtobuse ter zagotavljanjem brezhibnosti vozil in infrastrukture. Veliko je tudi različnih varnostnih ukrepov v železniškem sektorju in sektorju prometa po celinskih plovnih poteh, ki se nanašajo na tirna vozila in plovila, v železniškem sektorju pa tudi na infrastrukturo in organizacije. V pomorskem sektorju je veliko ukrepov za povečanje varnosti, preprečevanje nesreč, v katerih so udeležene ladje, potniki in posadka ter za zmanjšanje učinka nesreč na okolje. Vse te ukrepe dopolnjujejo inšpekcijski pregledi. Varnostni ukrepi v letalskem sektorju se nanašajo na konstrukcijo, vzdrževanje in uporabo zrakoplovov ter na izdajo dovoljenj osebju. V letalskem, železniškem in pomorskem sektorju obstajajo zahteve glede preiskovanja nesreč in poročanja o njih.

## **3. USTREZNO DOLOČANJE CEN...**

Za povečanje trajnosti prometa in odpravljanje njegovih petih različnih negativnih učinkov je ključnega pomena, da se izkoristijo obstoječi instrumenti politike. Kot je bilo že navedeno, je pri tem odločilnega pomena ustrezno določanje cen, zato je v središču pristopa Komisije. Komisija v ta namen skupaj s tem sporočilom predstavlja dve pobudi, in sicer sporočilo o internalizaciji zunanjih stroškov prometa in predlog za pregled obstoječe direktive o cestnih pristojbinah za uporabo infrastrukture za težka tovorna vozila.

### **3.1. Internalizacija zunanjih stroškov prometa**

To sporočilo in njegove priloge vsebujejo dva elementa. Prvi je skupni okvir za ocenjevanje zunanjih stroškov prometa. Ta temelji na rezultatih s strani Komisije

financiranega pregleda najboljših praks, predloga metodologije in priprave priročnika z referenčnim vrednostmi za zunanje stroške. Sporočilo vsebuje tudi smernice za uporabo teh vrednosti za zunanje stroške.

Drugi element sporočila je strategija, ki za vse načine prevoza opredeljuje, kako se lahko zunanji stroški internalizirajo. Na ta način izpolnjuje zahtevo iz direktive o cestnih pristojbinah za težka tovorna vozila<sup>7</sup>. Pri strategiji je upoštevano dejstvo, da se pri nekaterih učinkih, kot sta hrup in zasičenost, stroški, ki jih uporabniki prevoznih storitev povzročijo družbi, razlikujejo glede na prostor, čas in način, pri drugih, kot so emisije toplogrednih plinov, pa ne. Zato se strategija nanaša na načine prevoza in njihove učinke.

Komisija vedno poudarja pomen ekonomskih instrumentov pri doseganju svojih ciljev politike. V tej povezavi so bila prizadevanja za internalizacijo zunanjih stroškov prometa ključen element bele knjige o prometu iz leta 2001 in njenega vmesnega pregleda iz leta 2006. EU je že pričela z internalizacijo teh zunanjih stroškov, in sicer z že omenjenimi pravili glede obdavčitve motornega goriva ter predlogi Komisije, da se letalski sektor vključi v sistem EU za trgovanje z emisijami in da se v letne takse za uporabo infrastrukture in davek ob registraciji vozila vračunajo emisije CO<sub>2</sub>. Ta strategija temelji na teh pobudah.

V sektorju cestnega prometa uvaja strategija neposredne ukrepe za bolj učinkovito internalizacijo, in sicer s predlogom o cestnih pristojbinah za uporabo infrastrukture za težka tovorna vozila (glej oddelek 3.2). Zasebnega prometa strategija zaradi načela subsidiarnosti ne obravnava, vendar Komisija države članice spodbuja k izvajanju sistema zaračunavanja pristojbin za ves cestni promet in ne samo za težka tovorna vozila, saj bi tako vse udeležence v prometu spodbujale k spremembi ravnanja, s tem pa bi se povečali tudi pomembni pozitivni učinki.

Tudi v železniškem sektorju bo imel predlog o internalizaciji za težka tovorna vozila pozitiven učinek, saj bo nudil dodatne možnosti za internalizacijo v sektorju, pod pogojem, da bo internalizacija potekala tudi pri drugih načinih prevoza.

V strategiji so navedeni tudi nadaljnji koraki pri drugih načinih prevoza. Za celinske plovne poti napoveduje internalizacijo vseh zunanjih stroškov v sektorju, v pomorskem sektorju, kjer se internalizacija še ni pričela, pa Komisijo zavezuje k temu, da bo v letu 2009 ukrepala, če Mednarodna pomorska organizacija do takrat ne bo sprejela konkretnih ukrepov za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov, za kar si EU aktivno prizadeva. Ukrepi Komisije bi lahko vključevali integracijo sektorja v sistem EU za trgovanje z emisijami. Za pomorski sektor bo strategija pripravljena v skladu z novo evropsko celostno pomorsko politiko<sup>8</sup>.

Hkrati strategija napoveduje v nadaljevanju leta 2008 medsektorski ukrep za internalizacijo: pregled direktive o obdavčitvi energije. S tem bo zagotovila, da bo

---

<sup>7</sup> Direktiva 2006/38/ES o spremembi Direktive 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila.

<sup>8</sup> COM(2007) 575. Ta politika vsebuje več predlogov za izboljšanje trajnosti (za doseg okolju prijaznejšega) pomorskega prometa. Za več podrobnosti glej oddelek 4 delovnega dokumenta Komisije o ukrepih za okolju prijaznejši promet, SEC(2008) 2206.

obdavčitev energije bolje dopolnjevala sistem EU za trgovanje z emisijami in bolje odražala cilje EU glede podnebnih sprememb, energije in kakovosti zraka.

Strategija bo ocenjena leta 2013.

### **3.2. Zaračunavanje pristojbin za uporabo cestne infrastrukture**

Cestni promet povzroča večino zunanjih stroškov prometa, zato je ustrezno določanje cen na tem področju izredno pomembno. Revizija direktive o cestnih pristojbinah za težka tovorna vozila, ki bo države članice spodbujala k izvajanju diferenciranih sistemov zaračunavanja pristojbin, bo izboljšala učinkovitost in okoljsko uspešnost cestnega tovornega prometa, kar je zlasti pomembno zaradi njegovega prispevka k prometu in emisijam.

Direktiva trenutno državam članicam aktivno preprečuje, da bi čim bolj izkoristile svoje sisteme cestninjenja ali sisteme, ki jih razvijajo. Pristojbin trenutno ni mogoče izračunati in diferencirati na podlagi zunanjih stroškov. To pomeni, da države članice ne morejo zagotoviti zadostnih spodbud za upravljavce, da bi svoje vozne parke posodobili s čistejšimi vozili ter prilagodili svoje načrtovanje poti in logistiko, da bi bila bolj trajnostna.

S predlogom bi se to spremenilo, saj bi ta državam članicam zagotovil okvir za uspešnejšo diferenciacijo pristojbin<sup>9</sup> glede na lokalno onesnaževanje (onesnaževanja zraka in onesnaževanje s hrupom)<sup>10</sup> in zasičenost, ki ju določeno vozilo povzroča v času, ko se uporablja. Z zmanjšanjem zasičenosti bo tudi občutno prispeval k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>.

Da bi zagotovili, da cestnine ustrezajo dejanski okoljski škodi in povzročeni zasičenosti ter da notranji trg še naprej pravilno deluje, Komisija predlaga, da bi se zunanji stroški izračunali po skupni in pregledni metodi. Direktiva bi tudi določala, da se vsi prihodki, nastali na podlagi sistema, namenijo zmanjšanju okoljskih učinkov prometa in zasičenosti<sup>11</sup> ter da se po preteku prehodnega obdobja pristojbine zaračunavajo z elektronskimi sistemi.

## **4. DOPOLNILNI UKREPI**

Kot je navedeno zgoraj, so za zmanjševanje negativnih učinkov prometa potrebni ukrepi za ustrezno določanje cen in dopolnilni ukrepi. To velja še toliko bolj, ker se zaradi cen nekaterih proizvodov in storitev, kot je prevoz, ravnanje mogoče ne bo spremenilo (povpraševanje je bolj neelastično), kot to poudarja tudi strategija iz sporočila o internalizaciji. Zato so pomembni dopolnilni ukrepi. Komisija v ta namen hkrati s tem sporočilom predstavlja sporočilo glede zmanjšanja hrupa v železniškem prometu, ki ga povzročijo obstoječi vagoni, in bo v naslednjih 18 mesecih sprejela

---

<sup>9</sup> Dokler se povrnejo samo stroški infrastrukture in je izpolnjena vrsta pogojev, med drugimi tudi ta, da niso ustvarjeni dodatni prihodki, obstoječa direktiva do neke mere dopušča diferenciacijo cestnin.

<sup>10</sup> Stroški, nastali zaradi emisij CO<sub>2</sub>, bodo po predvideni reviziji direktive o obdavčitvi energije vračunani v davek na gorivo.

<sup>11</sup> Na primer alternativni infrastrukturi, upravljanju prometa in raziskavam.



dodatne ukrepe, ki bodo osredotočeni na različne načine prevoza in njihove učinke. Ti so navedeni spodaj.

#### **4.1. Zmanjšanje hrupa, ki ga povzroči železniški promet**

Po ocenah je 10 % prebivalstva EU izpostavljenega visokim ravnem hrupa iz železniškega prometa in prav hrup je eden glavnih dejavnikov, ki omejuje nadaljnjo rast sektorja. Zmanjšanje hrupa bo imelo pozitiven učinek že samo po sebi, pa tudi zato, ker bo zaradi tega razvoj železniškega prometa bolj sprejemljiv za javnost. Če bo mogoče zaradi tega železniško infrastrukturo lažje širiti in učinkoviteje uporabljati, bo to pripomoglo k preusmeritvi potnikov in tovora s ceste na železnico, kar bo zmanjšalo skupne učinke prometnega sektorja na družbo.

Glede na to, da pravila EU že omejujejo emisije hrupa novih tirnih vozil, se to sporočilo osredotoča na obstoječe vagonne in določa ukrepe, na podlagi katerih je treba večino teh vagonov opremiti z nizkohrupnimi zavorami. Strategija združuje največje dovoljene emisije hrupa, prostovoljne zaveze in zakonodajo, ki predvideva finančne spodbude.

Komisija bo v letu 2008 predlagala zakonske predpise, s katerimi namerava uskladiti sisteme zaračunavanja pristojbin v Evropi, tako da bo prilagodila obstoječa pravila glede pristojbin za dostop do tirov. Za manj hrupne vagonne bo treba plačevati manj kot za hrupne, s čimer bodo povrnjene potrebne investicije. Nameščanje tihih zavor naj bi se končalo leta 2015. Po naknadni namestitvi se bodo za preostale hrupne vagonne uvedle višje pristojbine, države članice pa bodo uvedle zgornje meje za emisije hrupa, s katerimi bodo omejile skupno raven hrupa na določenih odsekih tirov in tako zagotovile spodbudo za uporabo tišjih vagonov, če bodo tako želele.

Da bi pospešila izvajanje, Komisija spodbuja tudi prostovoljno zavezo, da se lastnikom vagonov še pred iztekom pravnih rokov pošilja cenovne signale.

#### **4.2. Ukrepi, ki bodo sprejeti v naslednjih 18 mesecih**

##### *4.2.1. Podnebne spremembe*

Ker so podnebne spremembe verjetno največji izziv za EU in za prometni sektor, bo Komisija predlagala ukrepe, ki presejajo ukrepe, navedene zgoraj za internalizacijo zunanjih stroškov. V letalskem sektorju bo Komisija predlagala zakonodajo o emisijah dušikovih oksidov (NO<sub>x</sub>), ki jih ta povzroča, v sektorju cestnega prometa pa bo do konca leta 2008 predlagala zmanjšanje emisije CO<sub>2</sub> iz novih dostavnih vozil, uvedbo sistema za označevanje pnevmatik in pregled obstoječe direktive o označevanju motornih vozil.

##### *4.2.2. Lokalno onesnaževanje*

Obstaja že mnogo ukrepov EU za bolj proti lokalnemu in regionalnemu onesnaževanju, zato so nove pobude osredotočene na to, da jih okrepijo in dopolnijo.

Glede na prispevek hlapnih organskih spojin k smogu je zelo pomembno, da se omejijo njihove emisije med točenjem goriva v osebne avtomobile na bencinskih postajah. Komisija bo zato predlagala ustrezno zakonodajo. Tudi omenjeno znižanje emisij NO<sub>x</sub> iz letalstva bo prispevalo k zmanjševanju lokalnega onesnaževanja zraka.

Nadaljnje zmanjšanje vsebnosti žvepla v tekočih gorivih bo stroškovno učinkovito zmanjšalo emisije onesnaževal v zraku. Da bi to dosegli, bo Komisija v letu 2009 pripravila predlog, v katerem bo upoštevala občuten nedavni napredek v okviru Mednarodne pomorske organizacije in v katerega bo vključila tudi goriva za pomorski promet.

#### 4.2.3. *Hrup*

Hrup povzroča vedno večje obremenitve, negativno vpliva na zdravje<sup>12</sup> ter omejuje izgradnjo prometne infrastrukture, zato Komisija meni, da je zelo pomembno, da nadaljuje s prizadevanji za zmanjšanje emisij hrupa v prometu. Poleg zakonodajnih predlogov o hrupu iz železniškega prometa (glej oddelek 4.1) lahko Komisija z revizijo obstoječe direktive o hrupu zrakoplovov sprejme nadaljnje ukrepe za omejevanje hrupa na letališčih v EU. V letu 2009 bo Komisija predlagala tudi revizijo direktive o okoljskemu hrupu.

#### 4.2.4. *Zasičenost*

Glede na to, da stroški zaradi zasičenosti cestne infrastrukture predstavljajo okrog 1,1 % BDP EU letno, Komisija meni, da je zmanjševanje zasičenosti prednostna naloga. Internalizacija zunanjih stroškov prek pametnih sistemov zaračunavanja pristojbin za uporabo cestne infrastrukture bo pri tem ključnega pomena, predlog za revizijo direktive o cestnih pristojbinah za uporabo infrastrukture za težka tovorna vozila pa bo glavni instrument EU v cestnem sektorju. Poleg tega bo Komisija v okviru programa vseevropskih omrežij zagotovila sredstva za ukrepe v zvezi z elektronskimi sistemi cestninjenja, če te ukrepe izvajata skupaj vsaj dve državi članici. Komisija bo tudi pojasnila, do kakšne mere in pod kakšnimi pogoji bo v to vključena tudi oprema za pobiranje cestnin, ki je nameščena v vozilih.

V letalskem sektorju je namen nedavnega paketa o enotnem evropskem nebu trikratno povečati zmogljivost evropskega zračnega prostora in hkrati zmanjšati emisije v zrak na posamezen let do 10 %.

#### 4.2.5. *Medsektorski ukrepi*

Komisija bo tudi predlagala ukrepe, ki bodo pozitivno vplivali na več negativnih učinkov, zlasti v železniškem prometu in prometu po celinskih plovni poteh, ki pomenita alternativo cestnemu prometu. Na področju železniškega prometa bo Komisija sprejela zakonodajni predlog o prevozu tovora in predlog o reviziji direktive o zaračunavanju pristojbin za uporabo železniške infrastrukture (vključno s spremembami iz oddelka 4.1).

V akcijskem načrtu o mobilnosti v urbanih območjih bo obravnavanih vseh pet negativnih učinkov, predlagani pa bodo tudi ukrepi z jasno dodano vrednostjo za EU, pri čemer bo upoštevano načelo subsidiarnosti. Razlikovalo se bo med ukrepi, ki jih je mogoče sprejeti kratkoročno, in srednje- do dolgoročnimi ukrepi.

V zeleni knjigi o vseevropskih prometnih omrežjih bo zajet pregled obstoječe politike, poskušalo pa bo potegniti tudi koristne zaključke na podlagi izkušenj ter

---

<sup>12</sup> Za primer glede hrupa na letališčih glej COM(2008) 66.

proučiti, kako v naslednjih letih na najboljši način doseči napredek pri tej politiki. To bo vključevalo krepitev dimenzije trajnostnega razvoja pri omrežjih in oceno, kako lahko na najboljši način prispevajo k omejevanju podnebnih sprememb.

V akcijskem načrtu o inteligentnih prometnih sistemih za cestni promet, ki jih bo spremljala zakonodajna pobuda, bo predstavljen skupni pristop za dajanje obstoječih tehnologij na trg in za njihovo uporabo. Namen načrta je določiti osrednje aplikacije inteligentnih prevoznih sistemov v Evropi, izoblikovati njihove poslovne možnosti, organizirati potrebne raziskave in preverjanja ter upravljati njihovo izvajanje v Evropi s strani upravljavcev cestne infrastrukture, industrije, ponudnikov storitev in uporabnikov cest. Te tehnologije bodo pripomogle k zmanjšanju zasičenosti, hkrati pa bodo povečale varnost in učinkovitost goriva, ker bodo prevoznikom in potnikom omogočile načrtovanje poti, zaradi česar se bodo izognili prometnim zastojem, vladnim organom pa bodo omogočile preusmerjanje prometa iz območij, kjer bi ta pospeševal lokalno onesnaževanje zraka. Poleg tega bo zaradi učinkovitejše uporabe obstoječe infrastrukture potrebne manj nove infrastrukture, s čimer se bo izognilo razdrobljenosti in zapečatenju tal. V ta načrt spada tudi uporaba bodočih aplikacij Galileo.

## **5. SKLEPNE UGOTOVITVE**

Da bi dosegli trajnostno mobilnost, so poleg prizadevanj Komisije potrebna tudi prizadevanja vseh ostalih zainteresiranih strani. Medtem ko tri pobude, ki spremljajo to sporočilo (sporočili o internalizaciji zunanjih stroškov prometa in o zmanjšanju hrupa iz železniškega prometa ter predlog za revizijo direktive o cestnih pristojbinah za uporabo infrastrukture za težka tovorna vozila), in drugi ukrepi, ki so določeni v njem, pomenijo nadaljnji prispevek Komisije pri obvladovanju izzivov, so za povečanje njihove učinkovitosti potrebni usklajeni ukrepi vseh zainteresiranih strani.

Trije novi ukrepi, ki spremljajo to sporočilo, temeljijo na številnih obstoječih pobudah, ki so navedene v spremljevalnem seznamu, da bi dosegli kratko- in srednjeročen napredek, vendar je Komisija usmerjena tudi dolgoročno. V letu 2009 bo predstavila poročilo o dolgoročnih scenarijih za razvoj prometne politike v naslednjih 20–40 letih ter interno proučila nadaljnje ukrepe za sedanjo belo knjigo o prometu, ki obravnava obdobje, ki se bo končalo leta 2010. Jasno je, da bo treba pri razvoju prihodnje politike strogo upoštevati številna vprašanja, med katere spadajo morebitni nadaljnji ukrepi na podlagi kjotskega protokola po letu 2012 in izkoriščanje številnih možnosti, ki jih nudi Galileo.

Komisija Evropski parlament in Svet poziva, da ta pristop podpreta.