



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 22.6.2006  
COM(2006) 314 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE SVETU IN EVROPSKEMU PARLAMENTU**

**Naj Evropa ostane v gibanju -  
Trajnostna mobilnost za našo celino  
Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001**

**{SEC(2006) 768 }**

## KAZALO

1.	Nov okvir za evropsko prometno politiko .....	3
1.1.	Cilji prometne politike .....	3
1.2.	Razvoj okvira .....	4
1.3.	Evropska prometna politika 2001–2006 .....	6
2.	Razmere v prometnem sektorju .....	7
2.1.	Rast prometa.....	7
2.2.	Vplivi prometa .....	8
3.	Trajnostna mobilnost na notranjem trgu – povezovanje evropejcev .....	9
3.1.	Kopenski promet .....	9
3.2.	Letalstvo.....	10
3.3.	Vodni promet .....	11
4.	Trajnostna mobilnost za državljane – zanesljiv in varen promet.....	12
4.1.	Zaposlovanje in delovni pogoji.....	12
4.2.	Pravice potnikov.....	12
4.3.	Varnost .....	13
4.4.	Zaščita .....	13
4.5.	Mestni promet .....	14
5.	Promet in energija .....	14
6.	Optimiziranje infrastrukture.....	15
6.1.	Dva izziva: zmanjšanje prezasedenosti in povečanje dostopnosti.....	15
6.2.	Uporaba vseh virov financiranja .....	16
6.3.	Pametno zaračunavanje.....	17
7.	Inteligentna mobilnost.....	18
7.1.	Prometna logistika.....	18
7.2.	Inteligentni prometni sistemi.....	18
8.	Globalna razsežnost .....	19
9.	Zaključek: prenovljena agenda .....	20
	PRILOGA 1.....	22
	PRILOGA 2.....	24

## 1. NOV OKVIR ZA EVROPSKO PROMETNO POLITIKO

### 1.1. Cilji prometne politike

Cilji prometne politike Cilj trajnostne prometne politike EU je, da naši prometni sistemi izpolnjujejo gospodarske, družbene in okoljske potrebe. Učinkoviti prometni sistemi so bistveni za blaginjo Evrope, saj imajo velik vpliv na gospodarsko rast, družbeni razvoj in okolje. Prometna industrija predstavlja približno 7 % evropskega BDP in približno 5 % zaposlenosti v EU. Je pomembna gospodarska panoga sama po sebi in pomembno prispeva k delovanju evropskega gospodarstva kot celote. Mobilnost blaga in oseb je bistvena sestavina konkurenčnosti evropske industrije in storitev. Mobilnost je tudi bistvena pravica državljanov.

Prometna politika Evropske unije se je na začetku razvijala počasi, v zadnjih petnajstih letih pa se razvija zelo hitro. **Cilji** prometne politike EU od Bele knjige o prometu iz leta 1992<sup>1</sup> prek Bele knjige iz leta 2001<sup>2</sup> in do današnjega sporočila ostajajo veljavni: pomagati zagotoviti Evropejcem smotrne in učinkovite prometne sisteme, ki:

- *ljudem in podjetjem v vsej Uniji nudijo visoko stopnjo mobilnosti; razpoložljivost cenovno dostopnih in visokokakovostnih prometnih rešitev je ključnega pomena za uresničevanje nemotenega pretoka ljudi, blaga in storitev, za izboljšanje socialne in ekonomske kohezije in za zagotavljanje konkurenčnosti evropske industrije;*
- *varujejo okolje, zagotavljajo varnost oskrbe z energijo, spodbujajo minimalne delovne standarde za sektor ter varujejo potnika in državljana;*
  - pritiski na okolje so se zelo povečali, veliki zdravstveni in okoljski problemi pa bodo prisotni tudi v prihodnje, na primer na področju onesnaževanja zraka<sup>3</sup>. Zato je treba spodbujati visoko stopnjo varovanja in izboljšanja kakovosti okolja.
  - Tudi promet, kot eden glavnih porabnikov energije, mora prispevati k zagotavljanju varnosti oskrbe z energijo.
  - Na družbenem področju politika EU spodbuja izboljšanje kakovosti zaposlenosti in boljšo usposobljenost evropskih delavcev v prometu.
  - Politika EU tudi varuje evropske državljanke kot uporabnike in ponudnike prometnih storitev, kot potrošnike in v smislu varnosti.
- *so inovativni pri podpiranju prvih dveh ciljev mobilnosti in varovanja s povečevanjem učinkovitosti in trajnosti rastočega prometnega sektorja; politika EU razvijajo in prinašajo na trg jutrišnje inovativne rešitve, ki so energetske učinkovite, uporabljajo nadomestne energetske vire ali podpirajo zrele, velike inteligentne prometne projekte, kot je Galileo;*

---

<sup>1</sup> (COM(92) 494) z dne 2. decembra 1992: „Prihodnji razvoj skupne prometne politike“.

<sup>2</sup> (COM(2001) 370) z dne 12.9.2001: „Evropska prometna politika za 2010: čas za odločitve“.

<sup>3</sup> (COM(2005) 446 končno z dne 20. septembra 2005 o tematski strategiji o onesnaževanju zraka.

- *se povezujejo na mednarodni ravni z načrtovanjem politik Unije za krepitev trajnostne mobilnosti, varstva in inovativnosti* s sodelovanjem v mednarodnih organizacijah; vlogi EU kot svetovne voditeljice pri trajnostnih prometnih rešitvah, gospodarskih panogah, opreми in storitvah je treba dati še večjo veljavo.

Ti cilji postavljajo prometno politiko Unije v središče **lizonske agende** za rast in zaposlovanje. Kot kaže to sporočilo, so cilji tudi dolgoročne narave in usklajujejo zahteve gospodarske rasti, socialnega varstva in varstva okolja v vseh političnih izbirah<sup>4</sup>.

Notranji trg je že prinesel koristi cestnemu in letalskemu sektorju in to se v prihodnje pričakuje tudi za železniški in vodni promet. Zaradi večje učinkovitosti, ki jo podpirajo politike EU, bosta zlasti železniški in vodni promet postala bolj konkurenčna, zlasti na daljših progah. Mobilnost je treba s pomočjo številnih političnih instrumentov **ločiti** od negativnih stranskih učinkov. Zato bo morala prihodnja politika **optimizirati** možnosti vsake vrste prometa za uresničevanje ciljev čistih in učinkovitih prometnih sistemov. Povečati je treba možnosti tehnologije, s katero bi bil promet bolj prijazen okolju, zlasti v zvezi z emisijami toplogrednih plinov. Številni veliki infrastrukturni projekti bodo v pomoč pri blažitvi pritiskov na okolje v določenih koridorjih. Kjer je primerno, je treba doseči **prehod** na okolju bolj prijazne vrste prometa, zlasti pri dolgih razdaljah, v mestnih območjih in v prezasedenih koridorjih. Hkrati je treba optimizirati vse vrste prometa. Vse vrste prometa morajo postati bolj okolju prijazne, varne in energetsko učinkovite. Nenazadnje se bo s **somodalnostjo**, tj. učinkovito uporabo različnih vrst prometa samostojno in v kombinaciji, doseglo optimalno in trajnostno izkoriščanje virov. Ta pristop je v celoti v skladu s sklepi Evropskega sveta z dne 16. 6. 2006 in prenovljeno strategijo trajnostnega razvoja, zlasti s poglavjem o prometu.

## 1.2. Razvoj okvira

Cilji ostajajo nespremenjeni, splošni okvir prometne politike EU pa se razvija:

- S **širitvijo** je dobila EU celinsko razsežnost. Širitev glavnih osi vseevropskega omrežja ustvarja več koridorjev, ki so posebej primerni za železniški in vodni promet. Evropski polotok je vedno večja pomorska sila: Baltsko morje je večinoma obkroženo z državami članicami EU, velike reke, vključno z osjo Ren-Donava, pa omogočajo medsebojno povezavo pomorskih con. Unija, v kateri je 25 držav, kmalu pa jih bo 27, je bolj raznolika. Na gosto naseljenem in industrializiranem „srednjem zahodu“ so glavna vprašanja onesnaževanje, raba zemljišč in zastoji, za druge države članice pa je glavna skrb še vedno dostopnost. Na nekaterih političnih področjih lahko ta raznolikost zahteva bolj raznolike rešitve, ki puščajo prostor za lokalne, regionalne in nacionalne rešitve in pri tem zagotavljajo vseevropski notranji prometni trg.
- Prometna **industrija** se je spremenila. Predvsem v letalstvu in pomorskem prometu poteka konsolidacija na evropski ravni. Notranji trg je prispeval k oblikovanju konkurenčnega mednarodnega cestnega prometa blaga in večjemu številu aktivnosti tudi na železnici. V zadnjih petih letih so učinki globalizacije povzročili ustanavljanje velikih logističnih gospodarskih družb, ki poslujejo po

---

<sup>4</sup> Glej Sporočilo Komisije COM(2005) 658 končno z dne 13.12.2005 o pregledu strategije trajnostnega razvoja. Izhodišča za ukrepanje.

vsem svetu. Evropska prometna politika se bo morala veliko bolj osredotočiti na krepitev mednarodne konkurenčnosti svojih večmodalnih prometnih gospodarskih panog in na ponujanje celostnih rešitev med vrstami prometa ter se pri tem osredotočiti na ozka grla in šibke člene v logistični verigi. Hkrati mora notranji trg še naprej zagotavljati prostor za novoustanovljena podjetja in MSP.

- Promet hitro postaja visokotehnološka gospodarska panoga, zato so raziskave in **inovacije** odločilnega pomena za nadaljnji razvoj. V okviru povečanega proračuna za raziskave 7. okvirnega evropskega programa za raziskave in razvoj (2007–2013) tehnološke inovacije v prometu neposredno prispevajo k evropski konkurenčnosti, okoljski in socialni agendi. Na podlagi agend strateškega raziskovanja, ki so jih razvile evropske tehnološke platforme v prometu, dejavnosti vključujejo okolju bolj prijazen kopenski in zračni promet, posodobitev upravljanja zračnega prometa, odpravo zastojev na evropskih prometnih koridorjih, mobilnost v mestih, intermodalnost in interoperabilnost, varnost in zaščito v prometu ter konkurenčno industrijsko bazo. Med najbolj obetajočimi prednostnimi področji so inteligentni prometni sistemi, ki vključujejo komunikacijo, navigacijo in avtomatizacijo, tehnologijo motorjev, ki zagotavlja večjo učinkovitost goriva in spodbuja uporabo alternativnih goriv.
- V prometno politiko je treba vključiti **mednarodne okoljske zaveze**, vključno z zavezami v okviru Kjotskega protokola. Emisije CO<sub>2</sub> predstavljajo izziv, kakovost zraka, obremenitev s hrupom in raba zemljišč pa zahtevajo neprestano pozornost kljub znatnemu napredku v preteklem desetletju, na primer pri zmanjševanju škodljivih emisij.
- Prometna politika mora prispevati k uresničevanju cilja evropske energetske politike, kot je določena v sklepih Evropskega sveta, sprejetih marca 2006, zlasti glede zanesljivosti dobav in trajnosti. Promet predstavlja 30 % skupne **porabe energije** v EU. Ker je 98 % prometnega sektorja odvisnega od nafte, nanj vplivajo visoke cene nafte, ki spodbujajo boljšo energetske učinkovitost, rešitve glede raznovrstne dobave in politike, ki vplivajo na povpraševanje, ob podpori novih, inovativnih tehnologij.
- **Mednarodni okvir** se je spremenil tudi na druge načine. Stalna nevarnost terorizma je na promet vplivala bolj kot na kateri koli drug sektor. Gospodarska globalizacija vpliva na trgovinske tokove in povečuje povpraševanje po mednarodnem prometu v novo nastala gospodarstva in iz njih. EU in države članice so s skupnim delom na dobri poti, da oblikujejo globalno sliko, ki bo bolje odražala naše gospodarske, družbene in okoljske interese. Zunanja prometna politika EU se razlikuje glede na državo, regijo in vrsto prometa. Politika do držav kandidatk za pristop in celo do njihovih partnerjev v evropskem sosedstvu sedaj poudarja postopno širitev notranjega prometnega trga v te države.
- Razvija se tudi evropsko **uprava**. Osnovni pravni okvir notranjega trga je v veliki meri že urejen. Sedaj je veliko odvisno od učinkovitega izvajanja. Po potrebi se sprožijo postopki za ugotavljanje kršitev zaradi neizvajanja. Hkrati pa izkušnje, pridobljene z opazovanjem notranjega trga in obsežnimi posvetovanji z zainteresiranimi stranmi, Komisiji pomagajo pri spodbujanju izmenjave najboljše prakse in zagotavljanju boljših predpisov, vključno s poenostavitvijo, kadar koli je

to mogoče. Predpisi morajo iti v korak z inovacijami. Na štirih področjih prometne politike so bile ustanovljene evropske agencije: ta druga raven evropske uprave zagotavlja specializiran tehnični vložek in je v pomoč pri izvajanju pravnega reda.

### 1.3. Evropska prometna politika 2001–2006

V Beli knjigi iz leta 2001 so določeni štirje glavni izzivi: neuravnoteženost razvoja različnih vrst prometa, zastoji na poteh, v mestih in v zračnem prostoru ter vpliv na okolje. Skladno s tem je Bela knjiga predlagala politike za prilagoditev ravnotežja med vrstami prometa, poudarila potrebo po odpravi ozkih grl v vseevropskih omrežjih (TEN) in zmanjšanju števila prometnih nesreč, zahtevala je učinkovito politiko zaračunavanja infrastrukture in trdila, da bi Skupnost morala okrepiti svoj položaj v mednarodnih organizacijah. Treba je upoštevati, da se v Beli knjigi pričakuje velika gospodarska rast, ki pa se ni uresničila.

Od leta 2001 so bili odobreni pomembni zakonodajni predlogi, ki se zdaj začenjajo izvajati, kot so odprtje železniškega prevoza blaga konkurenci, izboljšani družbeni pogoji cestnega prometa, opredelitev 30 prednostnih projektov TEN, oblikovanje enotnega evropskega neba, krepitev pravic letalskih potnikov, nova direktiva o zaračunavanju cest, po kateri se uporabnine na podlagi razdalje lahko v nekaterih primerih usmerijo v financiranje infrastrukture, spodbujanje intermodalnega prometa s programom Marco Polo in okrepitev pravnega okvira varnosti v pomorskem prometu. EU je pokazala tudi svojo zmožnost razvijati industrijske inovacijske programe, kot so Galileo, evropski sistem za vodenje železniškega prometa (ERTMS) in evropski glavni načrt za vodenje zračnega prometa (SESAR). Večina ukrepov Bele knjige je bilo predlaganih ali sprejetih. Polni opis teh ukrepov in presoja predvidenih vplivov so navedeni v Prilogi 3 „Presoja vpliva“.

V preteklih letih so potekala obsežna **posvetovanja**. Ta posvetovanja so poudarila osrednjo vlogo prometa pri gospodarski rasti in potrebo po ponovni prilagoditvi političnih ukrepov. V odgovoru na večkratna vprašanja in prispevke med posvetovanji sporočilo „Naj Evropa ostane v gibanju – trajnostna mobilnost za našo celino“ gradi na ciljih prometne politike EU od njene večje ponovne uvedbe leta 1992 in na ukrepih, določenih v Beli knjigi iz leta 2001, od katerih jih je bila večina izvedena po pričakovanjih<sup>5</sup>.

Izkušnje od leta 2001 ter nadaljnje študije in projekcije kažejo, da ukrepi, ki jih je leta 2001 predvidela Komisija, sami po sebi ne bodo zadostovali za nadaljnje uresničevanje temeljnih ciljev politike EU, zlasti pri obvladovanju negativnih okoljskih in drugih učinkov rasti prometa ob hkratnem omogočanju mobilnosti kot najpomembnejšega cilja prometne politike. V razširjeni EU, ki se nahaja v globaliziranem, hitro spreminjajočem se svetu, so potrebni **širši in bolj prožni instrumenti prometne politike**. Rešitve lahko vključujejo evropske predpise in njihovo enotno uporabo, ekonomske instrumente, mehke instrumente in tehnološko vključevanje ter geografsko različne pristope z uporabo metod zakonodaje po meri ali okrepljenega sodelovanja. V skladu s politiko Komisije o boljših predpisih se bo Komisija pred konkretnimi predlogi na vsakem posebnem področju opirala na posvetovanja z državljani in drugimi zainteresiranimi stranmi ter na analizo gospodarskega, okoljskega in družbenega vpliva. V prilogi 3 so obrazložene različne politične možnosti, ki so bile ovrednotene za predlog tukaj predstavljene politične linije.

---

<sup>5</sup> Glej tabelo v priloženi presoji vpliva, v kateri je seznam teh ukrepov in njihovo stanje izvajanja.

## 2. RAZMERE V PROMETNEM SEKTORJU

### 2.1. Rast prometa

Rast prometa blaga v EU je bila z letno stopnjo 2,8 % na splošno v skladu z gospodarsko rastjo, ki je bila v obdobju 1995–2004 povprečno 2,3 %. Stopnja rasti potniškega prometa je bila nižja, in sicer 1,9 %<sup>6</sup>. Skupno se je prevoz blaga v obdobju 1995–2004 povečal za 28 %, potniški promet pa za 18 %, pri čemer se je cestni prevoz blaga povečal za 35 %, cestni prevoz potnikov pa za 17 %. Pomorski promet na kratkih razdaljah je naraščal s skoraj enako stopnjo. Železniški prevoz blaga v državah članicah, ki so zgodaj odprle trg storitev v železniškem prometu, se je v primerjavi z drugimi državami bolj povečal. Skupno se je železniški prevoz blaga v obdobju 1995–2004 povečal za 6 %. Prevoz potnikov po železnici se je zelo povečal (čeprav ne tako hitro kot ostale vrste prometa) in skoraj četrtno tega se sedaj pripisuje vlakom za visoke hitrosti. Letalski promet znotraj EU se je kljub padcu po napadih 11. septembra v istem obdobju povečal za več kot 50 % in vključil učinke liberalizacije, ki se je začela že konec 80. let. Promet po celinskih plovnih poteh se je v nekaterih državah članicah v zadnjem desetletju zelo povečal (50 % v Belgiji; 30 % v Franciji).

Največji delež prometa znotraj EU se opravi po cestah, kar predstavlja 44 % tovornega prometa in 85 % potniškega prometa. Dejavniki povpraševanja, kot so zmanjšanje prevoza težkega blaga v razsutem stanju ter naraščajoči pomen storitev od vrat do vrat in ravno ob pravem času, so nedvomno prispevali k močni trajnostni rasti cestnega prometa. Delež, prepeljan po železnici, znaša 10 % oziroma 6 %. Med glavnimi strukturnimi trendi je dejstvo, da se je relativno upadanje železniškega prevoza blaga od leta 2001 ustavilo in da je v številnih državah članicah v porastu. Drug pomemben trend je močna in trajnostna dinamika zračnega in vodnega prometa. Zračni promet prevladuje na trgu potniškega prometa na dolge razdalje; nizkocenovni prevozniki sedaj predstavljajo 25 % vsega rednega zračnega prometa znotraj EU in so spodbudili rast regionalnih letališč. Pomorski promet predstavlja 39 % notranjega prometa blaga in skoraj 90 % obsega zunanjetrgovinske menjave. Ena četrtna ladij na svetu pluje pod evropsko zastavo, 40 % jih je v evropski lasti. Ker velike vodne poti obstajajo samo v nekaterih državah članicah, promet po celinskih plovnih poteh predstavlja samo 3 % skupnega prevoza blaga. Ta način prevoza ima tako še vedno veliko neizkoriščenih možnosti.

Bela knjiga iz leta 2001 je pričakovala 3 % povprečno gospodarsko rast, dejanska gospodarska rast v obdobju 2000–2005 pa je bila 1,8 %. Za obdobje med letoma 2000 in 2020 se napoveduje povprečna letna rast BDP po stopnji 2,1 % (52 % za celotno obdobje). Prevoz blaga naj bi rasel po podobni stopnji (50 % za celotno obdobje), za prevoz potnikov pa se pričakuje nižja rast, in sicer povprečno 1,5 % letno (35 % za celotno obdobje)<sup>7</sup>. Na podlagi modeliranja<sup>8</sup> je razvidno, da se bo delitev po načinih prometa dolgoročno bolj ali manj ustalila.

---

<sup>6</sup> Številke so navedene za EU 25.

<sup>7</sup> Napovedi na podlagi študije ASSESS: „Presoja prispevka TEN in drugih ukrepov prometne politike k srednjeročnemu izvajanju Bele knjige o evropski prometni politiki za leto 2010“ (2005); [http://ec.europa.eu/transport/white\\_paper/mid\\_term\\_revision/assess\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/white_paper/mid_term_revision/assess_en.htm).

<sup>8</sup> Te napovedi temeljijo na scenariju stalne politike na podlagi Bele knjige iz leta 2001 (glej študijo ASSESS). Več številke je v grafih 3 in 4 v Prilogi 2.

## 2.2. Vplivi prometa

Čeprav ima promet pomembno vlogo pri rasti, predstavlja tudi strošek za družbo. **Okoljski stroški** prometa so ocenjeni na 1,1 % BDP.<sup>9</sup> Prizadevanja za uresničevanje ciljev izpolnjevanja naraščajočih potreb po mobilnosti in strogih okoljskih standardov že kažejo prve znake trenja. Na primer, v številnih mestih niso izpolnjeni standardi kakovosti zraka, infrastrukturo pa je treba razvijati ob ustreznem upoštevanju varstva narave in omejitev pri načrtovanju. Zastoji na cestah so se povečali in EU stanejo približno 1 % BDP. Škodljive emisije v cestnem prometu so se zelo zmanjšale, poleg tega pa so se zaradi uvedbe katalizatorjev, filtrov za delce in drugih tehnologij, vgrajenih v vozila, v zadnjih 15 letih kljub naraščajočemu obsegu prometa za 30 % do 40 % zmanjšale emisije NO<sub>x</sub> in trdnih delcev. Vendar je iz tematske strategije o onesnaževanju zraka<sup>10</sup> razvidna potreba, da je glede cestnih vozil treba storiti več, predvsem z uvedbo standardov Euro 5 za lahka vozila (ki jim bo kasneje sledil Euro 6 oziroma Euro VI za težka tovorna vozila). Modeliranje kaže, da se bo ta trend nadaljeval, po drugi strani pa se bodo emisije CO<sub>2</sub> in hrup povečali. Ladijski promet je velik onesnaževalec zraka. Čeprav so letalski prevozniki v zadnjem desetletju zmanjšali porabo goriva za 1–2 % na potniški kilometer in so se emisije hrupa iz zrakoplovov zelo zmanjšale, se je zaradi rasti prometa skupni vpliv civilnega letalstva na okolje povečal. Emisije toplogrednih plinov iz zračnega prometa so se na primer v zadnjem desetletju vsako leto povečale za več kot 4 %. Skupaj domači promet predstavlja 21 % emisij toplogrednih plinov; te emisije so se od leta 1990 povečale za okrog 23 % in ogrožajo napredek pri doseganju kjotskih ciljev. Vendar bodo ukrepi Bele knjige iz leta 2001 le malo vplivali na te okoljske trende, zlasti glede emisij CO<sub>2</sub><sup>11</sup>. Nenazadnje bo treba posvetiti pozornost tudi obremenitvi s hrupom, ki jo povzročajo različni načini prometa.

**Varnost** se je zelo izboljšala. Od leta 2001 se je število smrtnih žrtev zmanjšalo za več kot 17 %, čeprav ne v vseh državah članicah. Vendar pa cestni promet s približno 41 600 smrtnimi žrtvami in več kot 1,7 milijona poškodovanimi leta 2005 ostaja najmanj varen način prometa<sup>12</sup>. To ni sprejemljivo in vsi akterji morajo okrepiti svoja prizadevanja za izboljšanje varnosti na cestah. Na tem področju se pričakuje, da bosta nadaljevanje ukrepov Bele knjige iz leta 2001 in pobuda e-Varnost<sup>13</sup> srednjeročno veliko prispevala k uresnitvi glavnega cilja, ki je prepoloviti število smrtnih žrtev.

Take projekcije, kot so predstavljene zgoraj, so odločilne pri načrtovanju in vrednotenju prometne politike, zlasti ob upoštevanju tega, kako dolgo traja, da se pokažejo konkretni učinki teh politik in z njimi povezanih naložb. Ti scenariji morajo upoštevati različne ravni toplogrednih plinov in omejitve fosilne energije.

---

<sup>9</sup> Glej projekt UNITE – končno poročilo. Okoljski stroški zajemajo stroške onesnaževanja zraka, hrupa in globalnega segrevanja. Izenačitev obračunov in mejnih stroškov za prometno učinkovitost. 5. okvir – RTR za promet. November 2003. Spletna stran: [www.its.leeds.ac.uk/UNITE](http://www.its.leeds.ac.uk/UNITE).

<sup>10</sup> Glej tudi Sporočilo Komisije v zvezi s tematsko strategijo o onesnaževanju zraka – COM(2005) 446 z dne 21. septembra 2006.

<sup>11</sup> Glej študijo ASSESS. Več informacij je v poročilu EEA (Evropska agencija za okolje) št. 3/2006 – TERM 2005 (Mehanizmi poročanja o prometu in okolju).

<sup>12</sup> Glej Sporočilo Komisije COM(2006) 74 končno o akcijskem programu za varnost v cestnem prometu – vmesni pregled.

<sup>13</sup> COM (2003) 542 končno: Informacijske in komunikacijske tehnologije za varna in inteligentna vozila; COM (2005) 431 končno: Zagotovitev sistema za klic v sili (eCall) državljanom.



→ Ukrepi: da bi omogočili razvoj in vrednotenje bodočih politik, je treba spodbujati obsežno razpravo o prometnih scenarijih za obdobje 20 do 40 let, da bi razvili instrumente za skupni pristop trajnostnega prometa.

### 3. TRAJNOSTNA MOBILNOST NA NOTRANJEM TRGU – POVEZOVANJE EVROPEJCEV

Notranji trg EU je glavni instrument za uresničevanje močne prometne industrije, ki prinaša rast in zaposlovanje. Kot se je izkazalo v letalskem in v drugih sektorjih, kot so telekomunikacije, proces liberalizacije notranjega trga spodbuja inovacije in naložbe, ki prinašajo boljše storitve ob nižjih stroških. Isti uspeh je mogoče doseči v celotnem prometnem sektorju. Cilj ni vzpostaviti notranji trg samo v pravnem smislu, temveč tudi sodelovati z uporabniki in izvajalci, da bo notranji trg res deloval. To vključuje uveljavljanje skupnih pravil in njihovo dopolnjevanje, prilagajanje ali poenostavitev za vse vrste prometa, kjer opazovanje in izkušnje kažejo, da je to potrebno. Okvir notranjega trga mora omogočiti povezovanje med vrstami prometa, da se optimizira delovanje prometnega omrežja.

#### 3.1. Kopenski promet

Okvir notranjega **cestnega** trga je dobro uveljavljen. Nacionalni cestni prevoz blaga je večinoma zaščiten, mednarodni cestni promet pa je liberaliziran. Kabotaža, to je prevoz blaga znotraj ene države, ki ga opravlja prevoznik iz druge države, predstavlja 1,2 % trga nacionalnega cestnega prometa. Najpozneje leta 2009 bo kabotaža odprta za vse nove države članice. Skupna pravila o stopnji poklicnih kvalifikacij in delovnih pogojih prispevajo k visokim varnostnim in socialnim standardom. Prevladovanje malih gospodarskih družb in vpliv velikih razlik med stopnjami obdavčitve v različnih državah članicah na konkurenco sta pomembna dejavnika, ki bosta vplivala na prihodnji razvoj. Komisija bo preučila, kako bi bilo mogoče zmanjšati prevelike razlike med stopnjami obdavčitve goriva.

Pravni okvir **železniškega** prevoza blaga bo dokončan do leta 2007. Tretji železniški zakonodajni paket bo odprl tudi mednarodni potniški promet. Državni regulativni organi bodo morali zagotoviti polno uveljavitev pravnega reda. To bo omogočilo obnovo železniške industrije, ki je že opazna v tistih državah članicah, ki so svoje trge že odprle, na celotnem notranjem trgu EU. Komisija bo s pomočjo „Programa spremljanja trga storitev v železniškem prometu“ zagotovila pokazatelja za učinkovito odpiranje trga storitev v železniškem prometu povsod v EU. EU mora odpraviti preostale strukturne ovire konkurenčnosti železniške industrije, zlasti tehnične ovire, kot so nizke stopnje interoperabilnosti, odsotnost vzajemnega priznavanja vozniških sredstev in izdelkov, šibka usklajenost infrastrukture in medsebojne povezave informacijskih sistemov ter problem tovora enojnega železniškega vagona<sup>14</sup>. Poleg tega bo Komisija preučila, kako razviti boljše in bolj pametno zaračunavanje infrastrukture, vključno z internalizacijo zunanjih stroškov po nedavnem sprejetju direktive o zaračunavanju cest (glej 6.3 spodaj). EU bo pomagala tudi s finančno podporo izvajanju prednostnih projektov v vseevropskih omrežjih, katerih večina so železniški projekti, vključno z evropskim sistemom za vodenje železniškega prometa, in z razvijanjem ustreznih smernic o državni pomoči za sektor.

V železniškem sektorju sta se tržni delež in zaposlenost v večini držav ustalila. Prestrukturiranje in prilagoditve so zahtevale veliko družbeno težkih odločitev in so

---

<sup>14</sup> Glej Sporočilo Komisije COM(2006) 189 končno z dne 3.5.2006: „Poročilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju prvega železniškega paketa“.

povzročile znatno zmanjšanje zaposlenosti v sektorju. Prevozniki v železniškem prometu lahko sedaj ponovno vzpostavijo svojo dolgoročno sposobnost preživetja z internacionalizacijo svojih dejavnosti in osredotočenjem na potrebe gospodarstva in družbe. Železnica je pokazala svoje prednosti v potniškem prometu, predvsem v hitrih povezavah med centri mest. Širitev odpira nadaljnje železniške povezave na dolge razdalje (prek 500 km), ki bi lahko v povezavi z učinkovitimi logističnimi operacijami konkurirale cestnemu prometu in zagotovile okolju prijazne storitve od vrat do vrat. Komisija bo preučila možen program za spodbujanje omrežij, usmerjenih v železniški prevoz tovora, v širšem okviru nove politike logistike prevoza blaga (glej točko 7.1 v nadaljevanju). Sprostitev teh priložnosti bo zahtevala prilagoditev tovornih storitev in upravljanja infrastrukture v smislu kakovosti, zanesljivosti, prožnosti in usmerjenosti k uporabnikom.

→ Ukrepi: preučiti izkušnje na notranjem cestnem trgu in po potrebi predlagati izboljšave pravil dostopa do trga in pravil dostopa do stroke; začeti reševati vprašanje prevelikih razlik med stopnjami trošarin; izvajati pravni red na področju železniškega prometa s pomočjo močnih regulativnih organov v državah članicah; povečati prizadevanja za odpravo tehničnih in operativnih ovir v mednarodnih dejavnostih v železniškem prometu s pomočjo železniške industrije in Evropske agencije za železniški promet; preučiti možen program za spodbujanje omrežij, usmerjenih v železniški prevoz tovora, v okviru širše politike prometne logistike; spremljati trg storitev v železniškem prometu, vključno s pokazateljem.

### **3.2. Letalstvo**

Trg notranjega zračnega prometa je postal industrijska realnost in je motor rasti. Prestrukturiranje in integracija sta zelo napredovala, trg se je razširil s povečanjem števila prog v Evropi, vstopom nizkocenovnih prevoznikov in razvojem regionalnih letališč. Notranji trg je uporabnikom prinesel velike koristi. EU je vodilni svetovni akter na področju opreme za zračni promet in letalskih storitvah.

Vendar pa pri soočanju z izzivi stalne rasti in svetovne konkurence ni časa za samozadovoljstvo. Notranji trg je treba razširiti, da se bo izboljšalo delovanje vseh segmentov letalske industrije, kot so letališke službe in navigacijske storitve zračnega prometa. Koristi notranjega trga bi bilo treba razširiti tudi na zunanje odnose na področju letalstva. Zračni promet zahteva močno infrastrukturo tako v zraku kot na tleh. Oblikovanje enotnega neba, ki je v teku, bi moralo še povečati učinkovitost zračnega prometa EU; potrebno je vodstvo v smislu prihodnje strukture sistemov upravljanja zračnega prometa. Potrebne so tudi naložbe v zmogljivosti letališč, skupaj z bolj jasnimi pravili za zaračunavanje letalskih pristojbin. Potrebni so ukrepi za zmanjšanje negativnih vplivov na okolje, ki jih povzroča hitra rast prometa, ob hkratnem ohranjanju konkurenčnosti sektorja in upoštevanju razprav v okviru Mednarodne organizacije za civilno letalstvo. Te ukrepe je treba izvajati na številnih področjih, kot so izboljšanje in optimizacija kontrole zračnega prometa, razvijanje tehnologije ter inovacije letal in motorjev itd., povečanje energetske učinkovitosti operacij ter uporaba gospodarskih spodbud in/ali instrumentov, na primer vključitev vpliva letalskega sektorja na okolje v EU v sistem trgovanja z emisijami<sup>15</sup>.

→ Ukrepi: še naprej spremljati državno pomoč ter konkurenčne vidike prestrukturiranja in integracije; pregledati delovanje notranjega trga in po potrebi predlagati prilagoditve; dokončati ureditveni okvir enotnega neba in posodobiti upravljanje zračnega prometa;

---

<sup>15</sup> Sporočilo Komisije o zmanjševanju vpliva letalstva na podnebne spremembe z dne 27. septembra 2005.

oblikovati politične ukrepe za obvladovanje emisij, ki nastanejo pri storitvah zračnega prometa.

### 3.3. Vodni promet

Evropski polotok ima dve tretjini svojih meja na morju in je zato zlasti po širitvi resnično pomorsko gospodarstvo. Z leti je promet po vodi, zlasti pomorski promet na kratkih razdaljah, rasel tako močno kot cestni tovorni promet in jasno je, da ima še večji potencial. Lahko pomaga pri blažitvi prezasedenosti in okoljskih pritiskov drugih vrst prometa, pod pogojem, da se zmanjšajo emisije onesnaževal iz ladijskega prometa.

Po zaslugi dolge evropske obale in velikega števila pristanišč je **pomorski** sektor dragocena alternativa kopenskemu prometu, kot kaže koncept „pomorskih avtocest“<sup>16</sup>. Ladijski promet kontejnerjev je veliko prispeval k rasti; ima veliko možnost za logistične operacije, ki uporabljajo sinergijo med morjem in železnico in/ali reko.

Razvoj pomorskega in obalnega prometa se sooča z dvema ključnima izzivoma. Prvič, ni še celostnega notranjega trga ladijskega prometa: zaradi mednarodnih predpisov se pot po morju iz ene države članice v drugo šteje kot zunanja. Zato EU ne more optimizirati ureditve svojega notranjega prometa in poenostaviti notranje trgovine. Obalnega ladijskega prometa tudi ni mogoče v celoti vključiti v notranje logistične verige. Pri reševanju tega problema bi bilo treba v celoti izkoristiti vrzeli v mednarodnem pravu.

Drugič, infrastruktura pristanišč v EU bo morala vsrkati pričakovano rast pomorskega prometa. Potrebne so večje naložbe v pristaniščih in proti notranjosti za izboljšanje in širitev storitev, da bodo pristanišča postala točke razvoja in ne morebitna ozka grla pretovarjanja. Premajhno zmogljivost pristanišč bi lahko reševali tudi z večjim sodelovanjem in specializacijo med evropskimi pristanišči. Poleg tega bo morala uspešna pristaniška politika obsegati lojalno konkurenco v okviru pristanišč in med njimi; jasna pravila javnih prispevkov za naložbe in pregleden dostop do pristaniških storitev; okoljske omejitve in razvojne potrebe; razpoložljivost konkurenčnih storitev in povečanje kakovosti zaposlovanja.

Komisija se bo pri razvijanju celostne strategije pomorskega prometa okrog „skupnega evropskega pomorskega prostora“ oprla na razpravo, ki jo je spodbudila Zelena knjiga o prihodnji pomorski politiki EU<sup>17</sup>. Cilj te politike bo odstraniti ovire v notranji trgovini in dovoliti EU, da določi visoke družbene, okoljske in varnostne standarde in da spodbuja konkurenčno infrastrukturo in razvoj industrije ter pri tem upošteva globalni kontekst, v katerem deluje ladijski promet. Komisija bo nadaljevala s prizadevanji za uresničitev strožjih standardov glede emisij onesnaževal za ladijski promet.

**Reke** predstavljajo samo 3 % celotnega tovornega prometa, na nekaterih koridorjih pa njihov delež presega 40 %. Proste zmogljivosti na koridorjih, kot je Donava, bi bilo mogoče izkoristiti s posodobitvijo in vključevanjem rečnega prometa v učinkovito večmodalno logistično verigo. Program NAIADES določa akcijski načrt za spodbujanje rečnega prometa<sup>18</sup>.

---

<sup>16</sup> Glej Sporočilo Komisije COM(2004) 453 končno z dne 2.7.2004 o pomorskem prevozu na kratkih razdaljah.

<sup>17</sup> Glej Zeleno knjigo Komisije: „Prihodnji pomorski politiki Evropske unije naproti: evropska vizija za oceane in morja“ – COM(2006) 275 konč. z dne 7.6.2006.

<sup>18</sup> Glej Sporočilo Komisije COM(2006) 6 končno z dne 17.1.2006 o pospeševanju prevoza po celinskih plovnihih poteh „Naiades“.

→ Ukrepi: graditi na obsežnem javnem posvetovanju zainteresiranih strani, da se razvije izčrpna strategija za „skupni evropski pomorski prostor“; razviti izčrpno evropsko pristaniško politiko; ukrepi za znižanje emisij onesnaževal iz vodnega prometa; še naprej spodbujati pomorski promet na kratkih razdaljah in pomorske avtoceste, s posebnim poudarkom na povezavah v smeri proti kopnemu; izvajati akcijski načrt za rečni promet NAIADES.

#### **4. TRAJNOSTNA MOBILNOST ZA DRŽAVLJANE – ZANESLJIV IN VAREN PROMET**

##### **4.1. Zaposlovanje in delovni pogoji**

Promet je pomemben delodajalec z več kot 10 milijoni delovnih mest v gospodarskih sektorjih, ki so povezani s prometom (storitve, oprema, infrastruktura), večinoma v cestnem sektorju. Ohranitev in okrepitev konkurenčnosti prevoznikov je najboljše zagotovilo za trajno visoko raven zaposlovanja. Po dolgem obdobju prestrukturiranja se ravni zaposlovanja sedaj stabilizirajo. V nekaterih sektorjih, kot sta železniški in cestni promet, se je pojavilo pomanjkanje usposobljenega osebja, v pomorskem sektorju pa je pomanjkanje kandidatov iz EU prispevalo k povečanju tuje delovne sile<sup>19</sup>. Potrebna so nadaljnja prizadevanja za izboljšanje usposabljanja in motivacije mladih, da začnejo opravljati poklice, povezane s prometom, v svoji in drugih državah članicah.

Na mednarodni ravni in znotraj EU obstajajo velike razlike v ceni delovne sile, ki so posledica plač, stroškov dela in vpliva delovnih pogojev. Te razlike pomembno vplivajo na vrste prometa v mednarodni konkurenci, zlasti v pomorskem in cestnem prometu. V cestnem sektorju je zakonodaja EU o kvalifikacijah in delovnih pogojih pomagala ustvariti enake konkurenčne pogoje, ki upoštevajo potrebe MSP. Učinkovito izvajanje te zakonodaje je izrednega pomena<sup>20</sup>. Spodbuja se spoštovanje teh pravil na mednarodni ravni. Na drugih področjih, kot so plače, obstaja možnost čezmejnega dialoga med socialnimi partnerji. Na področju pomorstva Komisija spodbuja socialne partnerje, da sklenejo sporazum na podlagi nove konvencije ILO o delu v pomorstvu.

→ Ukrepi: spodbujati usposabljanje in odločanje mladih za poklice, povezane s prometom; po posvetovanju z interesnimi skupinami preučiti pravila v zvezi z delovnimi pogoji v cestnem prometu in predlagati spremembe, kjer je to potrebno; spodbuditi čezmejni dialog med socialnimi partnerji, zlasti za uporabo konvencije ILO na področju pomorstva.

##### **4.2. Pravice potnikov**

Pravice potnikov v letalskem prometu so se bistveno povečale, tako da so Evropejci bolj varni pri uživanju svobode dela in potovanja znotraj Unije. Nacionalni organi morajo okrepiti spremljanje pritožb. Potniki, ki uporabljajo mednarodni promet po železnici in morskih poteh, bodo po prihodnji zakonodaji uživali podobne pravice. Avtobusni promet bo prav tako imel koristi od večje pozornosti, namenjene kakovosti storitev. Kakovost storitev je pomembna

---

<sup>19</sup> Glej tudi zaposlovanje in delovne pogoje v pomorskem sektorju: podpoglavje 2.5 z naslovom „Razvijanje evropskih pomorskih sposobnosti in razširjanje trajnostnega pomorskega zaposlovanja“ Zelene knjige o prihodnosti pomorske politike Unije – COM(2006) 275 konč. z dne 7.6.2006.

<sup>20</sup> Glej Poročilo Komisije o izvajanju Uredbe (EGS) 3820/85 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom v letih 2001–2002, 22. poročilo Komisije. Novo zakonodajo predstavljata Uredba 561/2006 z dne 15. marca 2006 in Direktiva 2006/22/ES z dne 15. marca 2006.

konkurenčna prednost pri vseh vrstah prometa. Pozornost je treba nameniti povečanju učinkovitega dostopa do prevoza za potnike z omejeno mobilnostjo.

→ Ukrepi: preučiti, skupaj z interesnimi skupinami, kako pospešiti povečanje kakovosti storitev in zagotoviti osnovne pravice potnikov pri vseh vrstah prometa, zlasti pri potnikih z omejeno mobilnostjo.

#### **4.3. Varnost**

Pomemben napredek je bil dosežen pri izboljšanju varnosti v pomorskem in letalskem prometu, vključno z nedavno uvedbo črnega seznama letalskih prevoznikov, ki niso varni. Širok niz skupnih varnostnih standardov se izvršuje s pomočjo pristojnih evropskih agencij za pomorski, letalski in železniški promet; Evropske agencije za varnost v pomorskem prometu (EMSA), Evropske agencije za varnost v letalskem prometu (EMSA) in Evropske agencije za železniški promet (ERA). Te agencije potrebujejo zadostna finančna sredstva v skladu z nalogami, ki so jim bile zaupane. Varnostni režim bo nadalje dopolnjen s tretjim zakonodajnim paketom o pomorstvu in z izboljšanjem mednarodnih režimov v vseh sektorjih. Sčasoma bo treba razmisliti o uskladitvi nekaterih bistvenih nalog obalne straže na ravni EU.

Relativno nizka stopnja smrtnosti pri nesrečah v železniškem, pomorskem in zračnem prometu je v velikem nasprotju z visokim številom smrtnih žrtev v cestnem prometu. Cilj razpoloviti število smrtnih žrtev v obdobju od 2001 do 2010 še vedno velja. Za nadaljnje izboljšanje oblike vozil in tehnologije (vključno s tehnologijo za preprečevanje nesreč ter sodelovanjem infrastruktura-vozila „e-Varnost“), cestne infrastrukture in vedenja voznikov je potrebno usklajeno delovanje, kar se odraža v sklepih skupine CARS 21. Cilj bo dosežen samo s skupnim prizadevanjem, ki vključuje vse ravni oblasti, avtomobilsko in gradbeno industrijo, upravitelje infrastrukture ter same uporabnike cest. Vsakoletni dan varnosti v cestnem prometu s podporo publikacije z letnimi podatki o varnosti v cestnem prometu v vsaki izmed držav članic bi dvignil zavest in spodbudil izmenjavo najboljših praks.

→ Ukrepi: izvajati celosten pristop k varnosti v cestnem prometu, ki je namenjen oblikovanju in tehnologiji vozil, infrastrukturi in vedenju, vključno s predpisi, kjer je to potrebno; spodbuditi prizadevanja za dvigovanje zavesti, vsakoletni dan varnosti v cestnem prometu; nenehno pregledovati in dopolnjevati varnostna pravila za vse druge vrste prometa; okrepiti delovanje evropskih agencij za varnost in postopno razširiti njihove naloge, povezane z varnostjo.

#### **4.4. Zaščita**

Zaradi stalnih terorističnih groženj se zavedamo, da je promet tarča in instrument terorizma. Po dogodkih 11. septembra 2001 se je EU hitro odzvala z zakonodajo in inšpekcijskim režimom nadzora kakovosti za povečanje zaščite v letalskem in pomorskem prometu. Ta pravni red se izboljšuje na podlagi izkušenj. Enake konkurenčne pogoje je treba spodbujati tam, kjer je verjetno, da bo strošek zaščitnih ukrepov izkrivil konkurenco. Varnostna pravila je treba po potrebi razširiti na kopenski promet, vključno z mestnim prometom in železniškimi postajami ter intermodalnimi logističnimi verigami. Poleg tega je treba opraviti poglobljeno analizo kritične prometne infrastrukture v okviru Evropskega programa za zaščito kritične infrastrukture (EPCIP). Na podlagi EPCIP-a se lahko tekoče delo v zvezi s kritično prometno infrastrukturo zaključi s predlaganjem posebnih zaščitnih ukrepov, ki upoštevajo vse nevarnosti, zlasti terorizem. Temeljito je treba preučiti mednarodno sodelovanje, da bi izboljšali svetovne standarde in se izognili nepotrebnemu in dragemu podvajanju nadzora.

→ Ukrepi: preučiti delovanje in stroške trenutnih varnostnih pravil v letalskem in pomorskem prometu, predlagati spremembe, kjer je to potrebno, na podlagi izkušenj in da bi se izognili izkrivljanju konkurence; razmisliti o potrebi po razširitvi varnostnih pravil na kopenski in intermodalni promet ter kritično infrastrukturo.

#### **4.5. Mestni promet**

80 % Evropejcev živi v mestnem okolju. Javni prevoz, avtomobili, tovornjaki, kolesarji in pešci si vsi delijo isto infrastrukturo. Mestni promet predstavlja 40 % emisij CO<sub>2</sub> iz cestnega prometa in do 70 % drugih onesnaževal iz prometa. Ena od treh smrtnih nesreč na cestah se zgodi v mestih. Težave z zastoji se prav tako pojavljajo zlasti v mestih in okrog njih. Kako povečati mobilnost in istočasno zmanjšati zastoje, nesreče in onesnaževanje je skupen izziv vseh velikih mest. Prebivalci mest bolj kot kdor koli drug izkusijo negativne posledice lastne mobilnosti in so bolj odprti za inovativne rešitve za ustvarjanje trajnostne mobilnosti.

Mesta sama, in ne EU, so v vodilnem položaju. London, Stockholm, Atene, Kaunas, Gdynia in druga mesta razpolagajo z aktivno politiko trajnostne mobilnosti kot alternativo avtomobilom. EU lahko spodbuja preučevanje in izmenjavo najboljših praks v celotni EU na področjih, kot so prometna infrastruktura, določanje norm, upravljanje zastojev in prometa, storitve javnega prevoza, zaračunavanje uporabe infrastrukture, urbanistično načrtovanje, varnost, zaščita in sodelovanje z okoliškimi regijami. Javna posvetovanja, ki jih je izvedla Komisija, so pokazala veliko zanimanje za morebiten prispevek EU. Komisija bo gradila na izkušnjah, pridobljenih s pobudo CIVITAS, in na svoji tematski strategiji o mestnem prometu<sup>21</sup> ter nadaljevala s spodbujanjem raziskav o mestni mobilnosti. Prihodnja zakonodaja o storitvah javnega prevoza bo nudila jasen in stabilen pravni okvir, ki zagotavlja kakovostne naložbe v čist in učinkovit javni prevoz. Poleg tega naj EU preuči, ali obstajajo ovire za politiko mestnega prometa na ravni EU, in kjer obstaja soglasje, razvije skupne rešitve ob polnem upoštevanju načela subsidiarnosti.

→ Ukrepi: izdati zeleno knjigo o mestnem prometu, da se določi morebitna evropska dodana vrednost ukrepov na lokalni ravni.

### **5. PROMET IN ENERGIJA**

Prometna politika je tesno povezana z energijsko politiko na podlagi skupnih ciljev znižanja emisij CO<sub>2</sub> in zmanjšanja odvisnosti EU od uvoza fosilnih goriv<sup>22</sup>.

Promet je velik porabnik energije, saj predstavlja 71 % skupne porabe nafte v EU. Cestni promet predstavlja 60 % skupne porabe nafte, zračni promet pa okrog 9 % skupne porabe nafte. Železniški promet porabi približno 75 % elektrike in 25 % fosilnih goriv.

Visoki stroški fosilnih goriv in potreba po zmanjšanju strateške odvisnosti pomenijo optimizacijo možnosti vsake posamezne vrste prometa.

Ti izzivi poudarjajo okoljske prednostne naloge za obvladovanje porabe energije. Nujno si je treba prizadevati za uresničitev pobud, kot so tiste, objavljene v zeleni knjigi o energetski učinkovitosti<sup>23</sup>; jeseni bo Komisija 2006 predstavila akcijski načrt o energetski učinkovitosti.

---

<sup>21</sup> Glej tudi Sporočilo Komisije o tematski strategiji za urbano okolje – COM(2005) 718 z dne 11. januarja 2006.

<sup>22</sup> Evropski svet, 23–24. marec 2006.

<sup>23</sup> COM(2005)265 z dne 22. junija 2005 ([http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/energy/efficiency/index_en.htm)).

Evropska energetska politika, katere cilj je zagotoviti konkurenčnost, varnost dobave in zaščito okolja, se mora med drugim osredotočiti na nadaljnjo prometno politiko, ki zmanjšuje porabo energije z izboljšanjem učinkovitosti goriva v avtomobilih in postopno zamenjavo nafte z drugimi gorivi, kot so biogoriva<sup>24</sup>, zemeljski plin, vodik, elektrika ali drugo.

Na tem področju so potrebna večja prizadevanja za raziskave in tehnološki razvoj ter naložbe, vključno s kombinacijo energetskih in prometnih raziskovalnih programov, raziskovanjem pametnejših in čistejših vozil ter uporabo informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) za učinkovitost goriva ter ustanavljanje javno-zasebnih partnerstev. Na področju biogoriv (vključno z drugo generacijo biogoriv) in vodika za promet so že bile sprožene številne pobude, ki jih je treba upoštevati. Projekt za razvoj okolju prijaznih tovornjakov bi pomagal graditi na tem napredku. Podobna prizadevanja je treba nameniti razvoju okolju prijaznih letal in ladij, kakor je opredeljeno v tematski strategiji o onesnaženju zraka<sup>25</sup>. Komisija bo nadaljevala s prizadevanji v IMO za doseganje strožjih standardov za emisije onesnaževal v ladijskem prometu.

V nadaljevanju raziskovalne in predstavitvene faze bo EU spodbujala okolju prijazno inovativnost z ustvarjanjem pogojev za uvedbo zrelih novih tehnologij na trg z določanjem standardov in predpisov (npr. zaporedne EURO norme za cestna vozila, izboljšane pnevmatike), s pospeševanjem čistih vozil na podlagi javnih naročil (npr. avtobusov), s fiskalnimi instrumenti<sup>26</sup> (npr. neosvinčeni motorni bencin) in z državno pomočjo, z dogovorjenimi cilji (npr. cilj 5,75 % biogoriv do leta 2010, prostovoljni sporazum z avtomobilsko industrijo o znižanju emisij CO<sub>2</sub> na 140g/km do leta 2008 in na 120 g/km do leta 2012 v skladu s strategijo EU o emisijah CO<sub>2</sub>) ali mednarodnimi cilji zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, z ozaveščenostjo uporabnikov (npr. energijsko označevanje; kampanje o vedenju kupcev in uporabnikov) ter z usklajenim delovanjem na drugih področjih politik za sprostitev sinergij (npr. kmetijsko-industrijska politika o biogorivih) in s pospeševanjem naložb v distribucijsko infrastrukturo za alternativna goriva.

→ Ukrepi: pospeševati energetska učinkovitost na ravni EU na podlagi prihodnjega akcijskega načrta, spodbujati ukrepe EU, vključno s prostovoljnimi sporazumi; podpreti raziskovanje, predstavitev in uvedbo novih tehnologij na trg, kot so optimizacija motorjev, inteligentni sistemi za upravljanje energije vozil ali alternativna goriva, kot so napredna biogoriva in vodik ali gorivne celice ali mešani pogon; sprožiti dejavnosti ozaveščanja uporabnikov o pametnejših in čistejših vozilih in obsežen program, usmerjen v prihodnost, za okolju prijazen pogon in energetska učinkovitost v prometu.

## 6. OPTIMIZIRANJE INFRASTRUKTURE

### 6.1. Dva izziva: zmanjšanje prezasedenosti in povečanje dostopnosti

Vseevropska prometna omrežja (TEN) zagotavljajo fizično infrastrukturo za notranji trg. Evropa ima gosto prometno omrežje in na splošno visokokakovostno infrastrukturo. Kljub temu se območja na evropskem „srednjem zahodu“ in okrog gorskih verig, ki sekajo celino, ter številna mesta soočajo s **prezasedenostjo** in onesnaženjem. Po pričakovanjih bo do leta

<sup>24</sup> Akcijski načrt Komisije za biomaso – COM(2005) 628, Strategija Komisije za biogoriva – COM(2006) 34.

<sup>25</sup> Glej tudi Sporočilo Komisije v zvezi s tematsko strategijo o onesnaževanju zraka – COM(2005) 446 z dne 21. septembra 2005.

<sup>26</sup> Zlasti Direktiva Sveta 2003/96/ES o prestrukturiranju okvira Skupnosti za obdavčitev energentov in električne energije.

2020 60 velikih letališč postalo močno prezasedenih, podoben trend pa je mogoče opaziti tudi pri pristaniščih. Prezasedenost in onesnaženje ogrožata gospodarsko rast, kakovost življenja in okolje. Inteligentne rešitve za mobilnost (glej točko 7 spodaj) in obvladovanje potreb v prometu (glej točko 6.3 spodaj) bodo blažile prezasedenost, vendar bo potrebna tudi nova ali izboljšana infrastruktura. Naložbe v alternative prezasedenim cestnim koridorjem, ki so sposobne preživeti, lahko podpirajo inteligentne rešitve, ki vključujejo somodalne logistične verige, ki optimizirajo uporabo prometne infrastrukture znotraj različnih vrst prometa in med njimi. To vključuje alpske tunele, železniške koridorje in intermodalne vozle za železniški, pomorski ali zračni promet. Treba bo poiskati pravo ravnovesje med razvojem infrastrukture velikega gospodarskega pomena in enako legitimnimi zahtevami načrtovanja, ki temeljijo na okoljskih in drugih ciljnih politik. Tako imenovani integrirani informacijski sistemi, ki temeljijo na komunikaciji vozilo-vozilo in vozilo-infrastruktura lahko dolgoročno bistveno izboljšajo učinkovitost upravljanja prometa, varnost in razreševanje prezasedenosti. Cestna infrastruktura mora postati inteligentna ter pošiljati in sprejemati informacije od in do vozil ter zbirati podatke o pogojih na cesti, kot so vremenske razmere in nesreče, da bi se optimiziralo delovanje integriranih informacijskih sistemov.

V drugih delih Evrope je **dostopnost** glavna skrb za regije in države članice na obrobju. S sofinanciranjem prometne infrastrukture bodo strukturni in kohezijski skladi še naprej pomagali regijam, ki nazadujejo v smislu gospodarskega povezovanja ali trpijo zaradi strukturnih omejitev. Medtem, ko bo večina novih držav članic nadoknadila premajhne naložbe v cestno in mestno infrastrukturo v preteklosti, morajo otoške in najbolj obrobne regije izkoristiti možnosti regionalnih letališč in pomorskih povezav. Najbolj obrobne regije trpijo zaradi premajhne dostopnosti, ne samo v zvezi s celinskim notranjim trgov, temveč tudi v njihovem lastnem zaledju. Instrumenti prometne politike in državne pomoči se lahko uporabijo za zmanjšanje posledic oddaljenosti na njihov konkurenčni položaj ter izboljšanje povezav s preostalo EU in sosednjimi tretjimi državami.

→ Ukrepi: spodbuditi in po potrebi uskladiti naložbe v novo ali izboljšano inteligentno infrastrukturo za odstranitev ozkih grl in pripravo uvedbe sistemov sodelovanja, da bi omogočili somodalne prometne rešitve ter povezali obrobne regije in najbolj oddaljene regije s celino; zagotoviti uravnotežen pristop k načrtovanju rabe prostora.

## 6.2. Uporaba vseh virov financiranja

Celotni stroški 30 prednostnih projektov TEN, določenih samo v letu 2004, so ocenjeni na okrog 250 milijard evrov. Vendar pa javno financiranje držav članic ostaja omejeno; stopnja naložb v prometno infrastrukturo se je zmanjšala v vseh državah članicah in sedaj znaša manj kot 1 % BDP. Podobno nova finančna perspektiva Unije za obdobje 2007–2013 zagotavlja samo omejeno povišanje proračuna, ki je na voljo za vseevropska omrežja.

Ob upoštevanju omejenih sredstev, ki so na voljo, mora EU svoje sofinanciranje iz proračuna vseevropskih omrežij za kritične čezmejne odseke in druga glavna ozka grla osredotočiti na prednostne projekte. Poleg tega morajo države članice optimizirati uporabo strukturnih in kohezijskih skladov EU za podporo financiranju prometne infrastrukture. Skladi EU se bodo osredotočali na tiste projekte, ki nudijo največjo dodano vrednost za Evropo in pri katerih je zagotovljeno aktivno sodelovanje z nacionalnimi in drugimi finančnimi organizacijami. Ukrepe za doseganje interoperabilnosti in študije izvedljivosti bo financirala Unija. Program Marco Polo s proračunom v višini 450 milijonov evrov do leta 2013 bo neposredno prispeval k nudenju različnih možnosti v obliki drugih vrst prometa udeležencem na prezasedenih cestah.



Treba je razviti tudi nove vrste finančnega inženiringa. Uporabnine morajo v večji meri prispevati k financiranju poslovno najbolj donosnih delov prometnih omrežij. Jamstveni instrument, preskrbljen z milijardo eurov v likvidnostnih rezervah, razdeljen med Evropsko investicijsko banko in proračun EU za obdobje 2007–2013, naj bi prispeval 20 milijard eurov bančnih posojil za prometno infrastrukturo. Bolj aktivna uporaba javno-zasebnih partnerstev lahko pospeši izvajanje projektov, poveča stroškovno učinkovitost in olajša pritisk na javne finance. Skupne politične pobude, kot je skupna pomoč za podporo projektov v evropskih regijah, imenovana JASPERS (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), bodo olajšale začetek projektov.

→ Ukrepi: povečati naložbe v vseevropsko infrastrukturo, ki je v evropskem interesu, s pritegnitvijo vseh razpoložljivih virov financiranja, vključno s proračunom vseevropskih omrežij, strukturnimi in kohezijskimi skladi ter posojili kapitalskega trga (vključno z Evropsko investicijsko banko, Evropsko banko za obnovo in razvoj ter javno-zasebnimi partnerstvi) in uporabo skupnih pobud za izvajanje.

### **6.3. Pametno zaračunavanje**

Zaračunavanje uporabe infrastrukture je v EU vse pogostejše. London je na primer uvedel dajatev za prezasedenost, Nemčija pa je nedavno po vzoru drugih držav članic uvedla cestnino za gospodarska vozila. EU je pravkar sprejela novo direktivo o zaračunavanju cestnin kot okvir za uvedbo spremenjenega sistema cestnin za tovornjake v vseevropskem omrežju. V železniškem prometu upravljavci infrastrukture prevoznikom zaračunajo uporabo tirov.

Namen te ureditve zaračunavanja je financiranje infrastrukture, poleg tega pa lahko zaračunavanje pomaga optimizirati promet tam, kjer povečanje zmogljivosti infrastrukture ni mogoče. Pristojbine se lahko spreminjajo glede na upoštevanje vpliva na okolje ali nevarnosti zastojev, zlasti na okoljsko občutljivih in mestnih območjih. Na takšnih območjih se lahko uporabijo druge oblike dodeljevanja zmogljivosti, kot so tržne izmenjave pravic do tranzitnega prometa.

V skladu z direktivo o zaračunavanju cestnin bo Komisija najkasneje do 10. junija 2008 predstavila splošno uporaben, pregleden in razumljiv model za oceno vseh zunanjih stroškov, ki bo služil kot osnova za nadaljnje izračune stroškov infrastrukture, ki ga bo spremljala analiza internalizacije zunanjih stroškov za vse vrste prometa. Potrebna je široko zastavljena študija, ki vključuje tudi železniški, zračni, vodni in mestni promet, saj zaračunavanje vpliva na prometne tokove med vrstami prometa in na celoten notranji trg. Ta študija mora preučiti, kako lahko pametne oblike zaračunavanja pomagajo optimizirati prometne vzorce in s tem ustvariti ugodne razmere za lastnike infrastrukture (z boljšim upravljanjem in dodelitvijo sredstev), uporabnike (s krajšimi potovalnimi časi) in širšo družbo (z zmanjšanjem negativnih posledic, kot je onesnaženje zraka). Pametno zaračunavanje mora zagotoviti poštene in nediskriminatorne cene za uporabnike, prihodke za prihodnja infrastrukturna vlaganja, načine za razrešitev prezasedenosti, popuste za nagraditev okolju prijaznejših in učinkovitejših vozil ter vožnje. Nenazadnje mora pametno zaračunavanje upoštevati splošno breme državljanov in podjetij; v ta namen mora analiza zaračunavanja vključiti s prometom povezano davčno politiko, ki ne spodbuja trajnostne mobilnosti.

→ Ukrepi: sprožiti širok postopek presoje in posvetovanja o pametnem zaračunavanju uporabe infrastrukture in predlagati metodologijo EU za zaračunavanje uporabe infrastrukture, ki gradi na direktivi o zaračunavanju cestnin.

## 7. INTELIGENTNA MOBILNOST

Nova infrastruktura ne more v celoti razrešiti prezasedenosti in težav z dostopnostjo zaradi visokih stroškov in dolgotrajnih postopkov načrtovanja ter na določenih območjih zaradi pritiska na okolje in pomanjkanja prostora. Pri iskanju optimalne uporabe obstoječe prometne zmogljivosti je interes industrije po zmanjšanju stroškov v skladu z javnim interesom zagotoviti finančno in okoljsko trajnost. Izboljšanje faktorja preobremenitve, omogočanje in spodbujanje pretovarjanja na železniški in pomorski promet za dolge razdalje ter optimiziranje prometnih poti in časovnega usklajevanja – vse to prispeva k povečevanju mobilnosti ob hkratnem zmanjšanju vpliva na enoto prevoženega tovora na okolje.

### 7.1. Prometna logistika

Industrija se je spoprijela z izzivom bolj učinkovite uporabe obstoječe infrastrukture in vozil z razvojem visoko razvitih logističnih verig. Napredna informacijska in komunikacijska tehnologija omogoča njihovo izvajanje in nudenje storitev, ki so potrebne, da inteligentna logistika postane resničnost. Trend povezanih logističnih podjetij mora ustrezati javni politiki, ki omogoča optimalno uporabo in kombinacijo („smodalnost“) različnih vrst prometa. To lahko vključuje ukrepe za odpravo upravnih ovir somodalnosti, spodbujanje učenja in izmenjave najboljših praks v vsej EU, pospeševanje standardizacije in interoperabilnosti vseh vrst prometa ter naložbe v središča za pretovarjanje. Prilaganje velikosti kontejnerjev in vozil, da bi zadovoljili potrebe inteligentne logistike, bo del teh premislekov.

→ Ukrepi: razviti okvirno strategijo za logistiko tovornega prometa v Evropi, ki ji sledi široko posvetovanje in akcijski načrt.

### 7.2. Inteligentni prometni sistemi

Dolgoročno ni razloga, da ladje, vlaki in avtomobili ne bi imeli na voljo takšnih visoko razvitih komunikacijskih in navigacijskih orodij, kot jih imajo letala. Nove tehnologije, ki prihajajo na trg v bližnji prihodnosti, bodo državljanom postopoma zagotovile nove storitve in omogočile izboljšano upravljanje prometnih tokov, uporabo zmogljivosti ter sledenje in določanje tokov za okoljske in varnostne namene. Poleg očitnih koristi za prevoznike in uporabnike bodo novi sistemi javni upravi zagotavljali hitre in podrobne informacije o infrastrukturi in potrebah po vzdrževanju. Inteligentni prometni sistemi ne bodo zgolj povečali udobnosti vožnje, temveč bodo pomagali pri povečevanju varnosti in zaščite ter reševanju potratnih prometnih vzorcev v korist okoljske trajnosti. Ustanavlja se nadzorni organ Galileo; satelitski sistem Galileo bo pričel delovati leta 2010 in bo zagotavljal navigacijske signale v kombinaciji z zemeljsko ali vesoljsko telekomunikacijo. Razvoj evropske odprte arhitekture bo zagotovil interoperabilnost in prilagodljiv razvoj prihodnjih aplikacij za vse vrste prometa.

Številne pobude, kot je pobuda Inteligentni avtomobil<sup>27</sup> za pospeševanje novih tehnologij v vozilih z usklajevanjem dejavnosti interesnih skupin (Forum za e-varnost), raziskovanje inteligentnih sistemov vozil in ozaveščanja uporabnikov ter program SESAR za uvedbo najsodobnejše tehnologije v upravljanje zračnega prometa v okviru projekta Enotno evropsko nebo, že potekajo. Program SESAR bo zmanjšal vpliv zračnega prometa na okolje in povečal varnost, prispeval k zaposlovanju in odprl izvozne trge za evropsko tehnologijo zračnega

---

<sup>27</sup> COM(2006) 59 konč., Sporočilo o pobudi Inteligentni avtomobil „Ozaveščanje o IKT za pametnejša, varnejša in čistejša vozila“.

prometa. Sistem ERTMS bo prinesel podobne prednosti sektorju železniškega prometa. To bo spodbudilo interoperabilnost med nacionalnimi mrežami, kar je predpogoj za učinkovit železniški promet pri dolgih razdaljah. Sistem rečnih informacijskih storitev (RIS) se že uporablja v glavnih evropskih koridorjih. EU v te sisteme vlaga znatna javna finančna sredstva in spremlja njihovo razvijanje s potrebnim upravnim okvirom.

Prihodnji ukrepi bodo preučili možnosti ustanavljanja javno-zasebnih partnerstev za podporo razvoju in predstavitvi novih tehnologij, ki vključujejo tudi okolju prijazen zračni promet (skupna tehnološka pobuda Čisto nebo) in okolju prijazen kopenski promet (skupna tehnološka pobuda o vodiku in gorivnih celicah).

→ Ukrepi: nadaljevati programe inteligentne mobilnosti v cestnem prometu (pobudi Inteligentni avtomobil in e-Varnost), v letalstvu (SESAR), v železniškem prometu (ERTMS), pri vodnem prometu (RIS in SafeSeaNet); najučinkoviteje izrabiti navigacijske signale sistema Galileo, razviti nadaljnje podobne pobude na področju pomorstva („e-pomorstvo“) in uvesti obsežen program za razvijanje inteligentne infrastrukture za cestni promet.

## **8. GLOBALNA RAZSEŽNOST**

Prometni sektor je sam po sebi mednaroden. Po eni strani mora biti zunanja razsežnost dobro vključena v celotno prometno politiko EU, po drugi strani pa mora biti prometna politika del širšega razmerja s tretjimi državami in organizacijami.

Države članice EU imajo skupen interes pri razvijanju mednarodnih režimov, ki zagotavljajo visoko stopnjo varnosti in zaščite ter visoke standarde storitev, varstvo okolja in socialno varstvo. EU je vodilna v svetu v ureditvi prometnega sektorja in je sposobna prenesti svoje znanje in najboljše prakse v tujino. Nedavna tovrstna uspešna primera sta sporazum znotraj Mednarodne pomorske organizacije o prepovedi tankerjev z enojnim trupom in sporazum z Mednarodno organizacijo dela o delovnih standardih v pomorskem sektorju. Drug primer je morebitna svetovna uporaba emisijske zakonodaje, ki bo morda vključevala trgovanje z emisijami, v zračnem prometu, kjer bo EU igrala vodilno vlogo v prihodnjih razpravah v okviru Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO).

EU je tudi vodilni ponudnik prometnih storitev, opreme in tehnologije. Podjetja EU nadzorujejo 30 % svetovnega zračnega prometa in 40 % pomorskih flot. Prometna oprema predstavlja 16 % izvoza EU. Številne prometne dejavnosti potekajo v mednarodni konkurenci, zlasti letalski in pomorski promet. Zbliževanje norm EU in mednarodnih norm odpira izvozne trge za tehnologijo EU na področju letalstva, vlakov, navigacije (vključno s projekti Galileo, SESAR in ERTMS), čistega pogona in številnih drugih področjih. Dostop do trga storitev in javnih naročil v tujini sta ključna za prometno industrijo EU.

Ohranjanje uvoznih ali naložbenih ovir v tretjih državah pogosto ovira prevozna podjetja EU. Zmanjšanje ali odprava teh ovir za dostop na trg je zelo pomembna, da bi našim prevoznikom omogočili pošteno in učinkovito konkuriranje v tujini. Trenutni pogajalski krog Svetovne trgovinske organizacije v Dohi nudi večstransko možnost za obravnavo nekaterih izmed teh ovir, v teku pa je tudi več dvostranskih pogajanj.

Večina mednarodnega sodelovanja se je začela pred vzpostavitvijo notranjega trga, tako da EU še ni ali pa je šibko zastopana v številnih mednarodnih organizacijah in forumih. V številnih primerih so članstvo EU v mehanizmih mednarodnega sodelovanja in dvostranski

odnosi EU z glavnimi trgovinskimi partnerji najbolj učinkovit način predstavitve usklajenih interesov EU in njenih držav članic. Notranji prometni trg zahteva dosleden pristop do zunanjega sveta, da naše skupne politike ne bi bile ogrožene. Skupaj kot EU imajo države članice večjo težo.

Širitev je imela velike posledice za promet. V številnih mehanizmih mednarodnega sodelovanja, npr. v cestnem in rečnem prometu, sedaj večinoma ali izključno sodelujejo države članice EU in sosednje države, s katerimi ima EU že poseben odnos, ki močno presega tradicionalno mednarodno sodelovanje. Tudi obalni promet postaja pomemben del notranjega prometa EU, vendar je še vedno podvržen pravilom, ki se določajo na svetovni ravni. Na teh področjih je treba prenoviti trenutne mednarodne mehanizme, da bi bolje odražali trenutno resničnost evropske celine ter ohranili in nadalje razvijali koristen pravni red regionalnega in medcelinskega sodelovanja.

Odnosi EU z državami kandidatkami za članstvo, državami v postopku stabilizacije in pridruževanja, partnerji v okviru evropske sosedске politike (ESP) in Rusijo so posebnega strateškega pomena. Prometno sodelovanje in približevanje zakonodaje, ki med drugim temelji na akcijskih načrtih v okviru ESP, bo pripomoglo k vzpostavitvi potrebnega medsebojnega povezovanja glavnih prometnih osi ob upoštevanju gospodarskih, okoljskih in družbenih razsežnosti. EU podpira tudi številne regionalne pobude, ki presegajo meje območja ESP, zlasti v okvirih, kot sta TRACECA in pobuda Baku. Praktično delo, ki se opravlja v letalskem sektorju, se bo nadaljevalo in razširilo na druge vrste prometa. Če pogledamo onstran sosedov EU, je zunanja prometna politika raznolika in osredotočena na glavne trgovinske partnerje EU. Na določenih območjih, vključno z Azijo, Afriko in Latinsko Ameriko, EU regionalnim združenjem pomaga pri njihovem sodelovanju.

→ Ukrepi: nadalje razvijati raznoliko prometno sodelovanje, politiko in industrijske dialoge EU z glavnimi trgovinskimi partnerji in regionalnimi združenji, vključno s sklepanjem sporazumov; nadalje razvijati zunanje odnose na področju letalstva z graditvijo na prihodnjem letalskem sporazumu med EU in ZDA; pospeševati glavne industrijske projekte EU na področju prometa; nadalje razvijati sodelovanje; pregledati vzajemno delovanje EU in mehanizmov mednarodnega sodelovanja po posameznih primerih, od boljšega usklajevanja politik do nadgraditve statusa opazovalke v članstvo EU v ustreznih mednarodnih organizacijah ali celo posebnega odnosa med EU in takšnimi organizacijami; razviti strateški okvir za razširitev glavnih osi notranjega prometnega trga in omrežja na sosednje države, ki to želijo.

## **9. ZAKLJUČEK: PRENOVLJENA AGENDA**

Leta 1992 je bil notranji trg dokončan, medtem ko je bil za promet to šele začetek. Skoraj 15 let kasneje liberaliziran notranji prometni trg in vseevropska mobilnost postajata resničnost. Poleg tega se je prometna industrija v tem obdobju okrepila in Unija je uspela ohraniti ali razviti svoj položaj kot vodilna v svetu v mnogih sektorjih. Zaporedne širitve so pomagale okrepiti in utrditi ta položaj.

Splošni cilji prometne politike ostajajo enaki: konkurenčna, varna in okolju prijazna mobilnost, ki je v celoti skladna s prenovljeno lizbonsko agendo za zaposlovanje in rast ter s prenovljeno strategijo trajnostnega razvoja. Zbirko inštrumentov prometne politike je treba razviti tako, da bo upoštevala pridobljene izkušnje in odražala razvijajoče se industrijsko, politično in mednarodno okolje. Močnejše mednarodno sodelovanje in šibkejša gospodarska

rast, kot je bila predvidena, sta nalogo zagotoviti trajnostno mobilnost naredili še bolj zahtevno.

Ta srednjeročna ocena govori v prid razumljivemu, celovitemu pristopu k prometni politiki. Čeprav bodo prihodnje politike še naprej temeljile na belih knjigah iz let 1992 in 2001, na mnogih področjih evropsko posredovanje ne bo zadostovalo. Potrebne so medsebojno dopolnjujoče se dejavnosti na nacionalni, regionalni in lokalni ravni oblasti ter s strani samih državljanov in industrije. Zato je zelo pomemben stalen dialog. Prihodnja dejanja, vključno z izvajanjem ukrepov, ki so bili določeni v beli knjigi iz leta 2001, vendar še niso bili uresničeni, bodo temeljila na širšem dialogu z vsemi zadevnimi interesnimi skupinami.

Evropska politika za trajnostno mobilnost mora potemtakem graditi na večjem številu inštrumentov politike, s katerimi bo dosegla premik k bolj okolju prijaznim vrstam prometa, kadar je to primerno, zlasti pri dolgih razdaljah in v prezasedenih koridorjih. Hkrati je treba optimizirati vse vrste prometa. Vse vrste prometa morajo postati bolj okolju prijazne, varne in energetsko učinkovite. Nenazadnje se bo s **somodalnostjo**, tj. učinkovito uporabo različnih vrst prometa samostojno ali v kombinaciji, doseglo optimalno in trajnostno izkoriščanje virov. Ta pristop nudi najboljše jamstvo za hkratno doseganje visoke stopnje mobilnosti in varstva okolja.

Okvirni časovni raspored za izvedbo glavnih ukrepov v prihodnjih letih je prikazan v Prilogi 1. Ti ukrepi skušajo vključiti celovito vizijo naložbenih potreb, pravila, raznolike rešitve, vključno s prostovoljnimi pristopi, tehnološke inovacije, razvoj infrastrukture in mednarodne režime, da bi opredelili evropsko dodano vrednost za reševanje problemov mobilnosti. Preučili bodo možnosti za ustanovitev javno-zasebnih partnerstev v prometnem sektorju za podporo razvoju in predstavitvi novih tehnologij in infrastrukture. Problemi lahko nastanejo zaradi infrastrukturnih ozkih grl, obrobnosti, prezasedenosti, dobave energije, družbenih ali varnostnih pomislekov ali pa so pomembni za to, da promet postane okolju prijaznejši. Izboljšan okvir EU, ki združuje regionalno in kohezijsko politiko, prilagojen okvir za boljše in pametnejše zaračunavanje uporabe infrastrukture ter raznolike rešitve za spopadanje z določenimi problemi v nekaterih mestih, regijah ali vzdolž določenih koridorjev bi lahko predstavljali pot naprej. V tem smislu lahko splošen okvir EU pomaga omogočiti raznolike in regionalno bolj zahtevne rešitve ob hkratnem ohranjanju potrebnega širšega okvira EU za mobilnost na enotnem trgu in potrjevanju prisotnosti EU kot svetovnega akterja.

Usmeritve politike, predstavljene v tem sporočilu, bodo pred odločitvijo o posebnih ukrepih izboljšane na podlagi javnih posvetovanj in temeljitih ocen. Prilagajale se bodo tudi skozi čas, da se upoštevajo spreminjajoč se okvir in pridobljene izkušnje.

## **PRILOGA 1**

### **Delovni načrt – zbirka glavnih ukrepov**

#### **2006**

- Cestni promet: pregled notranjega trga
- Železniški promet: ukrepi za odstranitev tehničnih ovir za interoperabilnost in medsebojno priznanje opreme; program za spodbujanje železniških tovornih koridorjev znotraj prometne logistike
- Letalstvo: pregled ukrepov za liberalizacijo zračnega prometa; obravnava letaliških pristojbin in zmogljivosti
- Logistika: logistična strategija tovornega prometa in širša razprava o možnih ukrepih na ravni EU
- Galileo: določitev možnih prihodnjih aplikacij
- Zaščita: strategija za kritično infrastrukturo
- Poročilo o izvajanju direktive o biogorivih iz leta 2003
- Raba energije v prometu: akcijski načrt za energetske učinkovitost in časovni načrt za obnovljive vire
- Mednarodne organizacije: premislek o boljši zastopanosti interesov EU v mednarodnih organizacijah, kot sta IMO in ICAO, z uporabo številnih političnih možnosti

#### **2007**

- Mestni promet: zelena knjiga
- Logistika: opredelitev akcijskega načrta
- Pametno zaračunavanje za uporabo infrastrukture: pripravljalne raziskave in posvetovanja, zaslišanje interesnih skupin
- Poročilo o prometnih scenarijih za obdobje 20 in 40 let
- Cestni promet: pregled zakonodaje o delovnih pogojih
- Železniški promet: spremljanje železniškega trga, vključno s pokazateljem
- Rečni promet: začetek izvajanja akcijskega načrta NAIADES
- Pomorski promet: politika evropskih pristanišč
- Letalstvo: pregled in dopolnitev okvira enotnega neba ter ustanovitev podjetja SESAR
- Vseevropska omrežja: določitev večletnega investicijskega programa do leta 2013
- Pravice potnikov: preučitev ukrepov o minimalnih standardih za avtobusni promet
- Varnost: prvi evropski dan varnosti v cestnem prometu
- Globalna razsežnost: strategija za povezovanje sosednjih držav EU v notranji prometni trg
- Zaščita: strategija za kopenski in javni prevoz

- Raba energije v prometu: strateški tehnološki načrt za energijo
- Objava prvega razpisa 7. okvirnega programa 7 RTR

### 2008

- Pomorski promet: bela knjiga o skupnem evropskem morskem območju
- Pametno zaračunavanje za uporabo infrastrukture: metodologija EU za zaračunavanje uporabe infrastrukture Mestni promet: spremljanje izvajanja zelene knjige
- Začetek obsežnega programa za prenos inteligentnih sistemov cestnega prometa na trg in priprava infrastrukture za integrirane informacijske sisteme
- Zaščita: pregled pravil v zračnem in pomorskem prometu; preučitev varnostnega režima za kopenski in javni prevoz

### 2009

- Uvedba obsežnega programa za okolju prijazen pogon
- Globalna razsežnost: doseči članstvo v ustreznih mednarodnih organizacijah
- Pomorski promet: razviti sisteme za e-pomorstvo
- Galileo: začetek koncesije
- ERTMS: izvajanje na določenih koridorjih

### Na redni osnovi

- Notranji trg: zagotoviti delovanje pravil EU pri vseh vrstah prometa
- Raba energije v prometu: izboljšati energetska učinkovitost ter pospešiti razvoj in uporabo alternativnih goriv
- Zaposlovanje in delovni pogoji: pospešiti socialni dialog; spodbujati usposabljanje in opravljanje poklicev, povezanih s prometom
- Varnost: spodbujati cestno varnost z oblikovanjem vozil, raziskovanjem in tehnologijo, infrastrukturo in vedenjem ter nadaljevati s pobudama Inteligentni avtomobil in e-Varnost
- Infrastruktura: zagotoviti uravnotežen pristop k načrtovanju rabe prostora; pritegnitev vseh virov financiranja
- Tehnologija: RTR in podpora razširjanju, izrabljanju in uveljavljanju na trgu
- Galileo: ustanovitev nadzornega organa Galileo
- Globalna razsežnost: razviti zunanje odnose z dvostranskimi sporazumi in v večstranskih forumih; razviti skupen zračni prostor v Evropi
- Upravljanje: združiti evropske agencije za varnost v prometu in razviti njihove naloge

## PRILOGA 2

Razmere v prometnem sektorju - dejstva in projekcije

### **Del 1: Osnovna dejstva in nedavni razvoj po vrstah prevoza – splošni podatki**

<u>Cestni promet</u>	<u>Železniški promet</u>																
<p>- neposredno <b>zaposlovanje</b>: približno 1,7 milijona v potniškem prometu (avtobus in taksi); 2,6 milijona v tovornem prometu</p> <p>- <b>delež v skupnem tovornem prometu</b>: 44 % (rahlo narašča)</p> <p>- <b>delež v skupnem potniškem prometu</b>: približno 84 % (76 % zasebni avtomobili, 8 % avtobus)</p> <p><b>-rast med 1995 in 2004:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>+ 35 % v tovornem prometu;</li><li>+ 19 % za osebne avtomobile in + 5 % za avtobuse v potniškem prometu</li></ul> <p>- zlasti <b>velika rast v EU-10</b>:</p> <table border="1"><caption>Road freight transport growth 2000-2004 (%)</caption><thead><tr><th></th><th>national</th><th>international</th><th>total</th></tr></thead><tbody><tr><td>EU-15</td><td>8.3</td><td>16.9</td><td>10.5</td></tr><tr><td>EU-10</td><td>16.6</td><td>47.7</td><td>31.8</td></tr><tr><td>EU-25</td><td>9.0</td><td>23.0</td><td>12.9</td></tr></tbody></table> <p>- <b>delež v skupni porabi energije</b>: 25,2 %</p> <p>- <b>učinkovitost vozil</b> v toe/Mtkm ali toe/Mpkm: tovornjaki 72,4, avtomobili 37,8, javni cestni prevoz 14,5</p>		national	international	total	EU-15	8.3	16.9	10.5	EU-10	16.6	47.7	31.8	EU-25	9.0	23.0	12.9	<p>- neposredno <b>zaposlovanje</b>: približno 1,2 milijona</p> <p>- <b>delež v skupnem tovornem prometu</b>: 10 % (rahlo upada)</p> <p>- <b>delež v skupnem potniškem prometu</b>: približno 7 % (6 % za medmestne vlake, 1 % za mestne tramvaje in podzemno železnico)</p> <p><b>- rast med 1995 in 2004:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>+ 6 % v tovornem prometu (+ 15 % v EU-15, - 9 % v EU-10);</li><li>+ 9 % v potniškem prometu (+ 8 % za medmestne vlake, + 14 % za mestno železnico (tramvaj in podzemna železnica))</li></ul> <p>- <b>delež novih gospodarskih družb</b>, ki so vstopile na trg <b>železniškega tovora</b>, je dosegel 10 % (v smislu opravljenih tkm)</p> <p>- <b>železniške proge za visoke hitrosti</b> so leta 2004 predstavljale 21,5 % vseh pkm medmestnega železniškega prevoza</p> <p>- <b>delež v skupni porabi energije</b>: 0,8 %</p> <p>- <b>učinkovitost vozil</b> v toe/Mtkm ali toe/Mpkm: potniki 16,0 ; tovor 5,5</p>
	national	international	total														
EU-15	8.3	16.9	10.5														
EU-10	16.6	47.7	31.8														
EU-25	9.0	23.0	12.9														
<u>Vodni promet</u>	<u>Zračni promet</u>																
<p>- neposredno <b>zaposlovanje</b>: približno 200 000, od tega približno 80 % v pomorskem prometu in 20 % v prometu po celinskih plovni poteh</p> <p>- <b>delež v skupnem tovornem prometu</b>: 42 % (pomorski znotraj EU 39 %, celinske plovne poti 3 %; oba bolj ali manj nespremenljiva)</p> <p>-<b>delež v skupnem potniškem prometu</b>: manj kot 1 % v potniškem prometu znotraj EU, rahlo upada</p> <p>- <b>rast med 1995 in 2004</b>: + 29 % v tovornem prometu (+ 31 % v pomorskem prometu znotraj EU, + 9 % na celinskih plovni poteh)</p> <p>- povprečna letna rast svetovnega <b>kontejnerskega prometa</b> med 2001 in 2004: 13,5 %</p>	<p>- neposredno <b>zaposlovanje</b>: približno 400 000</p> <p>- <b>delež v skupnem tovornem prometu</b>: 0,1 % glede na tkm v prometu znotraj EU</p> <p>-<b>delež v skupnem potniškem prometu</b>: 8 % (vključeni so samo leti znotraj EU; močno narašča)</p> <p>- <b>rast med 1995 in 2004</b>: + 55 % v potniškem prometu znotraj EU</p> <p>- <b>tržni delež nizkocenovnih prevoznikov</b> v rednem prometu znotraj EU (glede na število razpoložljivih sedežev): 25 % v letu 2005</p> <p>- rast števila <b>prog znotraj EU</b>: + 100 % med 1992 in 2004</p>																



- delež (rečne plovbe) v skupni porabi energije: 0,5 %	- delež v skupni porabi energije: 4,0 %
- učinkovitost vozil (rečne plovbe) v toe/Mtkm: 17,5	

Vir: EU Energy and Transport in Figures; Eurostat; OAG; ECSA, PRIMES.

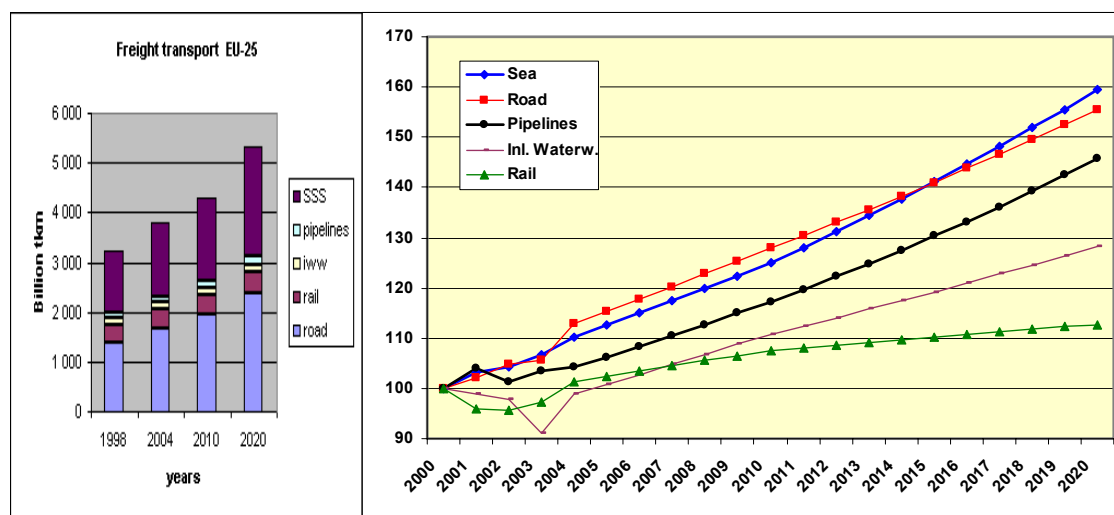
## Del 2: Projekcije obsega prometa in deleži vrst prevoza

(na podlagi študije ASSESS)

Tabela 2-1: Ključni trendi, predvideni kot izhodišče

Najbolj verjetna rast prometne dejavnosti v obdobju 2000–2020 v EU-25	
– BDP	52 %
– Tovorni promet skupaj	50 %
– Potniški promet skupaj	35 %
– Cestni tovorni promet	55 %
– Železniški prevoz blaga	13 %
– Pomorski prevoz na kratkih razdaljah	59 %
– Rečna plovba	28 %
– Zasebni avtomobili	36 %
– Prevoz potnikov po železnici	19 %
– Zračni promet	108 %

Graf 2-1: Pričakovana rast dejavnosti tovornega prometa po vrstah prevoza (2000=100)

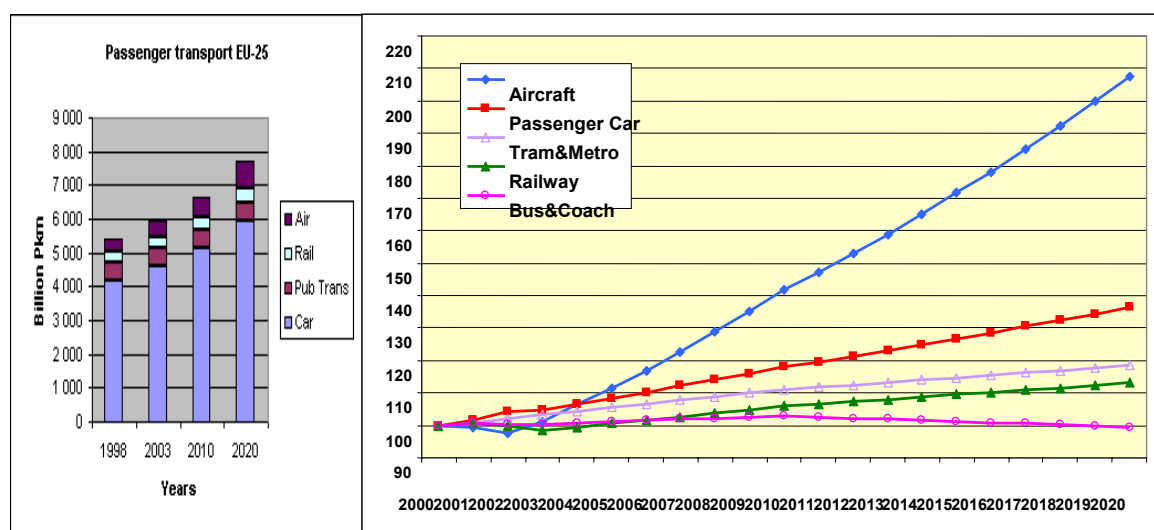


Graf 2-1:

<i>Freight transport EU-25</i>	<i>Tovorni promet EU-25</i>
<i>Billion tkm</i>	<i>Milijarda tkm</i>
<i>Years</i>	<i>Leta</i>

<i>SSS</i>	<i>Pomorski prevoz na kratkih razdaljah</i>
<i>Pipelines</i>	<i>Cevovodi</i>
<i>Iww</i>	<i>Celinske plovne poti</i>
<i>Rail</i>	<i>Železnica</i>
<i>Road</i>	<i>Cesta</i>
<i>Sea</i>	<i>Morje</i>

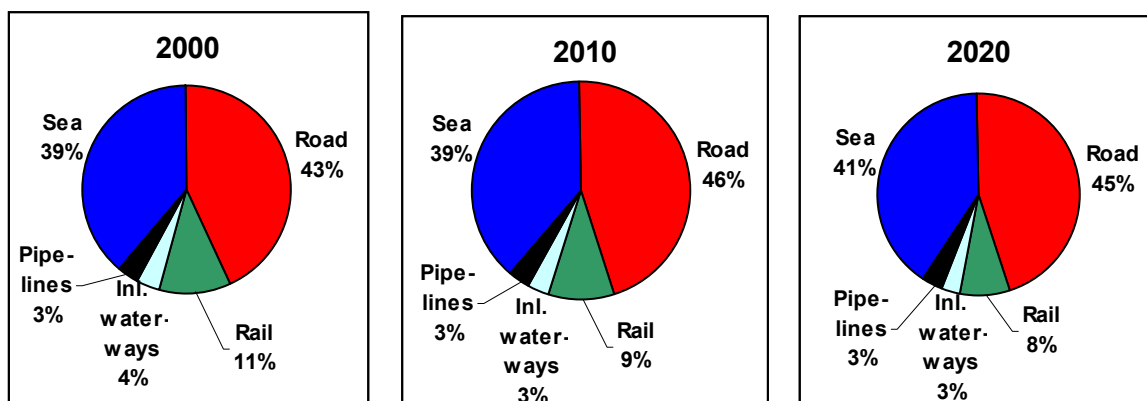
**Graf 2-2: Pričakovana rast dejavnosti potniškega prometa po vrstah prevoza (2000=100)**



**Graf 2-2:**

<i>Passenger transport EU-25</i>	<i>Potniški promet EU-25</i>
<i>Billion Pkm</i>	<i>Milijarda pkm</i>
<i>Air</i>	<i>Zračni promet</i>
<i>Rail</i>	<i>Železnica</i>
<i>Pub Trans</i>	<i>Javni promet</i>
<i>Car</i>	<i>Avtomobili</i>
<i>Aircraft</i>	<i>Letalo</i>
<i>Passenger car</i>	<i>Osebni avtomobili</i>
<i>Tram &amp; Metro</i>	<i>Tramvaj in podzemna železnica</i>
<i>Railway</i>	<i>Železnica</i>

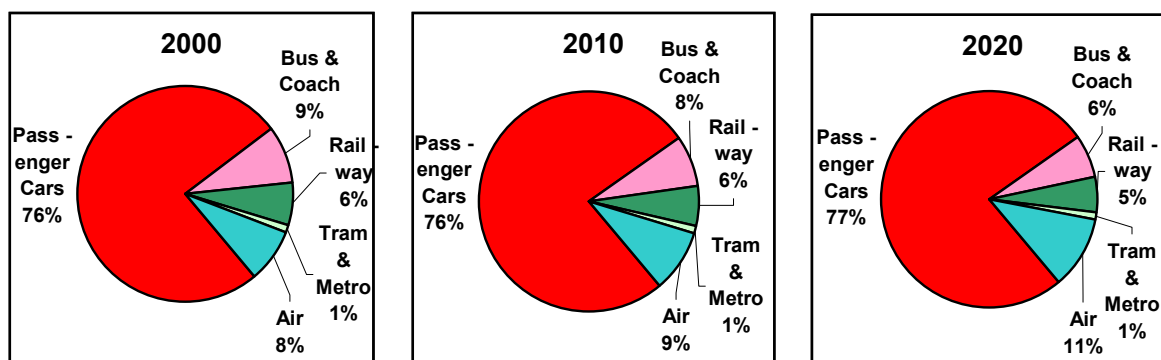
**Graf 2-3: Razvoj razčlenitve po vrstah prevoza v tovornem prometu 2000–2020:**



*Graf 2-3:*

<i>Sea</i>	<i>Morje</i>
<i>Pipelines</i>	<i>Cevovodi</i>
<i>Inl. Waterways</i>	<i>Celinske plovne poti</i>
<i>Rail</i>	<i>Železnic</i>
<i>Road</i>	<i>Cesta</i>

**Graf 2-4: Razvoj razčlenitve po vrstah prevoza v potniškem prometu 2000–2020**

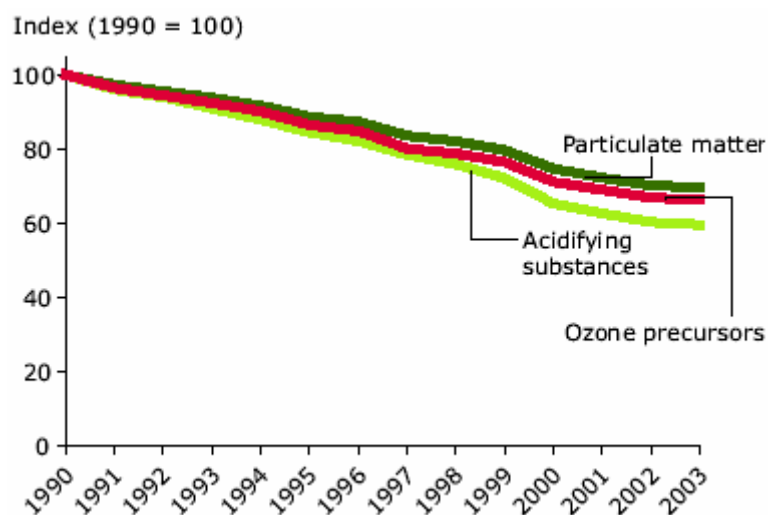


Graf 2-4:

<i>Passenger Cars</i>	<i>Osebni avtomobili</i>
<i>Bus &amp; Coach</i>	<i>Avtobus</i>
<i>Railway</i>	<i>Železnica</i>
<i>Tram</i>	<i>Tramvaj</i>
<i>Metro</i>	<i>Podzemna železnica</i>
<i>Air</i>	<i>Zračni promet</i>

### Del 3: Promet in okolje

Graf 3-1: Razvoj emisij onesnaževal zraka iz prometa, 1990–2003



Graf 3-1:

<i>Index</i>	<i>Indeks</i>
<i>Particulate matter</i>	<i>Delci</i>
<i>Acidifying substances</i>	<i>Snovi, ki povečujejo kislost</i>
<i>Ozone precursors</i>	<i>Predhodniki ozona</i>

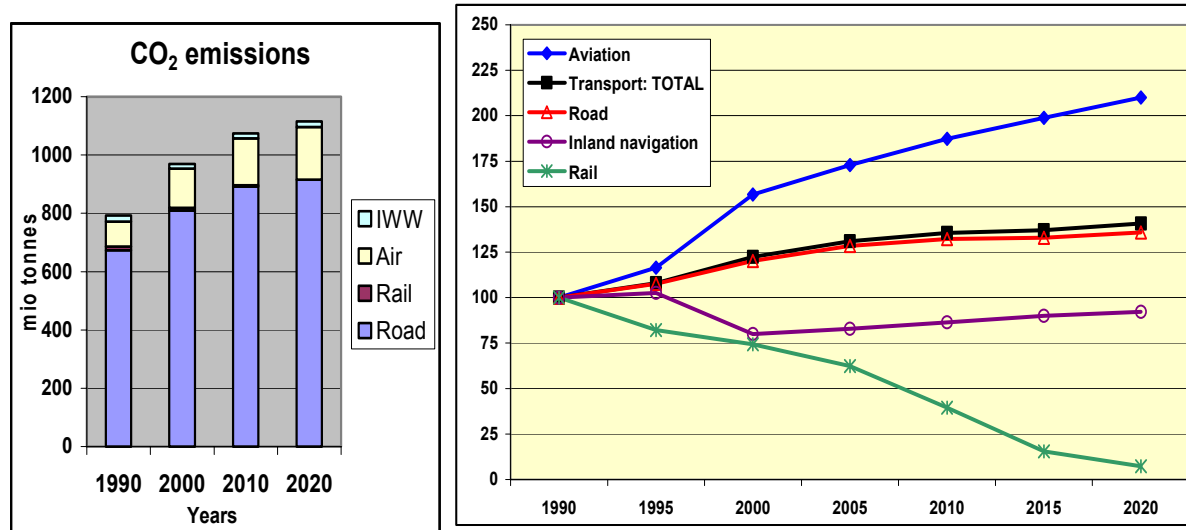
**Opomba:** Delci: PM<sub>10</sub>;

Snovi, ki povečujejo kislost: NO<sub>x</sub> NMVOC;

Predhodniki ozona: SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub>.

**Vir:** Evropska agencija za okolje: Poročilo TERM 2005

**Graf 3-2: Pričakovani razvoj emisij CO<sub>2</sub> iz prometa po vrstah prevoza (1990 = 100)**



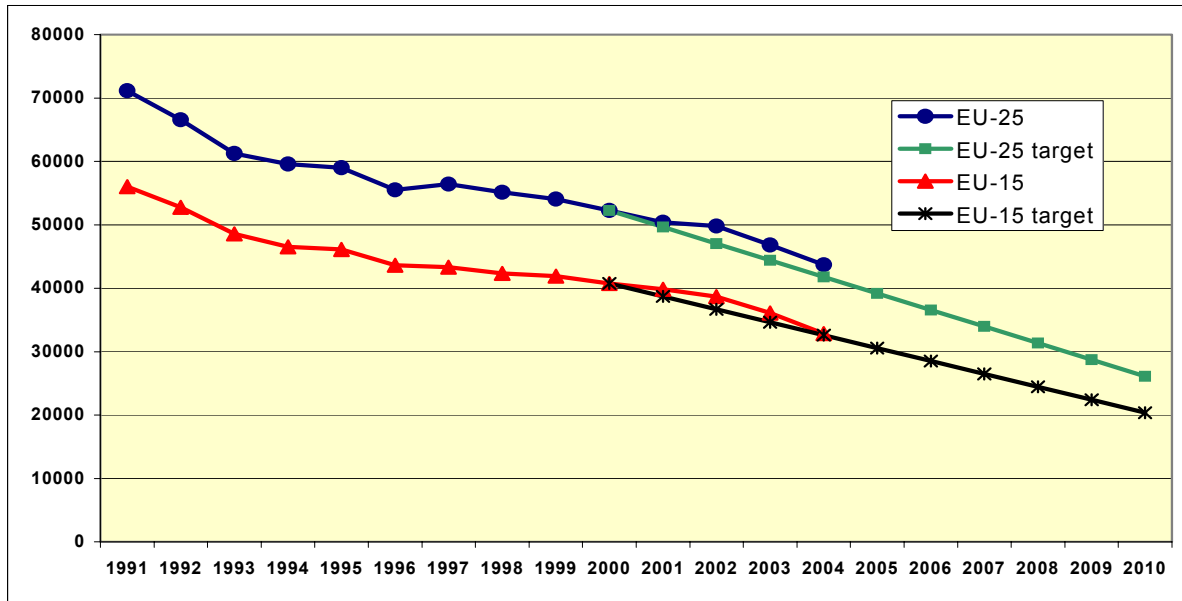
Vir: Model PRIMES.

*Graf 3-2:*

<i>CO<sub>2</sub> emissions</i>	<i>Emisije CO<sub>2</sub></i>
<i>Mio tonnes</i>	<i>Milijon ton</i>
<i>Years</i>	<i>Leta</i>
<i>IWW</i>	<i>Celinske plovne poti</i>
<i>Air</i>	<i>Zračni promet</i>
<i>Rail</i>	<i>Železnica</i>
<i>Road</i>	<i>Cesta</i>
<i>Aviation</i>	<i>Letalstvo</i>
<i>Transport: TOTAL</i>	<i>Promet: SKUPAJ</i>
<i>Inland navigation</i>	<i>Rečna plovba</i>

#### Del 4: Varnost na cesti

**Graf 4-1: Število smrtnih žrtev v EU: upada, vendar je še vedno previsoko**



**Vir:** Zbirka podatkov CARE, cilji iz Bele knjige o prometu iz leta 2001.

*Graf 4-1:*

<i>EU-25 target</i>	<i>Cilj EU-25</i>
<i>EU-15 target</i>	<i>Cilj EU-15</i>

*Priloga 3: Presoja vpliva*