

SL

SL

SL



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 28.3.2011  
COM(2011) 144 konč.

**BELA KNJIGA**

**Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri  
gospodarnemu prometnemu sistemu**

SEC(2011) 359 konč.  
SEC(2011) 358 konč.  
SEC(2011) 391 konč.

## KAZALO

BELA KNJIGA Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu .....	1
1. Priprava evropskega prometnega prostora na prihodnost.....	3
2. Vizija za konkurenčen in trajnosten prometni sistem.....	5
2.1. Naraščanje prometa in podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij .....	5
2.2. Učinkovito osrednje omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet .....	6
2.3. Enaki konkurenčni pogoji na svetovni ravni za potovanja na dolge razdalje in medcelinski tovor.....	7
2.4. Čist mestni promet in dnevna migracija .....	8
2.5. Deset ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem: merila za doseganje ciljnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 % .....	9
3. Strategija – kaj je treba storiti .....	10
3.1. Enotni evropski prometni prostor .....	11
3.2. Inovacije za prihodnost – tehnologija in obnašanje.....	12
3.3. Moderna infrastruktura, pametno določanje cen in pametno financiranje .....	13
3.4. Zunanja razsežnost.....	16
4. Sklepna ugotovitev .....	17

## 1. PRIPRAVA EVROPSKEGA PROMETNEGA PROSTORA NA PRIHODNOST

1. Promet je ključnega pomena za naše gospodarstvo in družbo. Mobilnost je bistvena za notranji trg in kakovost življenja državljanov, ki lahko prosto potujejo. Promet omogoča gospodarsko rast in ustvarjanje delovnih mest, zato mora biti trajnosten v luči novih izzivov, s katerimi se soočamo. Promet se odvija na svetovni ravni, zato je za učinkovito ukrepanje potrebno tesno mednarodno sodelovanje.
2. Prihodnji razvoj našega kontinenta bo odvisen od sposobnosti vseh regij, da ostanejo v celoti in na konkurenčen način vključene v svetovno gospodarstvo. Pri tem je učinkovit promet ključnega pomena.
3. Evropski promet se nahaja na razpotju. Stari izzivi ostajajo, vendar so se pojavili tudi novi.
4. Potrebni bo še veliko prizadevanj, da bi bil dokončno vzpostavljen *notranji trg za promet*, saj na tem področju ostajajo znatna ozka grla in druge ovire. Ta vprašanja moramo ponovno obravnavati, da bi ugotovili, kako bolje zadovoljiti želje naših državljanov po potovanju in potrebe našega gospodarstva po prevozu blaga ob upoštevanju omejitev virov in okoljskih omejitev. Treba je združiti prometne sisteme vzhodnih in zahodnih delov Evrope, da bi se v celoti upoštevale prometne potrebe skoraj celotnega kontinenta in 500 milijonov državljanov.
5. *Nafta* bo v prihodnjih desetletjih vedno manj, oskrba z njo pa bo čedalje bolj negotova. Kot je nedavno izpostavila Mednarodna agencija za energijo (*International Energy Agency – IEA*), manj bo svet uspešen pri zmanjševanju emisij ogljika, večje bo povišanje cen nafte. Leta 2010 je uvoz nafte v EU znašal približno 210 milijard EUR. Če se ne bomo spopadli s to odvisnostjo od oskrbe z nafto, bo velik učinek na inflacijo, trgovinsko bilanco in splošno konkurenčnost gospodarstva EU močno prizadel potovanja in našo ekonomsko varnost.
6. Hkrati je EU izpostavila, da je treba močno zmanjšati svetovne *emisije toplogrednih plinov*, da bi se podnebne spremembe omejile na manj kot 2°C, mednarodna skupnost pa se je s tem strinjala. Da bi bil ta cilj dosežen, mora EU v okviru potrebnih zmanjšanj znotraj skupine razvitih držav do leta 2050 na splošno zmanjšati emisije za 80–95 % pod raven iz leta 1990. Po ugotovitvah analize Komisije<sup>1</sup> so v drugih gospodarskih sektorjih možna zmanjšanja v večjem obsegu, od prometnega sektorja, ki je pomemben in še vedno naraščajoč vir toplogrednih plinov, pa se do leta 2050 zahteva vsaj 60-odstotno zmanjšanje toplogrednih plinov v primerjavi z ravnjo iz leta 1990<sup>2</sup>. Do leta 2030 bo cilj za promet zmanjšati emisije toplogrednih plinov na okoli 20 % pod raven iz leta 2008. Glede na znatno povečanje emisij zaradi prometa v zadnjih dveh desetletjih to pomeni, da bodo še vedno 8 % nad ravnjo iz leta 1990.
7. Prometni sistem se od prve velike naftne krize pred 40 leti kljub tehničnemu napredku ter možnostim za izboljšanje stroškovne in energetske učinkovitosti ni

---

<sup>1</sup> Glej Sporočilo Komisije „načrt za prehod na konkurenčno gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika do leta 2050“, COM(2011)112.

<sup>2</sup> To bi ustrezalo zmanjšanjem emisij za okoli 70 % pod ravnjo iz leta 2008.

znatno spremenil. Promet je postal bolj energetsko učinkovit, vendar nafta in naftni derivati še vedno pokrivajo 96 % potreb prometa po energiji v EU. Promet je postal čistejši, vendar povečanje njegovega obsega pomeni, da ostaja pomemben povzročitelj hrupa in lokalnega onesnaževanja zraka.

8. *Nove tehnologije* za vozila in upravljanje prometa bodo ključne za zmanjšanje emisij iz prometa v EU in preostalem svetu. Prizadevanja za trajnostno mobilnost potekajo na svetovnem nivoju. Prepozno ukrepanje in neodločno uvajanje novih tehnologij bi lahko povzročila takšno škodo prometni panogi, ki je ne bi bilo več mogoče popraviti. Prometni sektor EU se na svetovnih prometnih trgih, ki se hitro razvijajo, spopada z naraščajočo konkurenco.
9. Kar zadeva infrastrukturo, logistiko, sisteme za upravljanje prometa in proizvodnjo prometne opreme, je veliko evropskih družb v svetovnem vrhu, vendar je v času, ko druge svetovne regije začenjajo velike, ambiciozne programe za modernizacijo prometa in naložbe v infrastrukturo, ključnega pomena, da se evropski promet še naprej razvija in nadaljuje vlaganja, da bi ohranil svoj konkurenčen položaj.
10. Mobilnost je odvisna od *infrastrukture*. Brez podpore ustreznega omrežja in njegove pametnejše uporabe ne bodo mogoče nobene večje spremembe v prometu. Naložbe v prometno infrastrukturo imajo na splošno pozitiven učinek na gospodarsko rast, ustvarjajo blaginjo in delovna mesta ter krepijo trgovino, geografsko dostopnost in mobilnost ljudi. Načrtovati jih je treba tako, da je pozitiven učinek na gospodarsko rast čim večji in negativen učinek na okolje čim manjši.
11. Velik problem predstavljajo zastoji oziroma preobremenjenost, zlasti na cestah in na nebu, saj ogrožajo dostopnost. Poleg tega je prometna infrastruktura neenako razvita v vzhodnih in zahodnih delih EU, ki jih je treba povezati. Za financiranje infrastrukture se vse bolj pritiska na javne vire in potreben je nov pristop k financiranju in določanju cen.
12. Od bele knjige o prometu iz leta 2001 je bilo doseženega veliko. V letalskem, cestnem in delno železniškem prometu je bilo opaziti nadaljnje odpiranje trga. Uspešno je bilo vzpostavljeno enotno evropsko nebo. Varnost vseh načinov prevoza se je povečala. Sprejeti so bili novi predpisi glede delovnih pogojev in pravic potnikov. Vseevropska prometna omrežja (financirana s TEN-T, strukturnimi skladi in kohezijskim skladom) so prispevala k teritorialni koheziji in izgradnji hitrih železniških prog. Okrepljeni so bili mednarodne vezi in sodelovanje. Veliko je bilo storjenega tudi za izboljšanje okoljskega učinkovitosti prometa.
13. Vendar prometni sistem še vedno ni trajosten. Če pogledamo 40 let v prihodnost, je jasno, da se promet ne more razvijati v tej smeri. Če bomo nadaljevali kot doslej, bo odvisnost prometa od nafte še vedno morda malo pod 90 %<sup>3</sup>, medtem ko bodo obnovljivi viri energije samo malo presegli za leto 2020 določen cilj 10 %. Emisije CO<sub>2</sub> iz prometa bi v tem primeru do leta 2050 ostale za eno tretjino višje od njihove ravni v letu 1990. Stroški zastojev oziroma preobremenjenosti se bodo do leta 2050 povečali za okoli 50 %. Razlika v dostopnosti med osrednjimi in obrobni

---

<sup>3</sup> Tudi če se bo uporaba biogoriv in elektrike v primerjavi z današnjimi ravnmi nekoliko povečala.

območji se bo povečala. Še naprej bi se povečevali socialni stroški zaradi nesreč in hrupa<sup>4</sup>.

14. Ta načrt na podlagi pridobljenih izkušenj obravnava razvoj prometnega sektorja s svetovnega vidika, njegove prihodnje izzive in pobude za politiko, ki jih je treba preučiti. Kako Komisija vidi prihodnost prometa, je predstavljeno v delu 2. Ključni ukrepi za doseganje teh ciljev so navedeni v delu 3, povzeti v Prilogi I in podrobneje opisani v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije.

## **2. VIZIJA ZA KONKURENČEN IN TRAJNOSTEN PROMETNI SISTEM**

### **2.1. Naraščanje prometa in podpiranje mobilnosti ob hkratnem doseganju cilja 60-odstotnega zmanjšanja emisij**

15. Odločno ukrepanje politike se izplača. Prometna panoga sama po sebi predstavlja pomemben del gospodarstva, saj v EU neposredno zaposluje okoli 10 milijonov ljudi in predstavlja okoli 5 % BDP.
16. EU in vlade morajo zagotoviti jasne okvirje prihodnje politike (ki v čim večji meri temeljijo na tržnih mehanizmih) za proizvajalce in panogo, tako da ti lahko načrtujejo naložbe. Usklajenost na ravni EU je nujna, saj bi razmere, ko bi se npr. ena država članica odločila izključno za električne avtomobile in druga samo za biogoriva, preprečile prosto potovanje po Evropi.
17. Izziv predstavlja odprava odvisnosti prometnega sistema od nafte, ne da bi se hkrati zmanjšali učinkovitost in mobilnost. V skladu z vodilno pobudo „Evropa, gospodarna z viri“, ki je bila določena v strategiji Evropa 2020<sup>5</sup> in novem načrtu za energetska učinkovitost 2011<sup>6</sup>, je glavni cilj evropske prometne politike pomagati vzpostaviti sistem, ki podpira evropski gospodarski napredek, podpira konkurenčnost in ponuja visokokakovostne storitve mobilnosti ob učinkovitejši uporabi virov. V praksi to pomeni, da je treba v prometu uporabljati manj energije in da mora biti ta energija čistejša, da je treba bolje izkoriščati moderno infrastrukturo ter da je treba zmanjšati negativni učinek prometa na okolje in na osnovne naravne vire, kot so voda, zemlja in ekosistemi.
18. Omejevanje mobilnosti ne pride v poštev.
19. Pojaviti se morajo novi prometni modeli, po katerih se z najučinkovitejšimi načini prevoza ali kombinacijo le teh skupno prevažajo večje količine tovora in večje število potnikov do njihovega namembnega kraja. Individualnemu prevozu se daje prednost v končnem delu poti in se izvaja s čistimi vozili. Informacijska tehnologija zagotavlja enostavnejše in zanesljivejše prestopanje. Uporabniki prometa plačajo polne stroške prevoza v zameno za manj zastojev, več informacij, boljše storitve in večjo varnost. Prihodnji razvoj mora temeljiti na več podlagah:

---

<sup>4</sup> Opis, kako bi se lahko razvijal promet do leta 2050, če ne bodo sprejete nove politike, ki bi spremenile trende (referenčni scenarij) je mogoče najti v Prilogi 3: „Referenčni scenarij (2010–2050)“ ocene učinka bele knjige o prometu.

<sup>5</sup> COM(2010) 2020.

<sup>6</sup> COM(2011) 109.

- izboljšanje energetske učinkovitosti vozil pri vseh načinih prevoza. Razvoj in uporaba trajnostnih goriv in pogonskih sistemov;
  - čim boljše delovanje multimodalnih logističnih verig, vključno z večjo uporabo z vidika virov že po naravi učinkovitejših načinov prevoza, kjer so druge tehnološke inovacije morda nezadostne (npr. tovorni prevoz na dolge razdalje);
  - učinkovitejša uporaba prometa in infrastrukture z uporabo izboljšanih sistemov za upravljanje prometa in informacijskih sistemov (npr. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), naprednejših logističnih in tržnih ukrepov, kot so razvoj integriranega evropskega železniškega trga, odstranitev omejitev kabotaže, odstranitev ovir za prevoz po morju na kratkih razdaljah, neizkrivljeno določanje cen itd.
20. Z ukrepanjem se ne sme odlašati. Načrtovanje, izgradnja in oprema infrastrukture traja več let, vlaki, letala in ladje pa zdržijo desetletja, zato bodo današnje odločitve določile, kakšen bo promet leta 2050. Ukrepati moramo na evropski ravni, da bi preoblikovali promet skupaj z našimi partnerji in da se o tem ne bi odločalo nekje drugje na svetu.
21. Reševanje zgoraj navedenih problemov pomeni, da moramo za zagotavljanje, da se promet razvija v pravo smer, do leta 2050 doseči zelo zahtevne cilje, tisti, ki jih moramo doseči do leta 2020/2030, pa prav tako predstavljajo izziv. Obseg spreminjanja delovanja prometa je po segmentih različen, saj so tehnološke možnosti za vsak posamezen segment različne. V nadaljevanju vizija Komisije zato zajema tri pomembne segmente prometa: na srednje razdalje, na dolge razdalje in mestni promet. Izvajanje bo odvisno od več akterjev, med drugim od EU, držav članic, regij, mest, pa tudi panoge, socialnih partnerjev in državljanov.
- 2.2. Učinkovito osrednje omrežje za multimodalna medkrajevna potovanja in promet**
22. Pri srednjih razdaljah so nove tehnologije manj razvite in je na voljo manj različnih načinov prevoza kot v mestu. Vendar ima lahko tukaj ukrepanje EU najbolj neposreden učinek (manj omejitev zaradi subsidiarnosti ali mednarodnih dogovorov). Vozila, ki bolj učinkovito porabljajo vire in so čistejša, verjetno sama po sebi ne bodo potrebno zmanjšala emisij in ne bodo rešila problema zastojev oziroma preobremenjenosti. Spremljati jih mora združevanje prevozov velikega obsega na dolge razdalje. To pomeni večjo uporabo avtobusov, železniškega in zračnega prometa za potnike in tovor, multimodalne rešitve, ki temeljijo na načinih prevoza na dolge razdalje po vodi in železniških progah.
23. Boljše izbire načina prevoza bodo odvisne od večjega povezovanja modalnih omrežij: letališč, pristanišč, železniških postaj, postaj podzemne železnice in avtobusnih postaj, ki jih je treba čedalje bolj povezovati in preoblikovati v multimodalne povezovalne platforme za potnike. Spletne informacije in sistemi elektronskih rezervacij in elektronskega povezovanja, ki vključujejo vsa prevozna sredstva, bi morali olajšati multimodalna potovanja. Širšo uporabo kolektivnih načinov prevoza mora spremljati ustrezen sklop pravic potnikov.

24. Pošiljke tovora na kratke in srednje razdalje (pod približno 300 km)<sup>7</sup> se bodo še vedno v veliki meri izvajale s tovornjaki. Zato je poleg spodbujanja alternativnih prometnih rešitev (železniški in vodni promet) treba izboljšati učinkovitost tovornjakov, in sicer z razvojem in uvedbo novih motorjev ter čistejših goriv, uporabo inteligentnih prometnih sistemov in nadaljnjimi ukrepi za okrepitev tržnih mehanizmov.
25. Pri cestnem prometu na daljše razdalje so možnosti za zmanjšanje emisij ogljika bolj omejene in multimodalnost pri tovornem prometu mora postati z ekonomskega vidika privlačna za pošiljatelje. Potrebna je učinkovita somodalnost. EU potrebuje posebej razvite koridorje za prevoz tovora, ki so optimizirani glede porabe energije in emisij ter čim manjših učinkov na okolje in hkrati privlačni zaradi svoje zanesljivosti, omejenih zastojev oziroma preobremenjenosti ter nizkih operativnih in upravnih stroškov.
26. Železniški promet, zlasti za tovor, včasih kot način prevoza ni zanimiv. Vendar primeri v nekaterih državah članicah kažejo, da je lahko kakovost storitve visoka. Izziv je zagotoviti strukturno spremembo, da bi lahko železniški promet učinkovito konkuriral in zavzel znatno večji delež v tovornem (in tudi potniškem – glej v nadaljevanju) prometu na srednje in dolge razdalje. Potrebne bodo znatne naložbe za razširitev ali posodobitev zmogljivosti železniškega omrežja. Postopno je treba uvesti nov železniški vozni park s tihimi zavorami in avtomatskimi spojnicami.
27. Na obalah je potrebnih več vhodnih točk na evropske trge, ki morajo biti tudi učinkovite, s čimer bi preprečili nepotreben promet po Evropi. Morska pristanišča imajo pomembno vlogo kot logistični centri in zahtevajo učinkovite povezave z notranjostjo. Njihov razvoj je ključen za spopadanje z naraščajočimi količinami tovora pri prevozih po morju na kratkih razdaljah znotraj EU in med EU in ostalim svetom. Celinske plovne poti, pri katerih obstaja neizrabljen potencial, morajo igrati čedalje pomembnejšo vlogo, zlasti pri prevozu blaga v notranjost in pri povezovanju evropskih morij.

### **2.3. Enaki konkurenčni pogoji na svetovni ravni za potovanja na dolge razdalje in medcelinski tovor**

28. Pomorski in letalski sektor sta že po naravi globalna. V sektorju letalskega prometa je treba izboljšati učinkovitost zrakoplovov in upravljanja prometa. To bo zagotovilo konkurenčno prednost in zmanjšalo emisije. Paziti pa je treba, da letalskemu prometu v EU ne bo naloženih preveč bremen, kar bi lahko ogrozilo vlogo EU kot „svetovnega letalskega središča“. Letalske zmogljivosti je treba optimizirati in jih po potrebi povečati zaradi naraščajočega povpraševanja po potovanju v tretje države in na evropska območja, ki so drugače slabo povezana, ali iz teh območij, kar bi lahko do leta 2050 več kot dvakrat povečalo dejavnosti zračnega prometa v EU. V drugih primerih bi lahko (hitre) železniške proge pokrile večino potreb prometa na srednje razdalje. Letalska industrija EU bi morala postati vodilna na področju uporabe goriva z nizko vsebnostjo ogljika, da bi bil dosežen cilj za leto 2050.

---

<sup>7</sup> Po izračunih na podlagi podatkov Eurostat se več kot polovica vsega blaga (kar zadeva težo) v cestnem prometu prevaža na razdalji manj kot 50 km in več kot tri četrtine na razdalji pod 150 km.



29. Pri pomorskem prometu obstaja enaka potreba po enakih konkurenčnih pogojih na svetovni ravni<sup>8</sup>. EU bi si morala v sodelovanju z Mednarodno pomorsko organizacijo (*International Maritime Organisation – IMO*) in drugimi mednarodnimi organizacijami prizadevati za univerzalno uporabo in izvrševanje visokih standardov glede varnosti, zaščite okolja in delovnih pogojev ter za odpravljanje piratstva. Vpliv pomorskega prometa na okolje se lahko izboljša in ga je treba izboljšati, in sicer s tehnologijo in boljšim gorivom ter upravljanjem. Na splošno je treba v EU emisije CO<sub>2</sub> iz pomorskega prometa do leta 2050 zmanjšati za 40 % (če je mogoče 50 %) v primerjavi z ravno iz leta 2005.

#### 2.4. Čist mestni promet in dnevna migracija

30. V mestih je prehod na čistejši promet olajšan z nižjimi zahtevami glede zmogljivosti avtomobila in višjo gostoto prebivalstva. Obstaja več možnosti javnega prometa kakor tudi možnost pešačenja in kolesarjenja. Mesta najbolj trpijo zaradi zastojev, slabe kakovosti zraka in izpostavljenosti hrupu. Mestni promet povzroči okoli četrtno emisij CO<sub>2</sub> iz prometa, 69 % nesreč na cestah pa se zgodi v mestih. Postopno odpravljanje vozil s „konvencionalnim gorivom“<sup>9</sup> iz mestnega okolja je velik prispevek k znatnemu zmanjšanju odvisnosti od nafte, emisij toplogrednih plinov ter onesnaževanja lokalnega zraka in onesnaževanja s hrupom. Dopolniti ga bo treba z razvojem ustrezne infrastrukture za oskrbo z gorivom/polnjenje, namenjene novim vozilom.
31. Večji delež potovanj s kolektivnimi prevoznimi sredstvi, skupaj z obveznostmi minimalnih storitev, bo dovolil povečanje pogostnosti storitev in tako ustvaril pozitivno razvojno spiralo za javna prevozna sredstva. Uravnavanje povpraševanja in načrtovanje rabe zemljišč lahko znižata obseg prometa. Olajšanje pešačenja in kolesarjenja bi moralo postati sestavni del mobilnosti v mestih in načrtovanja infrastrukture.
32. Treba je spodbujati uporabo manjših, lažjih in bolj specializiranih cestnih vozil za potnike. Veliki vozni parki mestnih avtobusov, taksijev in dostavnih vozil so posebej primerni za uvedbo alternativnih sistemov pogona in goriv. Ti sistemi bi lahko znatno prispevali k zmanjšanju intenzivnosti emisij ogljika v mestnem prometu, saj bi zagotavljali preizkušanje novih tehnologij in možnost za zgodnjo uvedbo na trgu. Cestnine in odprava nepravilnosti pri obdavčenju lahko tudi prispevajo k spodbujanju uporabe javnega prometa in postopni uvedbi alternativnih pogonov.
33. Učinkoviteje je treba organizirati povezavo med tovornim prometom na dolge razdalje in tovornim prometom v zadnjem delu poti. Cilj je omejiti individualne dostave, tj. najbolj „neučinkovit“ del potovanja, na najkrajšo možno pot. Uporaba inteligentnih prometnih sistemov prispeva k upravljanju prometa v realnem času, zmanjšuje čas dostave in zastoje oziroma preobremenjenost distribucije v zadnjem delu poti. To je mogoče doseči z mestnimi tovornjaki z nizkimi emisijami. Uporaba električnih, vodikovih in hibridnih tehnologij ne bi samo zmanjšala emisij v zrak,

---

<sup>8</sup> EU je razvila celostno pomorsko politiko, ki postavlja pomorski promet v širši kontekst upravljanja, konkurenčnosti in regionalnih strategij. Glej COM(2009) 540.

<sup>9</sup> Izraz s „konvencionalnim gorivom“ se nanaša na vozila, ki uporabljajo nehibridne motorje z notranjim izgorevanjem.

ampak tudi hrup, kar bi omogočilo, da bi se večji del tovornega prometa v mestnih območjih odvijal ponoči. To bi olajšalo problem cestnih zastojev v jutranjih in popoldanskih prometnih konicah.

## 2.5. Deset ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem: merila za doseganje ciljnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60 %

### **Razvoj in uporaba novih in trajnostnih goriv ter pogonskih sistemov**

- (1) Do leta 2030 prepoloviti uporabo avtomobilov s „konvencionalnim gorivom“ v mestnem prometu, jih postopoma odpraviti v mestih do leta 2050, do leta 2030 v velikih mestnih središčih vzpostaviti mestno logistiko, ki bo skoraj brez CO<sub>2</sub><sup>10</sup>.
- (2) Doseči, da bodo do leta 2050 trajnostna goriva z nizko vsebnostjo ogljika v letalskem prometu imela 40-odstotni delež in prav tako do leta 2050 za 40 % (če je mogoče za 50 %<sup>11</sup>) zmanjšati emisije CO<sub>2</sub> v EU, ki nastajajo zaradi goriv iz ladijskih rezervoarjev.

### **Čim boljše delovanje multimodalnih logističnih verig, vključno z večjo uporabo energetske učinkovitejših načinov prevoza**

- (3) Do leta 2030 bi morale 30 % cestnega tovornega prevoza nad 300 km preiti na druge načine prevoza, kot so železniški ali vodni promet, do leta 2050 pa za več kot 50 % prevoza, kar bi olajšali učinkoviti in zeleni koridorji za prevoz tovora. Za doseganje tega cilja bo treba razviti tudi ustrezno infrastrukturo.
- (4) Do leta 2050 zaključiti evropsko železniško omrežje za visoke hitrosti. Potrojiti dolžino obstoječega železniškega omrežja za visoke hitrosti do leta 2030 in ohraniti gosto železniško mrežo v vseh državah članicah. Do leta 2050 bi morala večina potniškega prometa na srednje razdalje potekati po železnici.
- (5) V celoti funkcionalno in multimodalno „osrednje omrežje“ TEN-T na ravni EU do leta 2030 z omrežjem visoke kakovosti in zmogljivosti do leta 2050 ter ustrezen sklop informacijskih storitev.
- (6) Do leta 2050 povezati vsa letališča iz osrednjega omrežja z železniškim omrežjem, če je mogoče visokohitrotnim, zagotoviti, da so vsa ključna pristanišča zadostno povezana z železniškim tovornim omrežjem in, kjer je mogoče, s sistemom celinskih plovnih poti.

### **Povečanje učinkovitosti prometa in uporabe infrastrukture z informacijskimi sistemi in tržnimi pobudami**

- (7) Vzpostavitev modernizirane infrastrukture za upravljanje zračnega prometa (SESAR<sup>12</sup>) v Evropi do leta 2020 in dokončanje evropskega skupnega zračnega prostora. Vzpostavitev sistemov za upravljanje kopenskega in vodnega prometa

<sup>10</sup> To bi tudi znatno zmanjšalo druge škodljive emisije.

<sup>11</sup> Glej Sporočilo Komisije „Načrt za prehod na konkurenčno gospodarstvo z nizkimi emisijami ogljika do leta 2050“, COM (2011)112.

<sup>12</sup> V skladu z evropskim osrednjim načrtom ATM:  
[http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm)

(ERTMS<sup>13</sup>, ITS<sup>14</sup>, SSN in LRIT<sup>15</sup>, RIS<sup>16</sup>). Vzpostavitev evropskega globalnega navigacijskega satelitskega sistema (Galileo).

- (8) Do leta 2020 vzpostavitev okvira za evropski multimodalni prometni sistem za obveščanje, upravljanje in plačevanje.
- (9) Do leta 2050 število nesreč s smrtnim izidom v cestnem prometu zmanjšati na skoraj nič. V skladu s tem ciljem želi EU do leta 2020 prepoloviti število ponesrečencev v nesrečah na cesti. Zagotoviti, da ima EU vodilno svetovno vlogo na področju varnosti prometa pri vseh načinih prevoza.
- (10) Premik k polni uporabi načel „uporabnik plača“ in „onesnaževalec plača“ ter udeležba zasebnega sektorja za odstranitev izkrivljanj, vključno s škodljivimi subvencijami, ustvarjanje dohodkov in zagotavljanje financiranja za prihodnje naložbe v promet.

### 3. STRATEGIJA – KAJ JE TREBA STORITI

34. Izvajanje zgornje vizije zahteva učinkovit okvir za uporabnike in operaterje v prometu, zgodnjo uporabo novih tehnologij in razvoj ustrezne infrastrukture:
  - Ovire za nemoteno delovanje in učinkovito konkurenco na notranjem trgu ostajajo. Cilj za naslednje desetletje je ustvariti pravi enotni evropski prometni prostor, tako da se odstranijo preostale ovire med načini prevoza in nacionalnimi sistemi, olajša postopek integracije ter pojav večnacionalnih in multimodalnih operaterjev. Skrbno izvrševanje pravil glede konkurence pri vseh načinih prevoza bo dopolnilo ukrepanje Komisije na tem področju. Višja stopnja konvergence in izvrševanje socialnih, varnostnih in okoljskih pravil, minimalnih standardov za storitve in pravic uporabnikov morajo biti sestavni del te strategije, da bi se izognili napetostim in izkrivljanjem.
  - Inovacije so bistvenega pomena za to strategijo<sup>17</sup>. Raziskovanje EU mora zajemati celoten krog raziskav, inovacij in integrirane uporabe z osredotočanjem na najobetavnejše tehnologije in povezovanjem vseh udeleženih akterjev<sup>18</sup>. Inovacije so lahko pomembne tudi pri spodbujanju trajnostnega obnašanja.
  - Prizadevanja za konkurenčnejši in trajnostni prometni sistem morajo vključevati razmišljanja o zahtevanih značilnostih omrežja in morajo predvideti ustrezne naložbe, saj politika EU glede prometne infrastrukture potrebuje skupno vizijo in zadostne vire. Cena prevoza mora na pravilen način odražati njegove stroške.

<sup>13</sup> V skladu z evropskim izvedbenim načrtom ERTMS: Glej Sklep Komisije C(2009) 561.

<sup>14</sup> V skladu z izvedbenim načrtom EasyWay 2: Glej Sklep Komisije C(2010) 9675.

<sup>15</sup> Direktiva 2002/59/ES Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi sistema spremljanja in obveščanja za ladijski promet (UL L 208 z dne 5.8.2002), kakor je spremenjena z Direktivo 2009/17/ES (UL L 131 z dne 28.5.2009).

<sup>16</sup> Glej Direktivo 2005/44/ES.

<sup>17</sup> Glej Sporočilo Komisije „Unija inovacij“, COM(2010)546 in Sporočilo Komisije „Evropska digitalna agenda“, COM(2010)245/2.

<sup>18</sup> Kar zadeva čista in učinkovita vozila, bo politika sledila Sporočilu 2010/0186, ki določa tehnološko nevtralen pristop med alternativnimi gorivi za motorje z notranjim izgorevanjem, vozili na elektriko in vozili na vodikove gorivne celice.

35. Seznam predvidenih pobud je naveden v Prilogi I k temu Sporočilu. V delovnem dokumentu Komisije, ki je priložen sporočilu, so navedene nadaljnje podrobnosti.

### 3.1. Enotni evropski prometni prostor

36. Enotni evropski prometni prostor bi moral olajšati gibanje državljanov, tovara, zmanjšati stroške in okrepiti trajnost evropskega prometa. **Enotno evropsko nebo** je treba vzpostaviti, kot je predvideno, Komisija pa bo že leta 2011 obravnavala zmogljivost in kakovost letališč. Področje, kjer so ozka grla še vedno zelo očitna, je notranji trg za železniške storitve, ki ga je treba dokončati kot prednostno nalogo, da bi bilo vzpostavljeno **enotno evropsko železniško območje**. To vključuje odstranitev tehničnih, upravnih in pravnih ovir, ki še vedno preprečujejo vstop na nacionalne železniške trge. Zaradi nadaljnjega povezovanja trga za cestni tovorni promet bo cestni promet bolj učinkovit in konkurenčen. Za pomorski promet bo „**modri pas**“ v morjih okrog Evrope poenostavil formalnosti za ladje, ki potujejo med pristanišči EU, treba pa je vzpostaviti tudi ustrezen okvir, ki bo upošteval evropske naloge za celinske plovne poti. Poleg tega je treba izboljšati tržni dostop do pristanišč.
37. Odprtje trga morajo spremljati **kakovostni delovna mesta in delovni pogoji**, saj so človeški viri ključna komponenta vsakega visokokakovostnega prometnega sistema. Prav tako je splošno znano, da bo pomanjkanje delovne sile in usposobljenih delavcev v prihodnosti postalo resen problem za promet. Pomembno bo uskladiti konkurenčnost in socialno agendo, in sicer na podlagi socialnega dialoga, da se preprečijo socialni konflikti, ki so povzročili znatne gospodarske izgube v številnih sektorjih, predvsem v letalskem sektorju.
38. **Varnost prometa** je v agendi EU na pomembnem mestu. Celovit pristop EU, ki vključuje politiko, zakonodajo in spremljanje varnosti letalskega in pomorskega prometa, je treba nadalje konsolidirati in okrepiti s sodelovanjem s pomembnimi mednarodnimi partnerji. Za varnost potnikov je treba izboljšati metode varnostnih pregledov, da se zagotovijo visoke ravni varnosti ob čim manjših neprijetnostih za potnike. Za tovar, ki ne prihaja iz EU, je treba obravnavati pristop k varnosti, ki temelji na tveganju. Treba je tudi najti ustrezen evropski pristop k varnosti kopenskega prometa na tistih področjih, kjer ima ukrepanje EU dodano vrednost.
39. Za evropske državljane je bistvenega pomena vzpostavitev okvira za **varen promet**. Razvita bo evropska strategija za varnost v civilnem letalstvu, ki vključuje prilagoditev na nove tehnologije in mednarodno sodelovanje z glavnimi partnerji. Pri pomorskem prometu se je treba dejavno ukvarjati s potrebami glede varnosti potniških ladij. Sistem spremljanja in obveščanja za ladijski promet SafeSeaNet bo postal osrednji del vseh zadevnih pomorskih informacijskih orodij, ki podpirajo varnost v pomorskem prometu ter skrbijo za zaščito okolja pred onesnaževanjem z ladij. Tako bo znatno prispeval k vzpostavitvi skupnega okolja za izmenjavo informacij za nadzor pomorstva EU<sup>19</sup> in bo v podporo ustanovitvi skupnega pomorskega prostora. Pri železniškem prometu sta uskladitev in nadzor varnostnega spričevala bistvena za enotno evropsko železniško območje. V teh treh prometnih

---

<sup>19</sup> COM(2009) 538 in COM(2010) 584.

sektorjih igrajo nepogrešljivo vlogo agencije za varnost v evropskem letalstvu, pomorstvu in železniškem prometu, ki so bile ustanovljene v prejšnjem desetletju.

40. Čeprav se je število smrtnih žrtev v EU v prejšnjem desetletju skoraj prepolovilo, je leta 2009 na cestah v EU umrlo 34 500 ljudi. Pobude na področju tehnologije, izvrševanja, izobraževanja in posebna pozornost ranljivim uporabnikom cest bodo ključnega pomena za nadaljnje močno zmanjšanje števila žrtev nesreč.
41. **Kakovost, dostopnost in zanesljivost prometnih storitev** bodo v naslednjih letih čedalje pomembnejše, med drugim zaradi staranja prebivalstva in potrebe po spodbujanju javnega prometa. Primerna pogostnost, udobje, lahek dostop, zanesljivost storitev ter intermodalna integracija so glavne značilnosti kakovosti storitve. Zanesljivost informacij o času potovanja in možnih poteh je enako pomembna za neovirano mobilnost od vrat do vrat za potnike in tovor.
42. EU je že vzpostavila izčrpen sklop pravic potnikov, ki bo nadalje konsolidiran. Po krizi zaradi oblaka prahu in izkušenj z izjemnimi vremenskimi dogodki v letu 2010, je postalo očitno, da bodo za ohranitev mobilnosti potnikov in blaga v kriznih situacijah morda potrebni načrti za kontinuiteto mobilnosti. Ti dogodki so tudi pokazali, da je treba povečati odpornost prometnega sistema z razvojem scenarijev in načrtovanjem odziva v izrednih razmerah.

### 3.2. Inovacije za prihodnost – tehnologija in obnašanje

*Evropska strategija za raziskovanje, inovacije in uporabo v prometu*

43. Na podlagi ene same tehnološke rešitve ne bo mogoče postopno zmanjšati odvisnosti od nafte. Za to je potreben nov koncept mobilnosti, ki ga podpirata skupina novih tehnologij ter bolj trajnostno obnašanje.
44. S tehnološkimi inovacijami se lahko doseže hitrejši in cenejši prehod na učinkovitejši in bolj trajnosten evropski prometni sistem prek treh dejavnikov: učinkovitost vozil na podlagi novih motorjev, materialov in zasnov, uporaba čistejših energij na podlagi novih goriv in pogonskih sistemov ter boljše izraba omrežij in varnejše obratovanje s pomočjo informacijskih in komunikacijskih sistemov. Sinergijski učinki z drugimi cilji trajnostnega razvoja, kot so zmanjšanje odvisnosti od nafte, konkurenčnost evropske avtomobilske industrije in zdravstvene koristi, zlasti boljša kakovost zraka v mestih, utemeljeno dokazujejo, da mora EU pospešiti svoja prizadevanja za hitrejši razvoj in čimprejšnjo uvedbo čistih vozil.
45. Politika raziskav in inovacij v prometu bi morala čedalje bolj na usklajen način podpirati razvoj in uporabo tehnologij, ki so ključnega pomena za razvoj prometnega sistema EU v moderen, učinkovit in uporabniku prijazen sistem. Zaradi večje učinkovitosti morajo biti tehnološke raziskave dopolnjene s sistemskim pristopom, ki upošteva infrastrukturne in regulativne zahteve, usklajevanje več akterjev in velike predstavitvene projekte za spodbujanje uveljavljanja na trgu. Komisija bo v tesnem sodelovanju s strateškim načrtom za energetske tehnologije (načrt SET) zasnovala strategijo za inovacije in uporabo za prometni sektor, v kateri bodo navedeni ustreznimi instrumenti upravljanja in financiranja, da se zagotovi hitra uporaba rezultatov raziskav.

46. To bo zajemalo tudi uporabo sistemov pametne mobilnosti, razvitih z raziskavami, ki jih financira EU, kot so sistem upravljanja zračnega prometa za prihodnost (SESAR), evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) in železniški informacijski sistemi, sistemi pomorskega nadzora (SafeSeaNet), rečne informacijske storitve (RIS), inteligentni prometni sistemi (ITS) ter interoperabilne, med sabo povezane rešitve za naslednje generacije sistemov upravljanja multimodalnega prometa in informacijskih sistemov (tudi za zaračunavanje pristojbin). Zahtevalo bo tudi naložbeni načrt za nove storitve navigacije, upravljanja prometa in komunikacijske storitve. Enako pomembne so raziskave in inovacije na področju tehnologij za pogon vozil in alternativnih goriv (pobuda za zelene avtomobile, čisto nebo).
47. Pogoji regulativnega okvira morajo podpirati inovacije in uporabo. Hkrati s širšo uporabo orodij informacijske tehnologije se bo morala razvijati zaščita zasebnosti in osebnih podatkov. Zahteve glede standardizacije in interoperabilnosti bodo tudi na mednarodni ravni odpravile tehnološko razdrobljenost in omogočile evropskim podjetjem, da v celoti izkoristijo celotni evropski prometni trg in da ustvarijo svetovne tržne priložnosti.

#### *Inovativni vzorci mobilnosti*

48. Novih konceptov mobilnosti ni mogoče vsiliti. Za spodbujanje bolj trajnostnega obnašanja je treba dejavno spodbujati boljše načrtovanje mobilnosti. Informacije o vseh načinih prevoza za potovanja in tovor, o možnostih za njihovo kombinirano uporabo in o njihovem vplivu na okolje bodo morale biti široko dostopne. Ključnega pomena je pametno intermodalno izdajanje vozovnic s skupnimi standardi EU, ki spoštujejo pravila EU glede konkurenčnosti. To se ne nanaša samo na potniški, ampak tudi tovorni promet, kjer so potrebni boljše elektronsko načrtovanje poti po načinih prevoza, prilagojeno pravno okolje (dokumentacija o intermodalnem tovornem prometu, zavarovanje, odgovornost) in informacije o dostavi v realnem času tudi za manjše pošiljke. IKT ima tudi potencial, da zadovolji nekatere potrebe glede dostopnosti brez dodatne mobilnosti.
49. V mestnih območjih je potrebna mešana strategija, ki vključuje načrtovanje uporabe zemljišč, sheme za določanje cen, storitve učinkovitega javnega prometa in infrastrukturo za nemotorizirane načine prevoza ter polnjenje/oskrbo z gorivom za čista vozila, da se zmanjšajo zastoji oziroma preobremenjenost in emisije. Mesta nad določeno velikostjo bi bilo treba spodbujati, da razvijejo načrte za mobilnost v mestih, ki bi povezali vse te elemente. Načrti za mobilnost v mestu bi morali biti popolnoma v skladu z integriranimi načrti za razvoj mest. Da bi postale sheme za zaračunavanje pristojbin uporabnikom mestnih in medmestnih cest interoperabilne, bo potreben okvir na ravni EU.

### **3.3. Moderna infrastruktura, pametno določanje cen in pametno financiranje**

#### *Evropsko omrežje mobilnosti*

50. Evropa potrebuje „osrednje omrežje“ koridorjev, po katerih se zaradi obsežne uporabe učinkovitejših načinov prevoza in kombinacij načinov ter zaradi široke uporabe naprednih tehnologij in dobavne mreže za čista goriva velike in združene

količine tovora ter potniški promet premikajo zelo učinkovito in pri tem povzročajo malo emisij.

51. Kljub širitvi EU so v prometni infrastrukturi med vzhodnimi in zahodnimi deli EU ostale velike razlike, ki jih je treba odpraviti. Evropska celina mora biti združena tudi na področju infrastrukture.
52. V to osrednje omrežje je treba široko uvesti orodja informacijske tehnologije, da se poenostavijo upravni postopki, omogoči sledenje tovora in optimizirajo vozni redi ter prometni tokovi (e-tovor). Njihovo uporabo je treba spodbujati z zahtevo po njihovi uvedbi v infrastrukturo TEN-T in postopnim vključevanjem modalnih sistemov.
53. Osrednje omrežje mora zagotavljati učinkovite povezave z uporabo multimodalnih povezav med glavnimi mesti EU in drugimi pomembnimi mesti, pristanišči, letališči, ključnimi mejnimi prehodi ter drugimi pomembnimi gospodarskimi središči. Osredotočiti se mora na dokončanje manjkajočih povezav (zlasti čezmejni odseki in ozka grla/obvoznice), izboljšanje obstoječe infrastrukture, razvoj multimodalnih terminalov v morskih in rečnih pristaniščih ter na središča za okrepitev mestne logistike. Za potovanja na dolge razdalje je treba izdelati boljše povezave z železnico/letališči. Pomorsko razsežnost osrednjega omrežja bodo predstavljale pomorske avtoceste.
54. Izbira projektov, ki so upravičeni do financiranja s strani EU, mora odražati to vizijo in bolj poudarjati evropsko dodano vrednost. Sofinancirani projekti morajo enako odražati tudi potrebo po infrastrukturi, ki ima čim manjši vpliv na okolje, je odporna na morebitne učinke podnebnih sprememb in izboljšuje varnost in zaščito uporabnikov.
55. Za dobro delujoče prometno omrežje je potrebnih mnogo sredstev. Stroški razvoja evropske infrastrukture do mere, ki bo ustrezala povpraševanju, so bili za obdobje 2010–2030 ocenjeni na 1,5 bilijona EUR. Za dokončanje omrežja TEN-T je do leta 2020 potrebnih približno 550 milijard EUR, od katerih je približno 215 milijard EUR mogoče pripisati odpravljanju glavnih ozkih grl. To ne vključuje naložb v vozila, opremo in infrastrukturo za pobiranje pristojbin, za kar bi lahko bil potreben nov bilijon EUR, da bi se dosegli cilji zmanjšanja emisij iz prometnega sistema.
56. Potrebni so raznovrstni viri financiranja, tako iz javnih kot iz zasebnih virov. Potrebna je boljša usklajenost kohezijskih in strukturnih skladov s cilji prometne politike, države članice pa morajo zagotoviti zadostna nacionalna sredstva v okviru proračunskega načrtovanja ter zadostne zmogljivosti za načrtovanje projektov in njihovo izvajanje. Drugi viri financiranja, o katerih bi bilo treba razmišljati, vključujejo načrte za internalizacijo zunanjih stroškov in pristojbine za uporabo infrastrukture<sup>20</sup>, s katerimi bi se lahko ustvarili dodatni tokovi prihodkov, zaradi česar bi bile naložbe v infrastrukturo bolj zanimive za zasebni kapital.

---

<sup>20</sup> Komisija je v svojem sporočilu o strategiji za izvajanje interiorizacije zunanjih stroškov (SEC(2008)2207, spremni dokument k COM(2008)435) določila skupno metodo za izračunavanje pristojbin za vse zunanje stroške v celotnem prometnem sektorju.

57. Za sprostitvev potenciala zasebnega financiranja je ravno tako treba izboljšati regulativni okvir ter uvesti inovativne finančne instrumente. Za omejitev časa, stroškov in negotovosti morata biti ocena in odobritev projektov učinkoviti in pregledni. Novi finančni instrumenti, na primer pobuda za projektne obveznice EU<sup>21</sup>, lahko podprejo financiranje javno-zasebnih partnerstev (JZP) večjega obsega.

*Zagotovitev ustreznih cen in preprečevanje izkrivljanj*

58. Cenovni signali so ključni pri številnih odločitvah z dolgoročnimi učinki na prometni sistem. Uporabnine za prometno infrastrukturo in dajatve je treba preoblikovati tako, da se bosta v čim večjem obsegu uporabljali načeli „onesnaževalec plača“ in „uporabnik plača“. S temi sredstvi je treba podpreti vlogo prometa pri spodbujanju evropske konkurenčnosti in doseganja ciljev kohezije, splošno breme sektorja pa mora odražati celotne stroške prometa, vključno z infrastrukturo in zunanjimi stroški. Širše družbene in gospodarske koristi ter pozitivni zunanji učinki upravičujejo določeno raven javnega financiranja, vendar se bo v prihodnosti finančno breme uporabnikov prometa verjetno naraslo. Pomembno je, da uporabniki, izvajalci dejavnosti in vlagatelji dobivajo pravilne in dosledne denarne spodbude.
59. Zato je poleg drugih prizadevanj potrebna internalizacija zunanjih učinkov, odprava davčnih izkrivljanj in neutemeljenih subvencij ter neovirana in neizkrivljena konkurenca, da se zagotovi usklajenost tržnih odločitev s potrebo po trajnosti (hkrati pa prikažejo gospodarski stroški „netrajnostnih odločitev“). To je potrebno tudi za zagotovitev enakih pogojev za različne načine prevoza, ki so si v neposredni konkurenci.
60. Glede toplogrednih plinov se uporabljata dva glavna tržna instrumenta: obdavčitev energije in sistemi za trgovanje z emisijami. Trenutno so obdavčena goriva, ki se uporabljajo v kopenskem prometu. Sistem za trgovanje z emisijami se uporablja pri rabi električne energije, od leta 2012 pa se bo uporabljal tudi v letalstvu. Pregled direktive o obdavčitvi energije bo priložnost za izboljšanje usklajenosti med instrumentoma. Hkrati EU v okviru Mednarodne pomorske organizacije poziva k sprejetju globalnega instrumenta za uporabo v pomorskem prometu, področju, na katerem se stroški podnebnih sprememb še ne internalizirajo<sup>22</sup>.
61. Stroške lokalnih zunanjih učinkov, kot so hrup, onesnaženost zraka in zastoji, je mogoče internalizirati s pristojbinami za uporabo infrastrukture. Nedavni predlog Komisije za spremembo t.i. direktive o evrovinjeti je prvi korak k povečanju internalizacije stroškov, ki jih ustvarijo težka tovorna vozila, vendar bodo razlike med nacionalnimi politikami cestnih pristojbin obstajale še naprej. Poleg tega bo preučena tudi postopna uvedba obveznega usklajenega sistema za internalizacijo, ki se bo uporabljal za komercialna vozila v celotnem medkrajevem omrežju. Tako bo odpravljeno sedanje stanje: mednarodni prevozniki morajo zdaj imeti evrovinjeto, 5 nacionalnih vinjet ter 8 različnih tablic in pogodb za plačevanje cestnine, da lahko neovirano vozijo po tistih evropskih cestah, za katere se plačuje cestnina.

---

<sup>21</sup> COM(2010) 700.

<sup>22</sup> Glej Direktivo 2009/29/ES, uvodno izjavo 3.



62. Pri osebnih avtomobilih se cestne pristojbine vse bolj štejejo za alternativen način ustvarjanja prihodka ter vplivajo na obnašanje pri prometu in potovanjih. Komisija bo pripravila smernice za uporabo internalizacijskih pristojbin pri vseh vozilih in za vse glavne zunanje učinke. Dolgoročni cilj je uvedba uporabniških pristojbin za vsa vozila in na celotnem omrežju, da bodo kompenzirani vsaj stroški vzdrževanja infrastrukture, zastojev ter onesnaženosti zraka in obremenitve s hrupom.
63. Sočasno bo Komisija oblikovala skupni pristop k internalizaciji stroškov hrupa in lokalnega onesnaževanja na celotnem železniškem omrežju. Predlog bo predstavila še pred letom 2020.
64. Številne prometne panoge imajo v primerjavi z ostalim gospodarstvom ugodnosti pri obdavčitvi: davčna obravnava službenih vozil, oprostitvev plačevanja DDV in davkov na energijo v mednarodnem pomorskem in zračnem prometu itd. Na splošno take ureditve ustvarjajo spodbude, ki so v nasprotju s prizadevanji za izboljšanje učinkovitosti prometnega sistema in zmanjšanje njegovih zunanjih stroškov. Komisija bo preučila predloge za izboljšanje usklajenosti med različnimi elementi obdavčitve prometa in spodbujanje hitre uvedbe čistih vozil.

#### **3.4. Zunanja razsežnost**

65. Promet je v svojem bistvu mednaroden. Zato je večina ukrepov iz tega načrta povezanih z izzivi pri razvoju prometa preko meja EU. Še vedno je med prednostnimi nalogami odprtje trgov tretjih držav na področju prometnih storitev, proizvodov in naložb. Zato je promet vključen v vsa trgovinska pogajanja EU (v okviru STO ter v regionalna in dvostranska pogajanja). Oblikovane bodo prožne strategije, ki bodo EU omogočile vlogo določevalca standardov na področju prometa.
66. Za dosego tega cilja se bo Komisija osredotočila na naslednje:
- razširitev predpisov notranjega trga s prizadevanji v okviru mednarodnih organizacij (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, mednarodna komisija za reke itd.) in po potrebi pridobitev polnega članstva EU; promocija evropskih standardov na področju varnosti, zaščite, zasebnosti in okolja po vsem svetu z dvo- in večstranskim sodelovanjem; okrepitev dialoga z glavnimi partnerji na področju prometa;
  - razširitev politike EU na področju prometa in infrastrukture na najbližje sosednje države, vključno z izdelavo načrtov za ohranitev mobilnosti za boljšo integracijo trgov<sup>23</sup>; oblikovanje okvira za sodelovanje, podobnega Pogodbi o ustanovitvi prometne skupnosti z državami Zahodnega Balkana, ki bi ga lahko uporabili za razširitev predpisov EU na ostale sosednje države; dokončna vzpostavitev skupnega evropskega zračnega prostora, ki zajema 58 držav in 1 milijardo prebivalcev<sup>24</sup>; sodelovanje s partnerji v Sredozemlju pri izvajanju sredozemske pomorske strategije za okrepitev varnosti, zaščite in nadzora na področju

---

<sup>23</sup> Glej tudi Sporočilo Komisije: „Partnerstvo med Evropsko unijo in Afriko“ (COM(2009) 301).

<sup>24</sup> Skupni evropski zračni prostor vključuje evro-sredozemski zračni prostor (glej Sporočilo Komisije: Partnerstvo za demokracijo in skupno blaginjo z državami južnega Sredozemlja, COM(2011) 200) in tudi sosednje države.

pomorstva<sup>25</sup>; spodbujanje evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR), evropskega sistema upravljanja železniškega prometa (ERTMS) in uvajanja tehnologij inteligentnih prometnih sistemov (ITS) ter vzpostavitve partnerstev na področju raziskav in inovacij tudi na mednarodni ravni;

- spodbujanje evropskega pristopa na svetovni ravni: zagotavljanje neovirane in neizkrivljene konkurence na prometnih trgih ter uvajanje okoljsko trajnostnih rešitev; nadaljevanje prizadevanj za izboljšanje dostopa do prometnih trgov pri vseh zadevnih mednarodnih pogajanjih.

#### 4. SKLEPNA UGOTOVITEV

67. Preobrazba evropskega prometnega sistema ne bo možna brez sočasnega izvajanja različnih pobud na vseh ravneh. Različne dejavnosti in ukrepi iz tega načrta bodo dopolnjeni. Komisija bo v naslednjem desetletju oblikovala ustrezne zakonodajne predloge z glavnimi pobudami, ki jih namerava predložiti v sedanjem mandatu. Pred vsakim predlogom bo naredila poglobljeno analizo učinka, da bi preučila dodano vrednost ukrepanja EU in subsidiarnostne vidike. Zagotovila bo, da bo ukrepanje na ravni EU povečalo konkurenčnost prometa in zagotovilo najmanj 60-odstotno zmanjšanje toplogrednih plinov, ki nastajajo v prometu, do leta 2050. Ukrepi bodo oblikovani glede na deset ciljev, ki naj služijo kot merila.
68. Komisija poziva Evropski parlament in Svet, da sprejmeta *Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu* ter priložen seznam ukrepov.

---

<sup>25</sup> Glej COM(2011) 200.

# Priloga I: Seznam pobud

## 1. UČINKOVIT IN POVEZAN SISTEM MOBILNOSTI

### 1.1. Enotni evropski prometni prostor

#### 1. Resničen notranji trg železniških storitev

- liberalizacija notranjih trgov železniškega potniškega prometa, vključno z obveznostjo, da se javna naročila storitev oddajo na podlagi odprtih razpisnih postopkov;
- vzpostavitev enotne evropske homologacije za vozila in enotnega varnostnega spričevala za železniške prevoznike z okrepitevijo vloge Evropske železniške agencije (ERA);
- oblikovanje celostnega pristopa k upravljanju koridorjev za prevoz tovora, vključno s pristojbinami za dostop do tirov;
- zagotovitev učinkovitega in nediskriminatornega dostopa do železniške infrastrukture, vključno s storitvami, povezanimi z železnico, zlasti s strukturno ločitvijo med upravljanjem infrastrukture in zagotavljanjem storitev<sup>26</sup>.

#### 2. Dokončna vzpostavitev enotnega evropskega neba

- vzpostavitev enotnega evropskega neba brez vsakršne ovire in uvedba evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) v dogovorjenih rokih;
- oblikovanje ustreznega zakonodajnega in finančnega okvira za podporo politiki enotnega evropskega neba ter okrepitev sodelovanja med Evropsko unijo in agencijo Eurocontrol.

#### 3. Zmogljivost in kakovost letališč

- pregled uredbe o slotih za spodbujanje učinkovitejše uporabe letaliških zmogljivosti;
- pojasnitev in izboljšanje pogojev za dostop do kakovostnih storitev in zagotavljanje takih storitev, vključno z zemeljsko oskrbo; zagotovitev izpolnjevanja minimalnih standardov kakovosti pri vseh akterjih posameznega letališkega sistema;
- letališka zmogljivost – razvoj pristopa za reševanje prihodnjih izzivov glede zmogljivosti, vključno z boljšo povezanostjo z železniškim omrežjem.

#### 4. Pomorski „modri pas“ in liberalizacija dostopa do pristanišč

Evropski pomorski prostor brez ovir razviti v „modri pas“ prostega pomorskega pretoka v Evropi in v njeni bližini, hkrati pa izkoristiti celoten potencial vodnega prometa:

<sup>26</sup> Najboljše možnosti ločevanja so tiste, ki zagotavljajo konkurenco, stalne naložbe in stroškovno učinkovitost pri opravljanju storitev.

- povezati instrumente spremljanja, ki jih uporabljajo vsi zadevni organi, zagotoviti popolno interoperabilnost med sistemi IKT v vodnih sektorjih, zagotoviti spremljanje ladij in tovora (modri pas) ter vzpostaviti ustrezne pristaniške mehanizme („modre poti“);
- oblikovati okvir za izdajo potrdil o izvzetju od obveznosti pilotaže v pristaniščih EU;
- pregledati omejitve pri opravljanju pristaniških storitev;
- povečati preglednost financiranja pristanišč s pojasnitvijo prejemnikov javnih sredstev v različnih pristaniških dejavnostih, da se prepreči izkrivljanje konkurence;

#### **5. Primeren okvir za notranjo plovbo**

- vzpostaviti primeren okvir za optimizacijo notranjega trga celinskih plovnih poti in odstranitev ovir, ki onemogočajo hitrejše uveljavljanje tega načina prevoza; oceniti in določiti naloge in mehanizme, potrebne v ta namen, pri čemer je treba upoštevati tudi širši evropski okvir.

#### **6. Cestni tovorni promet**

- pregledati stanje na trgu cestnega tovornega prometa ter stopnje konvergence, med drugim pri pristojbinah za uporabo cest, zakonodaji na področju socialnih zadev in varnosti ter prenosu in uveljavljanju zakonodaje v državah članicah, da se zagotovi nadaljevanje liberalizacije trgov cestnega tovornega prometa; še zlasti nadaljevati prizadevanja za odstranitev preostalih ovir za kabotažo;
- pregledati predpise v zvezi s tahografom za povečanje stroškovne učinkovitosti tega instrumenta, policijskim uradnikom in uradnikom pregona zagotoviti dostop do registra podjetij cestnega tovornega prometa v EU, kadar izvajajo kontrolne preglede na cestah; uskladiti sankcije za poklicne voznike zaradi kršitve predpisov EU; uskladiti usposabljanje uradnikov pregona;
- prilagoditi predpise glede teže in dimenzij novim okoliščinam in potrebam (npr. teža akumulatorjev, večja aerodinamičnost) ter zagotoviti, da bodo tako prilagojeni predpisi olajšali intermodalni prevoz ter spodbudili zmanjšanje celotne porabe energije in emisij.

#### **7. Multimodalni prevoz tovora e-tovor**

Oblikovati ustrezen okvir za sledenje tovora v realnem času, določiti odgovornost pri intermodalnem prevozu ter spodbujati čist tovorni promet:

- začeti uporabljati „enotno okence“ in „upravno okence za urejanje zadev na enem mestu“; uvesti in uveljaviti enotne prevozne listine v elektronski obliki (elektronski tovorni list) ter vzpostaviti primeren okvir za razvoj tehnologij sledenja, RFID itd.);
- zagotoviti, da bodo mehanizmi odgovornosti spodbujali prevoz po železnici, vodi in intermodalni prevoz.

## 1.2. Spodbujanje kakovostnih delovnih mest in dobrih delovnih pogojev

### 8. Zakonik o socialni varnosti za vozno osebje v cestnem prometu

- spodbujati in podpreti dialog med socialnimi partnerji za doseg dogovora glede zakonika o socialni varnosti za vozno osebje v cestnem prometu, pri čemer je treba obravnavati tudi problem prikritega samozaposlovanja.

### 9. Socialna agenda za pomorski promet

- izvajati ukrepe, opredeljene v socialni agendi za pomorski promet, ki je sledila sporočilu Komisije o določitvi strateških ciljev in oblikovanju priporočil Komisije za politiko pomorskega prometa do leta 2018;
- okrepiti izvrševanje Konvencije o delovnih standardih v pomorstvu (MLC) Mednarodne organizacije dela (ILO) glede držav zastave, držav pristanišč in držav, ki priskrbijo delovno silo;
- vključiti vse ali nekatere trenutno izključene delavce v pomorstvu v področje uporabe več direktiv o delovnem pravu ali jim zagotoviti enakovredno raven zaščite z drugimi sredstvi;
- posodobiti Direktivo o minimalni ravni izobraževanja pomorščakov (2008/106/ES) po pregledu Konvencije Mednarodne pomorske organizacije (IMO) o standardih za usposabljanje, izdajanje spričeval in ladijsko stražarjenje pomorščakov (Konvencija STCW); oblikovati medsebojno priznan okvir za usposabljanje pristaniških delavcev v različnih pristaniških dejavnostih.

### 10. Socialno odgovoren letalski sektor

- ustanoviti mehanizme za analizo učinka regulativnega razvoja na področju delovnih pogojev v sektorju letalskega prometa;
- na evropski ravni določiti minimalne standarde za storitve in kakovost za delavce v celotni vrednostni verigi v letalstvu (vključno s sistemom upravljanja zračnega prometa (*Air Traffic Management* – ATM) in zemeljsko oskrbo); evropske socialne partnerje vzpodbujati k obravnavi vprašanja preprečevanja konfliktov in motenj osnovnih storitev v celotni vrednostni verigi letalskega sektorja.

### 11. Ocena pristopa EU k delovnim mestom in delovnim pogojem pri posameznih načinih prevoza

- oceniti postopek panožnega socialnega dialoga, ki poteka v različnih segmentih prometnega sektorja, da se olajša in izboljša socialni dialog;
- zagotoviti vključitev zaposlenih v nadnacionalnih družbah sektorja, zlasti prek evropskih svetov delavcev;
- obravnavati vprašanje kakovosti dela pri vseh načinih prevoza, zlasti v zvezi z usposabljanjem, izdajo spričeval, delovnimi pogoji in razvojem poklicne poti, da se

zagotovi ustvarjanje kakovostnih delovnih mest, razvoj potrebnih spretnosti in znanj ter okrepi konkurenčnost izvajalcev dejavnosti v prometnem sektorju EU.

### 1.3. Varen promet

#### 12. Varnost tovora

- izvajati Akcijski načrt za povečanje varnosti letalskega tovora, glede na potrebe določiti nove predpise za pregledovanje letalskega tovora in povečanje varnosti tovora v pristaniščih;
- dokončno vzpostaviti varnostni sistem EU za letalski tovor po načelu „vse na enem mestu“.

#### 13. Visoka raven varnosti potnikov s čim manj vznemirjanja

Spodbujati izboljšane metode varnostnih pregledov ob polnem spoštovanju temeljnih pravic; take metode bi morale biti podlaga za razvoj „kontrolnih točk prihodnosti“, kot so varnostni koridorji, ki bi omogočali varnostni pregled velikega števila potnikov s čim manj vznemirjanja in poseganja v zasebnost; take metode bi se morale uporabljati tudi pri zagotavljanju varnosti na drugih ranljivih območjih, kot so večja prometna vozlišča:

- spodbujati, med drugim s finančnimi sredstvi, razvoj tehnologij, ki bodo učinkovitejše in bodo bolje varovale zasebnost (optični bralniki, detektorji novih eksplozivov, pametni čipi itd.) ter izboljšati varovanje zasebnosti pri obstoječih tehnologijah;
- določiti skupne standarde uspešnosti pri odkrivanju in postopke certificiranja za opremo za odkrivanje.

#### 14. Varnost kopenskega prometa

- sodelovati z državami članicami na področju varnosti kopenskega prometa, kot prvi korak ustanoviti stalno skupino strokovnjakov za varnost kopenskega prometa in uvesti nadaljnje ukrepe na področjih, na katerih ima ukrepanje EU dodano vrednost; posebna pozornost bo namenjena vprašanju varnosti v mestih.

#### 15. Varnost „od konca do konca“

- povečati raven varnosti v celotni dobavni verigi brez oviranja proste trgovine; razmisliti o „varnostnih certifikatih od konca do konca“ ob upoštevanju obstoječih shem;
- skupna varnostna ocena za vse načine prevoza;
- v pripravo načrtov za ohranitev mobilnosti vključiti morebitne učinke terorističnih in kriminalnih napadov (glej pobudo 23);
- nadaljevati mednarodno sodelovanje v boju proti terorizmu in drugim kriminalnim dejavnostim, kot je piratstvo; bistvenega pomena je zunanja razsežnost (glej pobudo 40).

### 1.4. Z ukrepi za varen promet rešiti na tisoče življenj

#### 16. Uresničevanje „vizije nič“: nič smrtnih žrtev v cestnem prometu

- uskladiti in uveljaviti tehnologijo za varnost cestnega prometa, kot so sistemi za pomoč voznikom, (pametni) omejevalniki hitrosti, opozorilniki pripetosti varnostnih pasov, e-klic, sistemi sodelovanja in vmesniki med vozili in infrastrukturo ter izboljšani tehnični pregledi, vključno za alternativne sisteme pogona;
- oblikovati celostno strategijo ukrepanja v zvezi s poškodbami v prometu in službami za ukrepanje ob nesrečah, vključno z enotnimi definicijami in standardnimi razvrstitvami poškodb in nesreč s smrtnim izidom za določitev ciljnega zmanjšanja števila poškodb;
- osredotočiti se na usposabljanje in izobraževanje vseh uporabnikov; spodbujati uporabo varnostne opreme (varnostni pasovi, zaščitna oblačila, preprečevanje nedovoljenih sprememb vozila);
- posebno pozornost nameniti ranljivim uporabnikom, kot so pešci, kolesarji in motoristi, med drugim z varnejšimi tehnologijami za infrastrukturo in vozila.

### **17. Evropska strategija za varnost civilnega letalstva**

Varnost evropskega letalstva je visoka, vendar ne najvišja v svetovnem merilu. Zato si je treba prizadevati, da Evropa postane najvarnejša regija za letalstvo. Za doseg tega cilja je treba oblikovati celostno evropsko strategijo za varnost civilnega letalstva in se opreti na delo Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA), ki vključuje naslednje vidike:

- izboljšati zbiranje, kakovost, izmenjavo in analizo podatkov s pregledom zakonodaje na področju poročanja o dogodkih v civilnem letalstvu;
- prilagoditi regulativni varnostni okvir razvoju na področju novih tehnologij (SESAR);
- zagotoviti dosledno izvajanje strategije EU za varnost v letalstvu na vseh področjih letalstva;
- spodbujati preglednost in izmenjavo informacij o varnosti z Mednarodno organizacijo civilnega letalstva (ICAO) in drugimi mednarodnimi partnerji v letalstvu, zlasti v okviru svetovne pobude za izmenjavo informacij o varnosti; sodelovati z državami, ki niso članice EU, zlasti z ZDA, pri varnostnih vprašanjih, regulativni konvergenci, medsebojnem priznavanju in tehnični pomoči;
- vzpostaviti sistem za upravljanje varnosti na ravni EU, ki bo vključeval cilje na področju varnosti ter merila, da se opredelijo tveganja in omogočijo stalne izboljšave varnosti.

### **18. Varnejši ladijski promet**

- sodelovati z Evropsko agencijo za pomorsko varnost (EMSA) pri posodobitvi zakonodaje na področju varnosti potniških ladij;
- razviti sistem SafeSeaNet kot glavni sistem za vsa zadevna pomorska informacijska orodja, potrebna za podporo pomorske varnosti in zaščite ter zaščito morskega okolja pred onesnaževanjem z ladij;
- oceniti izvedljivost uvedbe registra EU in zastave EU za prevoz po morju in celinskih plovnih poteh; znak EU bi bil oznaka kakovosti za ladje, ki izpolnjujejo kakovostne

standarde na področju varnosti, zaščite in okolja in jih upravljajo visoko usposobljeni strokovnjaki;

- oceniti izvedljivost deljenih funkcij obalne straže v EU, zlasti za zagotovitev pomorske varnosti in zaščite ter zaščite okolja.

#### **19. Varnost železniškega prometa**

- na podlagi obstoječih pristopov za upravljavce infrastrukture in železniške prevoznike postopoma oblikovati sektorski pristop k varnostnim spričevalom v sektorju železniškega prometa ter oceniti možnost evropskega standarda;
- okrepiti vlogo Evropske železniške agencije pri varnosti v železniškem prometu, zlasti glede nadzora varnostnih ukrepov, ki jih sprejmejo nacionalni varnostni organi, ter postopne uskladitve takih ukrepov;
- okrepiti postopek certificiranja in vzdrževanja za sestavne dele, ki so ključni za varnost in se uporabljajo za gradnjo vozniških parkov in železniške infrastrukture.

#### **20. Prevoz nevarnega blaga**

- poenostaviti pravila za intermodalni prevoz nevarnega tovora za zagotovitev interoperabilnosti med različnimi načini prevoza.

### **1.5. Kakovost in zanesljivost storitev**

#### **21. Pravice potnikov**

- zagotoviti enotno razlago zakonodaje EU na področju pravic potnikov ter usklajeno in učinkovito izvrševanje predpisov, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za industrijo ter da se razvije evropski standard za zaščito državljanov;
- zbrati skupna načela, ki se uporabljajo glede pravic potnikov pri vseh načinih prevoza (Listina temeljnih pravic), kot je na primer pravica do obveščenosti, ter podrobneje pojasniti obstoječe pravice; pozneje razmisliti o oblikovanju enotne okvirne uredbe EU, ki bo zajemala pravice potnikov pri vseh načinih prevoza (Kodeks EU);
- izboljšati kakovost prometa za starejše ljudi, potnike z omejeno mobilnostjo in invalidne potnike, vključno z boljšo dostopnostjo infrastrukture;
- dopolniti obstoječi zakonodajni okvir na področju pravic potnikov z ukrepi, ki bodo na podlagi enotne kupoprodajne pogodbe ščitili potnike na multimodalnih potovanjih z enotnimi vozovnicami ter v primeru stečaja prevoznika;
- približati konkurenčne pogoje na mednarodni ravni z vključitvijo kakovostnih standardov oskrbe v dvostranske in večstranske sporazume za vse načine prevoza, da se pravice potnikov podprejo tudi na mednarodni ravni.

#### **22. Neovirana mobilnost od vrat do vrat**

- opredeliti ukrepe za izboljšanje povezanosti različnih načinov prevoza potnikov, da se zagotovi neovirana multimodalna mobilnost od vrat do vrat;



- določiti okvirne pogoje za spodbujanje razvoja in uporabe inteligentnih sistemov za interoperabilne in multimodalne vozne rede, obveščanje, sisteme spletnih rezervacij in pametne vozovnice; to bi lahko vključevalo zakonodajni predlog za zagotovitev dostopa zasebnih ponudnikov storitev k potovanjem in informacijam o prometu v realnem času.

### **23. Načrti za ohranitev mobilnosti**

- določiti načrte mobilnosti za zagotovitev neprekinjenih storitev v primeru prekinitve; načrti morajo zajemati prednostno obravnavo pri uporabi delovnih prostorov, sodelovanje upravljavcev infrastrukture, izvajalcev dejavnosti, nacionalnih organov in sosednjih držav, ter začasen sprejem ali omilitev posebnih pravil.

## **2. INOVACIJE ZA PRIHODNOST TEHNOLOGIJA IN OBNAŠANJE**

### **2.1. Raziskava evropskega prometa in politika inovacij**

#### **24. Tehnološki načrt**

Razdrobljenost raziskav in razvoja v Evropi ima velike negativne učinke. Skupna evropska prizadevanja na tem področju bodo ustvarila največjo evropsko dodano vrednost na področjih, kot so:

- čista, varna in tiha vozila pri različnih načinih prevoza, od cestnih vozil do ladij, barž, vozniških parkov v železniškem prometu in zrakoplovov (vključno z novimi materiali, novimi pogonskimi sistemi ter orodji IT in upravljaljskimi orodji za upravljanje in integracijo kompleksnih prometnih sistemov);
- tehnologije za izboljšanje prometne varnosti in zaščite;
- morebitni novi ali nekonvencionalni prometni sistemi in vozila, kot so brezpilotni letalski sistemi ali nekonvencionalni sistemi za distribucijo blaga;
- strategija za alternativna trajnostna goriva, vključno z ustrežno infrastrukturo;
- integrirani sistemi za upravljanje prometa in informacijski sistemi, ki olajšujejo storitve pametne mobilnosti, upravljanje prometa za izboljšanje uporabe infrastrukture in vozil ter sistemi za obveščanje v realnem času za sledenje tovora in upravljanje tovornih tokov; obveščanje potnikov/informacije o potovanju, sistemi rezervacij in plačilni sistemi;
- inteligentna infrastruktura (tako zemeljska kot vesoljska) za zagotovitev kar najboljšega spremljanja in interoperabilnosti različnih načinov prevoza ter komunikacije med infrastrukturo in vozili;
- inovacije za trajnostno mestno mobilnost na podlagi programa CIVITAS in pobude na področju cestnih pristojbin na mestnih območjih ter shem za omejevanje dostopa.

#### **25. Strategija za inovacije in njihovo uporabo**

Opredeliti potrebne strategije za inovacije, vključno z ustreznimi instrumenti upravljanja in finančnimi instrumenti, da se zagotovi hitra uporaba rezultatov raziskav. Primeri:

- uporaba sistemov pametne mobilnosti, kot so evropski sistem upravljanja zračnega prometa za prihodnost (SESAR), evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) in železniški informacijski sistemi, sistemi pomorskega nadzora (SafeSeaNet), rečne informacijske storitve (RIS), inteligentni prometni sistemi in naslednja generacija sistemov upravljanja multimodalnega prometa in informacijskih sistemov;
- opredelitev in uveljavitev elektronskih platform za enote v vozilu, ki temeljijo na odprtem standardu in opravljajo različne funkcije, vključno s plačevanjem cestnin;
- priprava načrta za naložbe v nove storitve plovbe, spremljanja prometa in komunikacij, da se omogoči integracija informacijskih tokov, sistemov upravljanja in storitev mobilnosti na podlagi evropskega integriranega multimodalnega načrta za obveščanje in upravljanje; predstavitveni projekti za električno mobilnost (in druga alternativna goriva), vključno z infrastrukturo za polnjenje in dovod goriva ter inteligentnimi prometnimi sistemi s poudarkom zlasti na tistih mestnih območjih, na katerih so mejne vrednosti za kakovost zraka pogosto presežene;
- partnerstva za pametno mobilnost in predstavitveni projekti za trajnostne prometne rešitve v mestih (vključno s predstavitvami shem za cestne pristojbine itd.);
- ukrepi za zvišanje stopnje zamenjave neučinkovitih vozil in vozil, ki onesnažujejo okolje.

## **26. Regulativni okvir za inovativen promet**

Opredeliti potrebne pogoje regulativnega okvira na podlagi standardov ali predpisov:

- ustrezni standardi za emisije CO<sub>2</sub>, ki jih ustvarjajo vozila pri vseh načinih prevoza, in po potrebi dopolnitev teh standardov z zahtevami za energetske učinkovitost, ki bodo zajele vse vrste pogonskih sistemov;
- standardi za vozila v zvezi z ravnmi emisij hrupa;
- zagotoviti zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in emisij onesnaževal v dejanskih voznih pogojih, tako da se najpozneje do leta 2013 predstavi spremenjen preskusni cikel za merjenje emisij;
- strategije javnega naročanja za zagotovitev hitrega uveljavljanja novih tehnologij;
- pravila o interoperabilnosti infrastrukture za polnjenje za čista vozila;
- smernice in standardi za infrastrukturo za dovod goriva;
- standardi za vmesnike za komunikacijo med infrastrukturami, med vozilom in infrastrukturo in med vozili;
- pogoji za dostop do prometnih podatkov zaradi varnosti in zaščite;
- specifikacije in pogoji za pametne sisteme polnjenja in plačilne sisteme, povezane s prometom;
- boljše izvajanje obstoječih predpisov in standardov.

## 2.2. Spodbujanje bolj trajnostnega obnašanja

### 27. Potovalne informacije

- spodbujati ozaveščenost glede razpoložljivosti alternativ konvencionalnim načinom individualnega prevoza (spodbujanje manjše uporabe vozil, hoje in kolesarjenja, uporabe enega avtomobila za prevoz več ljudi, parkirišč, povezanih z javnimi prometnimi sredstvi (*park & drive*), pametnih vozovnic itd.).

### 28. Označevanje vozil glede emisij CO<sub>2</sub> in učinkovitost goriv

- pregledati direktivo o označevanju, da se poveča njena učinkovitost; pri pregledu obravnavati vprašanje razširitve področja uporabe na lahka gospodarska vozila in vozila kategorije L ter uskladitev oznak in razredov učinkovitosti goriv po vseh državah članicah;
- podpreti tržno uveljavljanje pnevmatik, ki naj ne samo izpolnjujejo zahteve iz homologacije, temveč so tudi učinkovite z vidika goriva, varne in povzročajo malo hrupa<sup>27</sup>.

### 29. Računala ogljičnega odtisa

- spodbujati sheme certificiranja za toplogredne pline, ki bodo temeljile na gospodarskem pristopu, in določiti skupne standarde EU za oceno ogljičnega odtisa vsakega potovanja potnika in tovora, pri čemer je treba sheme prilagoditi glede na uporabnike (npr. družbe ali posamezniki); tako se bo povečala izbira in olajšalo trženje čistejših oblik prometa.

### 30. Okolju prijazna vožnja in omejitve hitrosti

- vključiti zahteve okolju prijazne vožnje v prihodnje spremembe direktive o voznških dovoljenjih ter sprejeti ukrepe za pospešitev uporabe inteligentnih prometnih sistemov pri podpori okolju prijazne vožnje; tehnike za varčevanje z gorivom razviti in pospeševati tudi pri drugih načinih prevoza – npr. kontinuirano spuščanje zrakoplovov;
- preučiti pristope za omejitve največje hitrosti lahkih gospodarskih cestnih vozil za zmanjšanje porabe energije, povečanje varnosti cestnega prometa in zagotovitev enakih konkurenčnih pogojev.

## 2.3. Integrirana mobilnost v mestih

### 31. Načrti za mobilnost v mestih

- določiti postopke in mehanizme finančne podpore na evropski ravni za pripravo na revizije mobilnosti v mestih in načrte za mobilnost v mestih ter uvesti evropski pregled stanja mobilnosti v mestih, ki bo temeljil na skupnih ciljih; preučiti možnost obveznega pristopa za mesta določene velikosti v skladu z nacionalnimi standardi, ki bi temeljili na smernicah EU;

<sup>27</sup> To vključuje sprejetje vseh izvedbenih ukrepov Uredbe (ES) št. 1222/2009 o označevanju pnevmatik. Tako bi se poraba goriva v celotnem voznem parku EU do leta 2020 zmanjšala za 5 %.

- povezati sklade za regionalni razvoj in kohezijske sklade z mesti in regijami, ki so predložile posodobljene in neodvisno potrjene certifikate mobilnosti v mestih in opravljene revizije trajnosti.
- preučiti možnost vzpostavitve evropskega okvira za podporo postopnemu izvajanju načrtov za mobilnost v mestih v evropskih mestih;
- spodbujanje integrirane mobilnosti v mestih na podlagi možne pobude za partnerstvo pametnih mest na področju inovacij;
- spodbujati delodajalce, ki zaposlujejo veliko človeških virov, k oblikovanju načrtov za upravljanje mobilnosti.

### **32. Okvir EU za cestne pristojbine v mestih**

- oblikovati potrjen okvir za cestne pristojbine v mestih ter sheme za omejitev dostopa ter njihovo uporabo, vključno z zakonodajnim ter potrjenim operativnim in tehničnim okvirjem, ki bo zajemal aplikacije za vozila in infrastrukturo.

### **33. Strategija za leto 2030 za mestno logistiko skoraj brez emisij**

- pripraviti smernice najboljših praks za boljši nadzor in upravljanje tokov tovora v mestih (npr. konsolidacijska središča, velikost vozil v staromestnih jedrih, regulativne omejitve, časovni bloki za dostavo, neizkoriščen potencial rečnega prometa);
- oblikovati strategijo za prehod na mestno logistiko skoraj brez emisij, pri čemer je treba povezati vidike načrtovanja rabe zemljišč, železniškega in rečnega dostopa, poslovnih praks, ter standardov informacijskih tehnologij, tehnologij polnjenja in tehnologij vozil;
- spodbujanje skupnih javnih naročil za vozila z nizkimi emisijami pri gospodarskem voznem parku (dostavni tovornjaki, taksiji, avtobusi...).

## **3. MODERNA INFRASTRUKTURA IN PAMETNO FINANCIRANJE**

### **3.1. Prometna infrastruktura, ozemeljska kohezija in gospodarska rast**

#### **34. Glavno omrežje evropske strateške infrastrukture – omrežje evropske mobilnosti**

- v novih smernicah TEN opredeliti glavno omrežje strateške evropske infrastrukture, ki bo povezovalo vzhodni in zahodni del Evropske unije in oblikovalo enotni evropski prometni prostor; predvideti ustrezne povezave s sosednjimi državami;
- evropske ukrepe osredotočiti na tiste sestavne dele mreže TEN-T, ki lahko ustvarijo največjo evropsko dodano vrednost (manjkajoče čezmejne povezave, intermodalne povezovalne točke in glavna ozka grla);
- uveljaviti inteligentne in interoperabilne tehnologije široke uporabe (SESAR, ERTMS, RIS, ITS itd.) za optimizacijo zmogljivosti in uporabe infrastrukture;
- zagotoviti, da se bodo pri financiranju prometne infrastrukture s sredstvi EU upoštevale potrebe energetske učinkovitosti in izzivi podnebnih sprememb (odpornost na podnebne

spremembe, postaje za dovod goriva/polnjenje za čista vozila, izbira gradbenega materiala...);

### **35. Multimodalni tovorni koridorji za trajnostna prometna omrežja**

- v okviru „glavnega omrežja“ ustanoviti multimodalne koridorje za tovor, da se uskladijo naložbe in infrastrukturna dela ter podprejo učinkovite, inovativne in multimodalne prevozne storitve, vključno z železniškimi storitvami na srednjih in dolgih razdaljah;
- podpirati multimodalni prevoz in prevoz z enim vagonom (*Single Wagon Load – SWL*), spodbujati vključitev celinskih plovnih poti v prometni sistem in okolju prijazne inovacije pri prevozu tovora; podpirati uveljavitev novih vozil in ladij ter dodatno opremljanje.

### **36. Merila za predhodno oceno projektov**

- določiti merila za predhodno oceno projektov, da se zagotovi, da bodo infrastrukturni projekti ustrezno odražali dodano vrednost EU ali bodo temeljili na „opravljenih storitvah“ in ustvarjali zadostne prihodke;
- racionalizirati postopke za projekte z izrazitim evropskim interesom za zagotovitev razumnih rokov za dokončanje ciklusa postopkov; (ii) okvira komuniciranja, ki bo v skladu z izvajanjem projekta in (iii) celostnega načrtovanja, pri katerem bodo v zgodnji fazi postopka načrtovanja upoštevana okoljska vprašanja;
- vključiti možnost javno-zasebnih partnerstev v predhodni postopek ocene, da se zagotovi podrobna preučitev te možnosti, preden se vloži prošnja za finančno podporo EU.

## **3.2. Okvir za dosledno financiranje**

### **37. Nov okvir za financiranje prometne infrastrukture**

- oblikovati okvir za financiranje infrastrukture z ustreznimi pogoji, da se podpre dokončanje glavnega omrežja TEN-T kot tudi drugih infrastrukturnih programov, pri čemer je treba zajeti strategije za naložbe programov TEN-T ter kohezijskega sklada in strukturnih skladov in upoštevati prihodke iz prometnih dejavnosti;
- zagotoviti podporo EU za razvoj in uveljavitev tehnologij, ki izboljšujejo učinkovitost uporabe infrastrukture in dekarbonizacijo (novi tarifni sistemi in sistemi cestninjenja na cestnih omrežjih, inteligentni prometni sistemi in programi za izboljšanje zmogljivosti);
- povezati financiranje projektov TEN-T z napredkom pri dokončanju glavnega omrežja TEN-T in z združevanjem nacionalnih virov po koridorjih.

### **38. Vključitev zasebnega sektorja**

- vzpostaviti okvir, ki bo omogočil razvoj javno-zasebnih partnerstev: (i) uvesti uradne preglede projektov TEN-T, da se opredelijo projekti s potencialom za javno-zasebna partnerstva, (ii) sčasoma uvesti standardiziran in predvidljiv razpisni postopek za javno-zasebna partnerstva za projekte TEN-T; (iii) ustrezno spremeniti uredbe TEN-T, da se upoštevajo postopek javnih naročil za javno-zasebna partnerstva in plačilni mehanizmi;

- v okviru mehanizma sodelovanja med službami Komisije in Evropskim strokovnim centrom spodbujati države članice k večji uporabi javno-zasebnih partnerstev, pri čemer se je treba zavedati, da taka partnerstva niso primerna za vse projekte, in državam članicam zagotoviti ustrezno strokovno znanje;
- sodelovati pri zasnovi novih finančnih instrumentov za prometni sektor, zlasti pobudo za projektne obveznice EU.

### 3.3. Zagotovitev ustreznih cen in preprečevanje izkrivljanj

#### 39. Pametno določanje cen in pametno obdavčevanje

##### Faza I (do leta 2016)

Uporabnine za prometno infrastrukturo in dajatve je treba preoblikovati. Ti instrumenti morajo podpreti vlogo prometa pri spodbujanju evropske konkurenčnosti, splošno breme sektorja pa mora odražati celotne stroške prometa glede infrastrukture in zunanjih stroškov:

- pregled obdavčenja motornega goriva, tako da bosta jasno opredeljeni energijska komponenta in komponenta CO<sub>2</sub>;
- postopna uvedba pristojbine za uporabo infrastrukture za težka gospodarska vozila; shema za uvedbo skupne tarifne strukture in stroškovnih elementov, ki bo nadomestila sedanje uporabniške pristojbine tako, da bo upoštevala stroške obrabe, onesnaženja s hrupom in onesnaženja zraka;
- ocena obstoječih ureditev cestnih pristojbin za osebna vozila in njihove združljivosti s pogodbama EU; priprava smernic za uporabo pristojbin za internalizacijo stroškov za cestna vozila, ki zajemajo družbene stroške zastojev, CO<sub>2</sub> (če ni zajet v davku na gorivo), lokalno onesnaženje, hrup in nesreče; spodbude za države članice, ki izvajajo pilotne projekte za uvedbo ureditev v skladu s takimi smernicami;
- nadaljevanje internalizacije zunanjih stroškov pri vseh načinih prevoza z uporabo skupnih načel, vendar ob upoštevanju posebnosti vsakega posameznega načina prevoza;
- vzpostavitev okvira za namensko razporeditev prihodkov iz prometa za razvoj celostnega in učinkovitega prometnega sistema;
- po potrebi izdaja smernic, ki bodo pojasnjevale javno financiranje različnih načinov prevoza in prometne infrastrukture;
- po potrebi ponovna ocena obdavčitve prometa, in sicer s povezavo obdavčitve vozil in okoljske učinkovitosti, razmislek o možnostih spremembe sedanjega sistema DDV v zvezi s potniškim prometom in sprememba obdavčenja službenih vozil, da se odpravijo izkrivljanja in spodbudi uvajanje čistih vozil.

##### Faza II (2016 do 2020)

- nadgradnja faze I, prehod na celotno in obvezno internalizacijo zunanjih stroškov (vključno s hrupom, lokalnim onesnaževanjem in zastoji poleg obveznega povračila stroškov obrabe) za cestni in železniški promet; internalizacija stroškov lokalnega

onesnaženja in hrupa za pristanišča ter letališča in onesnaženje zraka na morju ter preučitev obvezne uporabe pristojbin za internalizacijo stroškov na vseh celinskih plovnih poteh na ozemlju EU; priprava tržnih ukrepov za nadaljnje zmanjšanje emisij toplogrednih plinov.

#### 4. ZUNANJA RAZSEŽNOST

##### 40. Promet v svetu: zunanja razsežnost

Promet je v svojem bistvu mednaroden. Zato je večina ukrepov iz te bele knjige povezanih z izzivi glede razvoja prometa preko meja EU. Še vedno je med prednostnimi nalogami odprtje trgov tretjih držav na področju prometnih storitev, proizvodov in naložb. Zato je promet vključen v vsa naša trgovinska pogajanja (pogajanja v okviru STO ter regionalna in dvostranska pogajanja). Oblikovane bodo prožne strategije, ki bodo EU omogočile vlogo določevalca standardov na področju prometa. Za doseg tega cilja se bo Komisija osredotočila na naslednje:

- razširitev predpisov notranjega trga s prizadevanji v okviru mednarodnih organizacij (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, mednarodna komisija za reke itd.) in po potrebi pridobitev polnega članstva EU; promocija evropskih standardov na področju varnosti, zaščite, zasebnosti in okolja po vsem svetu; okrepitev dialoga z glavnimi partnerji na področju prometa;
- dokončna vzpostavitev skupnega evropskega zračnega prostora, ki bo vključeval 58 držav in milijardo prebivalcev; sklenitev celostnih sporazumov o zračnem prevozu s ključnimi gospodarskimi partnerji (Brazilijo, Kitajsko, Indijo, Rusijo, Južno Korejo itd.) in odprava omejitev glede naložb v zračni promet v tretjih državah; spodbujanje uveljavljanja tehnologije SESAR po svetu;
- v okviru večstranskih forumov in dvostranskih odnosov dejavno spodbujanje politike, usmerjene v energetske učinkovitost in podnebne cilje iz te bele knjige;
- stalna uporaba večstranskih (v okviru ICAO, IMO in WCO) in dvostranskih ravni pri obravnavanju vprašanja terorizma z načrtovanjem mednarodnih sporazumov in dialogov o povečanju varnosti s strateškimi partnerji, začeni z ZDA; sodelovanje pri skupnih ocenah groženj, usposabljanju uradnikov iz tretjih držav, preprečevanju piratstva itd. Zagotavljanje mednarodnega priznanja varnostnega sistema EU po načelu „vse na enem mestu“;
- oblikovanje okvira za sodelovanje za razširitev naše politike na področju prometa in infrastrukture na najbližje sosednje države, da se vzpostavijo boljše infrastrukturne povezave in izboljša povezanost trgov, vključno z izdelavo načrtov za ohranitev mobilnosti;
- sodelovanje s partnerji v Sredozemlju pri izvajanju sredozemske pomorske strategije za okrepitev varnosti, zaščite in nadzora na področju pomorstva;
- sprejetje ustreznih ukrepov za pospešitev odprave izjem za linijske konference v pomorskem prometu zunaj EU;

- iskanje skupnih odgovorov na izzive v zvezi z interoperabilnostjo sistemov upravljanja prometa, trajnostnimi gorivi z nizko vsebnostjo ogljika, zaščito in varnostjo na podlagi obstoječih raziskovalnih ter inovacijskih partnerstev.

-