



V Bruseli 9. 12. 2020
COM(2020) 789 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do
budúcnosti**

{SWD(2020) 331 final}

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

Stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu – nasmerovanie európskej dopravy do budúcnosti

1. NAŠA VÍZIA

- Mobilita a doprava sú dôležité pre nás všetkých.** Či už vo forme každodenného dochádzania do práce, návštev rodiny a priateľov, cestovného ruchu alebo riadneho fungovania globálnych dodávateľských reťazcov v prípade tovaru v obchodoch alebo priemyselnej výroby, mobilita nám umožňuje hospodársky a spoločenský život. Voľný pohyb osôb a tovaru cez vnútorné hranice EÚ je jednou zo základných slobôd Európskej únie a jej jednotného trhu. Cestovanie v rámci EÚ vedie k väčšej súdržnosti a posilneniu európskej identity. Odvetvie dopravy ako druhá najväčšia oblasť výdavkov európskych domácností tvorí 5 % európskeho HDP a priamo zamestnáva približne 10 miliónov pracovníkov.
- Hoci **mobilita prináša používateľom mnoho výhod, sú s ňou spojené aj viaceré nevýhody.** Patria k nim emisie skleníkových plynov, hluk, znečistenie vody a ovzdušia, ale aj dopravné nehody, zápchy či strata biodiverzity – toto všetko ovplyvňuje naše zdravie a pocit šťastia. Túto záťaž sa zatiaľ nepodarilo dostatočne vyriešiť ani doterajším úsilím ani politickými opatreniami. Emisie skleníkových plynov v odvetví dopravy sa postupom času zvýšili a v súčasnosti predstavujú štvrtinu celkového objemu emisií v EÚ.
- Jednoznačne **najväčšou výzvou, ktorá stojí pred odvetvím dopravy, je výrazne znížiť emisie a zvýšiť udržateľnosť.** Táto transformácia zároveň ponúka veľké príležitosti pre lepšiu kvalitu života a pre európsky priemysel v rámci hodnotových reťazcov, a to v podobe modernizácie, tvorby vysokokvalitných pracovných miest, vývoja nových výrobkov a služieb, posilnenia konkurencieschopnosti a vedúceho postavenia vo svete, keďže k mobilite s nulovými emisiami rýchlo smerujú iné trhy. Vzhľadom na vysoký podiel celkových emisií skleníkových plynov v EÚ sa cieľ EÚ znížiť tieto emisie do roku 2030 aspoň o 55 % a dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu podarí dosiahnuť len zavedením ambicióznejších politík, ktorými sa čo najskôr zníži závislosť dopravy od fosílnych palív, a v synergii s úsilím o nulové znečistenie. **Úspech Európskej zelenej dohody¹ závisí od našej schopnosti zabezpečiť udržateľnosť dopravného systému ako celku.**
- Pandémia COVID-19 jasne ukázala, že ochrana dobre fungujúceho jednotného trhu je pre EÚ nevyhnutná. V tejto kríze sa ukázala zásadná úloha, ktorú zohráva doprava, a aj to, aké spoločenské, zdravotné a hospodárske náklady so sebou prináša výrazné obmedzenie, či dokonca úplné prerušenie voľného pohybu osôb, tovaru a služieb. Zachovanie dodávateľských reťazcov a **koordinovaný európsky prístup k prepojenosti a dopravnej činnosti sú nevyhnutné na prekonanie akejkoľvek krízy** a posilnenie strategickej autonómie a odolnosti EÚ.
- Kľúčovým cieľom dopravnej politiky EÚ v budúcnosti sa preto musí stať aj **zabezpečenie skutočnej odolnosti nášho dopravného systému voči budúcim krízam.** Dobudovanie

¹ COM(2019) 640 final, Európska zelená dohoda.

jednotného európskeho dopravného priestoru načrtnuté v bielej knihe z roku 2011² ostáva aj naďalej základným kameňom európskej dopravnej politiky. Podpora súdržnosti, znižovanie regionálnych rozdielov, ako aj zlepšovanie prepojenosti a prístupu na vnútorný trh pre všetky regióny má pre EÚ naďalej strategický význam. Pandémia COVID-19 mala výrazný vplyv na mobilitu. V rámci zotavovania sa z tejto vážnej krízy by sa vďaka verejnej podpore mala mobilita nasmerovať k „obnove k lepšiemu“ a k udržateľnejšej a inteligentnejšej budúcnosti.

6. **Ekologizácia mobility musí byť novou licenciou pre rozvoj odvetvia dopravy.** Mobilita v Európe by mala vychádzať z efektívneho a vzájomne prepojeného multimodálneho dopravného systému pre cestujúcich aj náklad, ktorý by sa opieral o cenovo dostupnú vysokorychlostnú železničnú sieť, o bohatú infraštruktúru nabíjania a dopĺňania paliva pre vozidlá s nulovými emisiami³ a dodávok obnoviteľných a nízkouhlíkových palív a o čistejšiu a aktívnejšiu mobilitu v zelenších mestách, ktorá prispeje k dobrému zdraviu a pocitu šťastia ich občanov.
7. **Nenahraditeľnou hnacou silou modernizácie celého systému sa stane digitalizácia,** vďaka ktorej bude tento systém plynulý a efektívnejší. Európa musí digitalizáciu využiť aj na ďalšie zvýšenie úrovne bezpečnosti, spoľahlivosti a pohodlia, vďaka čomu si EÚ zachová vedúce postavenie v oblasti výroby a služieb dopravných zariadení a efektívnymi a odolnými logistickými reťazcami zlepši svoju globálnu konkurencieschopnosť.
8. Pri tomto vývoji by sa nemalo na nikoho zabudnúť: **je veľmi dôležité, aby bola mobilita prístupná a cenovo dostupná pre všetkých, aby boli lepšie prepojené vidiecke a vzdialené regióny⁴, aby bola prístupná pre osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím, aby toto odvetvie ponúkalo dobré sociálne podmienky, príležitosti na rekvalifikáciu a aby poskytovalo atraktívne pracovné miesta.** Európsky pilier sociálnych práv je európskym kompasom, ktorým by sa malo zabezpečiť, aby bola zelená a digitálna transformácia sociálne vyvážená a spravodlivá.
9. **Celkovo musíme existujúcu paradigmu postupnej zmeny nasmerovať na zásadnú transformáciu.** V tejto stratégii sa preto stanovuje plán na pevné nasmerovanie európskej dopravy na správnu cestu k udržateľnej a inteligentnej budúcnosti. Na zrealizovanie tejto našej vízie sa v stratégii identifikuje 10 hlavných oblastí s akčným plánom, ktorý bude usmerňovať našu prácu v nadchádzajúcich rokoch. Scenáre, na ktorých sa stratégia zakladá a ktoré sú spoločné so scenármi podporujúcimi plán cieľov v oblasti klímy do roku 2030⁵, naznačujú, že pri správnej úrovni ambícií môže kombinácia politických opatrení stanovených v tejto stratégii priniesť **do roku 2050 zníženie emisií v odvetví dopravy až o 90 %.** Pri zohľadnení analýzy uvedenej v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie⁶ sú stanovené rôzne **míľniky**, ktoré majú ukazovať cestu európskeho dopravného systému k plneniu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility, čím sa naznačia potrebné ambície pre naše budúce politiky, napríklad:

Do roku 2030:

² KOM(2011) 144 v konečnom znení, Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje. Komisia túto bielu knihu zhodnotila v pracovnom dokumente útvarov Komisie SWD(2020) 410 a v pracovnom dokumente útvarov Komisie SWD(2020) 411.

³ V tomto oznámení sa výraz „vozidlo“ vzťahuje, v závislosti od kontextu, na všetky typy vozidiel, okrem iného aj na osobné automobily, nákladné vozidlá, autobusy, autokary, ľahké vozidlá, vlaky, lietadlá, lode, člny, trajekty atď.

⁴ Tento aspekt sa bude skúmať podrobnejšie v rámci oznámenia Komisie o dlhodobej vízii pre vidiecke oblasti v roku 2021.

⁵ COM(2020) 562 final, Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030 – Investícia do klimaticky neutrálnej budúcnosti v prospech našich občanov.

⁶ SWD(2020) 331.

- bude na európskych cestách v prevádzke aspoň 30 miliónov vozidiel s nulovými emisiami,
- 100 európskych veľkých miest bude klimaticky neutrálnych,
- vysokorýchlostná železničná doprava sa zdvojnásobí,
- plánované kolektívne cestovanie na vzdialenosť menej než 500 km by malo byť v rámci EÚ uhlíkovo neutrálne,
- vo veľkom rozsahu bude zavedená automatizovaná mobilita,
- pripravené na uvedenie na trh budú plavidlá s nulovými emisiami.

Do roku 2035:

- pripravené na uvedenie na trh budú veľké lietadlá s nulovými emisiami.

Do roku 2050:

- takmer všetky automobily, dodávky, autobusy, ako aj nové ťažké úžitkové vozidlá budú mať nulové emisie,
- zdvojnásobí sa železničná nákladná doprava,
- vysokorýchlostná železničná doprava sa strojnásobí,
- multimodálna transeurópska dopravná sieť (TEN-T) vybavená pre udržateľnú a inteligentnú dopravu s vysokorýchlostnou prepojenosťou bude schopná prevádzky v súhrnnej sieti.

2. UDRŽATEĽNÁ MOBILITA – NEZVRATNÝ PRECHOD NA MOBILITU S NULOVÝMI EMISIAMI

10. V Európskej zelenej dohode sa požaduje zníženie emisií skleníkových plynov z dopravy o 90 %, aby sa EÚ stala do roku 2050 klimaticky neutrálnym hospodárstvom, pričom sa zároveň usiluje aj o dosiahnutie cieľa nulového znečistenia. Na dosiahnutie tejto systémovej zmeny **musíme 1. zvýšiť udržateľnosť všetkých druhov dopravy; 2. všeobecne sprístupniť udržateľné alternatívy** v multimodálnom dopravnom systéme a 3. **zaviesť správne stimuly** na podporu tohto prechodu. **Na týchto troch pilieroch budú stavať naše budúce opatrenia.**
11. Znamená to, že **bude potrebné využiť všetky politické nástroje: 1. opatrenia na výrazné zníženie súčasnej závislosti od fosílnych palív** (nahradením existujúcich vozových parkov vozidlami s nízkymi a nulovými emisiami a posilnením využívania obnoviteľných a nízkouhlíkových palív); **2. rozhodné opatrenia na presun väčšej časti aktivít na udržateľnejšie druhy dopravy** (najmä zvýšenie počtu cestujúcich v železničnej doprave či cestujúcich dochádzajúcich do zamestnania verejnou dopravou a aktívnymi druhmi dopravy, ako aj presun značného objemu nákladnej dopravy na železničnú, vnútrozemskú vodnú dopravu a príbrežnú námornú dopravu) a **3. internalizácia externých nákladov** (uplatnením zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“, najmä stanovením cien uhlíka a mechanizmov spoplatňovania infraštruktúry).

2.1. Potrebuje zvýšiť udržateľnosť všetkých druhov dopravy

12. **Pre náš dopravný systém sú nevyhnutné všetky druhy dopravy, a preto sa všetky musia stať udržateľnejšími.** V rámci prvého piliera nášho prístupu musíme bezodkladne urýchliť zavádzanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami, ako aj obnoviteľných a nízkouhlíkových palív v cestnej, vodnej, leteckej i železničnej doprave. Musíme podporovať výskum a inovácie v oblasti konkurencieschopných, udržateľných a obehových

výrobných⁷ a služieb, zabezpečiť, aby priemysel vyrábala vhodné vozidlá a dodával vhodné palivá, zaviesť potrebnú infraštruktúru a stimulovať dopyt koncových používateľov. Je to nevyhnutné na splnenie našich cieľov v oblasti klímy na roky 2030 a 2050, na splnenie cieľa nulového znečistenia i na to, aby mohli európske spoločnosti zostať v tomto odvetví svetovými lídrami. Kľúčové bude zachovanie technologickej neutrality vo všetkých druhoch dopravy, nemalo by to však viesť k nečinnosti v oblasti odstraňovania používania fosílnych palív.

HLAVNÁ INICIATÍVA 1 – URÝCHLIŤ ZAVÁDZANIE VOZIDIEL S NULOVÝMI EMISIAMÍ, AKO AJ OBNOVITELNÝCH A NÍZKOUHLÍKOVÝCH PALÍV A PRÍSLUŠNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

13. Hoci podiel **vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami rýchlo narastá, v súčasnosti je vo vozovom parku stále príliš nízky**. Normy týkajúce sa CO₂, emisií látok znečisťujúcich ovzdušie a pravidiel verejného obstarávania, napríklad normy uvedené v smernici o ekologických vozidlách⁸, budú pri našom prechode na mobilitu s nulovými emisiami v cestnej doprave aj naďalej určujúcimi politickými faktormi a širšou ponukou vozidiel s nulovými emisiami sa zvýši cenová dostupnosť udržateľnej mobility pre všetkých. V záujme splnenia cieľov stanovených v pláne cieľov v oblasti klímy na rok 2030 a zabezpečenia jasnej cesty k mobilite s nulovými emisiami od roku 2025 navrhne Komisia do júna 2021 revíziu **noriem CO₂** pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá. Komisia v tomto smere preskúma aj normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá.
14. V priebehu posledných 5 rokov sa vynaložilo značné úsilie na zníženie emisií látok znečisťujúcich ovzdušie z motorových vozidiel. Dnes predávané automobily vypúšťajú podstatne menej znečisťujúcich látok než automobily z roku 2015. Dá sa však urobiť ešte viac: pripravovaným návrhom **prísnejších noriem pre emisie látok znečisťujúcich ovzdušie** v prípade vozidiel so spaľovacími motormi (Euro 7) sa zabezpečí, aby sa na trh dostali len vozidlá s nízkymi emisiami, ktoré obstoja aj v budúcnosti.
15. K dodávkam inovačných technológií pre vozidlá by mohli prispieť partnerstvá plánované v rámci programu Horizont Európa, napríklad „Batérie“, „2Zero“ či „Čistý vodík“. Zároveň je potrebná komplexná politika na **stimulovanie dopytu po vozidlách s nulovými emisiami** bez prekážok na celom našom jednotnom trhu, a to pri plnom rešpektovaní medzinárodných záväzkov Únie. K uvedeným environmentálnym normám by sa mali pripojiť opatrenia na zvýšenie dopytu po týchto vozidlách, napríklad stanovovanie cien uhlíka, zdaňovanie, spoplatňovanie ciest a revízia pravidiel týkajúcich sa hmotnosti a rozmerov ťažkých úžitkových vozidiel. Komisia navrhne opatrenia na podporu zavádzania vozidiel s nulovými emisiami v podnikových a mestských vozových parkoch. Okrem toho sa novým nariadením o batériách zabezpečí, aby boli batérie uvádzané na trh EÚ udržateľné a bezpečné počas celého svojho životného cyklu. Požiadavky súvisiace s udržateľnosťou a skončením životnosti výrobkov vrátane uhlíkovej stopy a etického a udržateľného získavania surovín sú nevyhnutné na zníženie environmentálnej stopy elektrických vozidiel.
16. Naš legislatívny rámec týkajúci sa **technického stavu** vozidiel by sa mal upraviť tak, aby dokázal zabezpečiť súlad vozidiel s emisnými a bezpečnostnými normami počas celej ich životnosti. Jedno chybné vozidlo môže znečistiť ovzdušie viac než niekoľko tisíc čistých⁹.

⁷ Obehové výrobky a služby prispievajú k celkovej udržateľnosti dopravy. V akčnom pláne EÚ pre obehové hospodárstvo [COM(2020) 98 final] je identifikovaných sedem kľúčových hodnotových reťazcov výrobkov, najmä batérií, vozidiel a výrobkov pre stavebníctvo.

⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/1161 z 20. júna 2019, ktorou sa mení smernica 2009/33/ES o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 188, 12.7.2019, s. 116 – 130).

⁹ Pozri napríklad SWD(2012) 206 final a najnovšie testy vykonané v Belgicku. <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>.

17. Samotný vývoj motorov cestných vozidiel na ceste k nulovým emisiám ale nevyrieši problémy súvisiace s používaním pneumatík, ktoré stále spôsobujú hluk a znečistenie mikroplastmi. Mikroplasty nám znečisťujú vodu a moria a v konečnom dôsledku môžu vstúpiť do potravinového reťazca. Viac by sa mali podporovať **vysokovýkonné pneumatiky**, ktoré znižujú spotrebu energie a emisie (vrátane hluku valenia) a zároveň udržiavajú bezpečnosť vozidiel. Pripravovaná revízia smernice o vozidlách po dobe životnosti sa zameria aj na zníženie celkovej environmentálnej stopy výroby a demontáže automobilov.
18. Dodávatelia palív a prevádzkovatelia v tejto oblasti by už mali mať jasný signál, že dopravné palivá musia byť uhlíkovo neutrálne a že **je nevyhnutné bezodkladne a vo veľkom rozsahu zavádzať udržateľné palivá z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkové palivá**. Komisia zváži dodatočné opatrenia na podporu týchto palív, napríklad zavedením minimálneho podielu alebo kvót prostredníctvom revízie prepracovaného znenia smernice o obnoviteľných zdrojoch energie.
19. V **cestnej doprave** sa už riešenia s nulovými emisiami zavádzajú. Výrobcovia vo veľkej miere investujú do elektrických vozidiel na batériový pohon. Narastá ich prienik na trh, najmä v prípade automobilov, dodávok a autobusov používaných v mestách, pričom sa objavujú už aj nákladné automobily a autokary. Výrobcovia takisto investujú do vozidiel s vodíkovými palivovými článkami, najmä s využitím v komerčných vozových parkoch, autobusoch a ťažkej nákladnej doprave. Tieto sľubné možnosti sú podporované v rámci stratégie integrácie energetického systému EÚ¹⁰, vodíkovej stratégie¹¹, ako aj strategického akčného plánu pre batérie¹². Energetická účinnosť musí byť jedným z kritérií, ktorými sa uprednostní budúci výber vhodných technológií zohľadňujúcich celý životný cyklus. Technologické riešenia v prechodnom období by mali plne rešpektovať normy CO₂ a normy znečisťovania. Aj **železničná doprava** sa bude musieť ďalej elektrifikovať; ak to nebude uskutočniteľné, malo by sa zvýšiť používanie vodíka.
20. **Letecká a vodná doprava** budú v nasledujúcich desaťročiach čeliť v oblasti dekarbonizácie väčším výzvam vzhľadom na súčasný nedostatok technológií s nulovými emisiami pripravených na uvedenie na trh, dlhý vývoj a životný cyklus lietadiel a plavidiel, požadované významné investície do zariadení a infraštruktúry na dopĺňanie paliva a medzinárodnú konkurenciu v týchto odvetviach. Medzinárodné emisie EÚ z námornej a leteckej dopravy vzrástli od roku 1990 o viac ako 50 %. V týchto odvetviach sú naliehavo potrebné opatrenia, a to aj pri ich zotavovaní sa zo súčasnej krízy. Tieto druhy dopravy musia mať prednostný prístup k ďalším obnoviteľným a nízkouhlíkovým kvapalným a plynným palivám¹³, pretože v krátkodobom horizonte nie sú k dispozícii vhodné alternatívne hnacie systavy. Túto otázku budú riešiť iniciatívy ReFuelEU Aviation a FuelEU Maritime, ktorými sa zvýši výroba a zavádzanie udržateľných leteckých a námorných palív. Komisia okrem toho zváži vytvorenie aliancie pre hodnotový reťazec v oblasti palív z obnoviteľných zdrojov a nízkouhlíkových palív, v rámci ktorej budú verejné orgány, priemysel a občianska spoločnosť spolupracovať na zvýšení dodávok a zavádzania palív s najslubnejším potenciálom, čím sa doplnia opatrenia v rámci Európskej aliancie pre čistý vodík a nadviaže sa na úspech Európskej aliancie pre batérie¹⁴.

¹⁰ COM(2020) 299 final, Pohon pre klimaticky neutrálne hospodárstvo: stratégia integrácie energetického systému EÚ.

¹¹ COM(2020) 301 final, Vodíková stratégia pre klimaticky neutrálne Európu.

¹² COM(2018) 293 final, PRÍLOHA 2 – Strategický akčný plán pre batérie.

¹³ Mohli by to byť napríklad vodík, syntetické palivá na báze vodíka a moderné biopalivá. Napríklad bezpečnostné normy pre vodnú dopravu vodíka sa musia vypracovať včas, aby bolo možné stimulovať subjekty, ktoré sa chcú zapojiť v ranej fáze, a certifikačné postupy by mali byť čo najjednoduchšie, a to bez ohrozenia celkovej úrovne bezpečnosti.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_sk.

21. V záujme zlepšenia energetickej účinnosti a zníženia emisií lietadiel a plavidiel je nevyhnutné podporiť ambiciózne normy pre ich konštrukciu a prevádzku. EÚ musí naďalej úzko spolupracovať so všetkými medzinárodnými organizáciami, ako je Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) a Medzinárodná námorná organizácia (IMO), na konkrétnych opatreniach zameraných na splnenie vedecky podložených globálnych cieľov znižovania emisií v súlade s Parížskou dohodou¹⁵. Značné úsilie je potrebné vynaložiť aj na vývoj prelomových technológií, ktorými by sa mali na trh uviesť plavidlá a lietadlá s nulovými emisiami. Únia by na dosiahnutie tohto cieľa mala vytvoriť priaznivé prostredie, napríklad aj primeranými politikami stanovovania cien uhlíka či výskumom a inováciami, a to najmä prostredníctvom partnerstiev, ktoré by sa mohli zaviesť v rámci programu Horizont Európa (napríklad „Vodná doprava s nulovými emisiami“, „Čisté letectvo“ a „Čistý vodík“). Významné environmentálne prínosy môže priniesť aj efektívnejšie riadenie dopravy, napríklad prostredníctvom jednotného európskeho neba¹⁶. Tieto aktivity sú základnými prvkami tzv. **balíka opatrení potrebných na dekarbonizáciu leteckej a námornej dopravy**, kde sú aj naďalej naliehavo potrebné celosvetové opatrenia.
22. Intenzívnejšie zavádzanie a využívanie obnoviteľných a nízkouhlíkových palív musí ísť ruka v ruke s vytvorením súhrnnej siete **nabíjacej a čerpacej infraštruktúry**, aby sa v plnej miere umožnilo rozsiahle využívanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami vo všetkých druhoch dopravy. Iniciatíva Recharge and Refuel („dobíjajme a dotankujme“) je jednou z hlavných európskych iniciatív v rámci Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti¹⁷: jej cieľom je vybudovať do roku 2025 polovicu z 1 000 vodíkových staníc a milión z 3 miliónov verejných nabíjacích staníc¹⁸ potrebných do roku 2030. Konečným cieľom je zabezpečiť hustú a rozšírenú sieť, ktorá zaisťuje jednoduchý prístup všetkým zákazníkom vrátane prevádzkovateľov ťažkých úžitkových vozidiel. Komisia uverejní strategický plán zavádzania s cieľom načrtnúť súbor doplnkových opatrení na podporu rýchleho zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, a to aj v oblastiach, v ktorých pretrvávajú nedostatky. Súčasťou týchto opatrení by boli odporúčania týkajúce sa procesov plánovania a povoľovania i financovania vypracované v spolupráci s Fórom Komisie pre udržateľnú dopravu, ktoré združuje kľúčových verejných a súkromných predstaviteľov celého hodnotového reťazca¹⁹.
23. Európa musí zároveň ukončiť pretrvávajúcu fragmentáciu a citelný nedostatok interoperabilných služieb dobíjania/dotankovania pre všetky druhy dopravy na celom kontinente. V súvislosti s **pripravovanou revíziou smernice o infraštruktúre pre alternatívne palivá** zväži Komisia možnosti záväznejších cieľov týkajúcich sa zavádzania infraštruktúry a ďalšie opatrenia na zabezpečenie úplnej interoperability infraštruktúry a služieb súvisiacich s jej využívaním pre všetky vozidlá s pohonom na alternatívne palivá. Medzi kľúčové otázky, ktoré treba riešiť, patria primerané informácie pre spotrebiteľov v záujme ukončenia súčasnej nedostatočnej transparentnosti v oblasti tvorby cien, ako aj zabezpečenie plynulých cezhraničných platieb. Okrem toho si očakávané veľké zavádzanie elektrických vozidiel na batériový pohon a iných foriem elektromobility vyžaduje hladkú integráciu do elektrizačnej sústavy. Zavedenie inteligentnej nabíjacej infraštruktúry pomôže zabezpečiť uskladňovaciu kapacitu a elektrizačnej sústave poskytne flexibilitu. Popri

¹⁵ EÚ a jej členské štáty by mali tento cieľ presadzovať na najbližšom valnom zhromaždení ICAO v roku 2022.

¹⁶ Tým sa môžu emisie z leteckej dopravy znížiť až o 10 % a manažment letovej prevádzky by mohol pomôcť riešiť tie vplyvy leteckej dopravy na klímu, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂.

¹⁷ COM(2020) 575 final, Ročný prieskum udržateľného rastu na rok 2021.

¹⁸ Počet potrebných verejných nabíjacích staníc sa podrobne posúdi v rámci posúdenia vplyvu, ktoré je súčasťou revízie smernice o infraštruktúre pre alternatívne palivá.

¹⁹ V prípade potreby dostanú možnosť zapojiť sa do tohto procesu aj ďalší účastníci trhu a finanční aktéri. V tejto súvislosti má osobitný význam posilnenie nabíjacej infraštruktúry v súkromnom a verejnom fonde budov: dobíjanie sa najčastejšie uskutočňuje doma alebo v práci. Zabezpečí sa úplné zosúladenie s prebiehajúcou iniciatívou „vlna obnovy“ a ich vzájomné posilnenie. V súvislosti s iniciatívou Recharge and Refuel zriadi Komisia panel na vysokej úrovni, ktorý bude overovať zistenia tohto procesu.

revízií smernice o infraštruktúre pre alternatívne palivá sa plánuje aj revízia nariadenia o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) a ďalších politických nástrojov, napríklad prepracovaného znenia smernice o obnoviteľných zdrojoch energie a jej účtovného mechanizmu pre elektrinu, ako aj smernice o energetickej hospodárnosti budov vzhľadom na zvýšenie cieľov týkajúcich sa nabíjajúcich staníc v našich budovách. Komisia zabezpečí zosúladenie s investíciami do siete potrebnými pre jej iniciatívy v rámci stratégie integrácie energetického systému EÚ a vodíkovej stratégie.

HLAVNÁ INICIATÍVA 2 – VYTVORENIE LETÍSK A PRÍSTAVOV S NULOVÝMI EMISIAMI

24. **Prístavy a letiská** sú kľúčové pre našu medzinárodnú prepojenosť, pre európske hospodárstvo a pre regióny, v ktorých sa nachádzajú. Pri prechode na uzly s nulovými emisiami sa novým bežným štandardom musia stať osvedčené postupy uplatňované najudržateľnejšími letiskami a prístavmi²⁰ a tieto uzly musia umožňovať udržateľnejšie formy prepojenia. Prístavy a letiská by sa mali stať miestami multimodálnej mobility a dopravnými uzlami, v ktorých sa spoja všetky relevantné druhy dopravy. Zlepší sa tým kvalita ovzdušia na miestnej úrovni, čo prispeje k zlepšeniu zdravia tamojších obyvateľov. Vnútrozemské a námorné prístavy majú veľký potenciál stať sa novými uzlami čistej energie pre integrované elektrické systémy, vodík a iné nízkouhlíkové palivá a pokusnými zariadeniami v oblasti opätovného využívania odpadu a obehového hospodárstva.
25. Komisia navrhne **opatrenia na zlepšenie čistoty našich letísk a prístavov** tým, že bude stimulovať zavádzanie obnoviteľných a nízkouhlíkových palív a zásobovanie odstavených plavidiel a lietadiel energiou z obnoviteľných, a nie fosílnych zdrojov energie, stimulovať vývoj a využívanie nových, čistejších a tichších lietadiel a plavidiel, revidovať letiskové poplatky, ekologizovať pozemné pohyby na letiskách, ako aj služby a prevádzku v prístavoch, podporí optimalizáciu zastávok v prístavoch a využívanie inteligentného riadenia dopravy vo väčšej miere. Komisia zároveň nadviaže na opatrenia navrhnuté v správe Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA) v súvislosti s aktualizovanou analýzou vplyvov leteckej dopravy na klímu, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂.²¹
26. **Verejné a súkromné investície** do miestnej výroby energie z obnoviteľných zdrojov, udržateľnejšieho multimodálneho prístupu a obnovy leteckých a námorných flotíl²² sa musia zvýšiť. Niektorým z týchto investícií by prospelo zavedenie príslušných kritérií udržateľnej taxonómie, ktoré by sa vzťahovali na špecifiká každého druhu dopravy, a to aj počas prechodu na nulové emisie. Dá sa očakávať, že rovnako užitočná bude aj revidovaná úverová politika, o ktorej má rozhodnúť Európska investičná banka (EIB).
27. V synergii so zavádzaním alternatívnych lodných palív by sa malo vyvíjať aj úsilie v rámci cieľa nulového znečistenia, čím by sa výrazne znížila širšia environmentálna stopa tohto odvetvia. Prioritou by malo byť vytvorenie širokých „**oblastí kontroly emisií**“ vo všetkých vodách EÚ, ktorých konečným cieľom by bolo dosiahnuť nulové znečistenie ovzdušia a vody z lodnej dopravy v prospech morských oblastí, pobrežných oblastí a prístavov. Komisia sa konkrétne zasaďuje o to, aby bolo takýmito oblastami pokryté Stredozemné more a podobnú operáciu plánuje aj v prípade Čierneho mora. Okrem toho sa preskúmajú právne predpisy EÚ o recyklácii lodí²³ s cieľom určiť možné opatrenia na posilnenie týchto

²⁰ Napríklad iniciatíva EcoPorts, ktorú vypracovala Európska organizácia námorných prístavov (ESPO), alebo Airport Carbon Accreditation, ktorú vypracovala organizácia ACI EUROPE.

²¹ Pozri COM(2020) 747 final, Aktualizovaná analýza vplyvov leteckej dopravy na klímu, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂, a možných politických opatrení podľa článku 30 ods. 4 smernice o systéme EÚ na obchodovanie s emisiami.

²² Napríklad najnovšia generácia lietadiel, ktorá je už dostupná, znižuje emisie CO₂ o 20 – 25 % a znižuje aj hlukovú stopu.

²³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1257/2013 z 20. novembra 2013 o recyklácii lodí a o zmene nariadenia (ES) č. 1013/2006 a smernice 2009/16/ES (Ú. v. EÚ L 330, 10.12.2013, s. 1).

právnych predpisov, t. j. rozšírenie podpory bezpečných a udržateľných postupov recyklácie lodí.

Milníky²⁴ na ceste k zníženiu súčasnej závislosti od fosílnych palív:

1. Do roku 2030 bude v prevádzke aspoň 30 miliónov osobných a 80 000 nákladných automobilov s nulovými emisiami.
2. Do roku 2050 budú mať nulové emisie takmer všetky automobily, dodávky, autobusy, ako aj nové ťažké úžitkové vozidlá.
3. Oceánske plavidlá s nulovými emisiami budú pripravené vstúpiť na trh do roku 2030, veľké lietadlá s nulovými emisiami do roku 2035.

2.2. Je potrebné, aby boli udržateľné alternatívy široko dostupné, čím sa umožní lepšie rozhodovanie o spôsobe dopravy

28. V rámci druhého piliera nášho prístupu musia byť **udržateľné alternatívy ihneď široko dostupné** v plne integrovanom a plynulom multimodálnom systéme mobility. EÚ sa nemôže spoliehať len na technologické riešenia: v záujme riešenia zmeny klímy a zníženie znečistenia sú potrebné okamžité opatrenia na prispôbenie nášho systému mobility. Multimodalita využíva výhody rôznych druhov dopravy, ako sú pohodlie, rýchlosť, náklady, spoľahlivosť, predvídateľnosť, a ich kombináciou môže ponúknuť efektívnejšie dopravné riešenia pre ľudí i tovar. Pandémia COVID-19 ukázala, že zvýšená multimodalita je pre zlepšenie odolnosti nášho dopravného systému veľmi dôležitá a že verejnosť je ochotná prijať udržateľné alternatívne spôsoby cestovania.

29. **Ľudia sú ochotní prejsť na udržateľnejšie druhy dopravy**, najmä v rámci svojej každodennej mobility, pričom hlavnými podmienkami tohto prechodu sú náklady²⁵, dostupnosť a rýchlosť. EÚ musí pomôcť vytvoriť vhodné podmienky na širšie využívanie udržateľných alternatív, ktoré budú bezpečné, konkurencieschopné a cenovo dostupné. Ak majú zavedené vhodné alternatívy konkurencieschopnú cenu, frekvenciu a úroveň pohodlia, ľudia si udržateľnejší spôsob dopravy vyberú²⁶.

30. Zároveň **sa menia modely mobility i správanie spotrebiteľov**. Tieto zmeny urýchľuje pandémia COVID-19 a vo veľkej miere ich uľahčujú digitálne riešenia. Telepráca, videokonferenčné hovory, elektronický obchod, využívanie služieb spoločnej a kolaboratívnej mobility, to všetko prispieva k prebiehajúcej transformácii mobility.

HLAVNÁ INICIATÍVA 3 – ZVYŠOVANIE UDRŽATEĽNOSTI MEDZIMESTSKEJ A MESTSKEJ MOBILITY PRE ZDRAVIE

31. Je potrebné prijať rozhodné opatrenia na transformáciu odvetvia dopravy na skutočne multimodálny systém udržateľných a inteligentných služieb mobility. Na dosiahnutie tohto cieľa by mala Európa vybudovať vysokokvalitnú dopravnú sieť s vysokorýchlostnou železničnou dopravou na krátke vzdialenosti a s čistými leteckými službami zlepšujúcimi pokrytie diaľkových trás. Komisia vyvinie úsilie na vytvorenie priaznivých podmienok pre

²⁴ Pri zohľadnení analýzy uvedenej v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie sú tieto milníky stanovené na to, aby ukazovali cestu európskeho dopravného systému k plneniu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility, čím sa naznačia potrebné ambície pre naše budúce politiky.

²⁵ Osobitný prieskum Eurobarometra 495 ukázal, že väčšina používateľov automobilov je, pokiaľ ide o každodennú mobilitu, pripravená prejsť na ekologickejšie formy dopravy. Rovnako rýchla alebo rovnako drahá alternatíva by respondentov ovplyvnila prijať ekologickejšie riešenia pri cestovaní na dlhé vzdialenosti.

<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Napríklad po otvorení vysokorýchlostnej železničnej trate medzi Barcelonou a Madridom sa rozloženie cestujúcich medzi leteckú a železničnú dopravu zmenilo z 85 % lietadlo/15 % vlak v roku 2008 na 38 % lietadlo/62 % vlak v roku 2016.

prevádzkovateľov dopravy, aby mohli cestujúcim do roku 2030 ponúknuť uhlíkovo neutrálne možnosti plánovaného hromadného cestovania v rámci EÚ do vzdialenosti 500 km. V rokoch 2021 – 2022 bude Komisia tento cieľ presadzovať pri revízii príslušných právnych predpisov EÚ. V súlade s právom hospodárskej súťaže by letecké spoločnosti mali predávať čoraz väčší počet multimodálnych leteniek. Investície by sa mali zamerať na modernizáciu potrebnej infraštruktúry TEN-T, aby sa umožnil prechod na udržateľnejšie spojenia. Podniknú sa kroky na vybudovanie celkového dopravného systému, v rámci ktorého budú investície EÚ, štátna pomoc, pravidlá pridelovania kapacity a záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme zamerané na plnenie potrieb v oblasti mobility a stimulovanie rôznych multimodálnych možností.

32. **Európsky rok železníc 2021** je pre členské štáty, Komisiu a železničný sektor vynikajúcou príležitosťou **na posilnenie cezhraničných prepojení v rámci Európy**. Vďaka vykonávaniu štvrtého železničného balíka a otvorením trhov železničnej dopravy konkurencii budú prevádzkovatelia železničnej dopravy schopní lepšie reagovať na potreby zákazníkov a zvýšia kvalitu a nákladovú účinnosť svojich služieb. Náklady na prevádzku cezhraničných vlakov sa znížia aj harmonizovaným schvaľovaním vozidiel v celej EÚ. Dokončením TEN-T vrátane vysokorýchlostných tratí sa zabezpečí lepšie prepojenie v rámci hlavných koridorov. K ďalšiemu zvýšeniu atraktivity železničnej dopravy v očiach zákazníkov prispeje aj lepšia informovanosť cestujúcich o ich právach a zabezpečenie nediskriminačného poskytovania cestovných informácií vrátane ponúk priamych cestovných lístkov.
33. V roku 2021 navrhne Komisia **akčný plán na podporu diaľkových a cezhraničných služieb osobnej železničnej dopravy**. Tento plán nadviaže na úsilie členských štátov o zrýchlenie kľúčových prepojení medzi mestami pomocou lepšie riadenej kapacity, koordinovaného zostavovania cestovných poriadkov, združovania železničných vozidiel a cielených zlepšení infraštruktúry na podporu nových vlakových služieb, a to aj v noci. Platformy alebo iné organizačné štruktúry, ktoré vznikli na tento účel, by mali byť otvorené všetkým členským štátom. Na niektorých trasách by sa mali podporiť pilotné služby so zapojením všetkých zainteresovaných strán a kombináciou zmlúv o službách vo verejnom záujme a služieb otvoreného prístupu by sa dali otestovať rôzne modely nových spojení a služieb, pričom do roku 2030 by sa malo podporiť 15 takýchto pilotných projektov.
34. Je potrebné posilniť jednotný európsky železničný priestor a Komisia zväží **opatrenia na rozšírenie železničného trhu**²⁷, ktorými bude riešiť potreby železničných podnikov, pokiaľ ide o prístup ku kvalitnej kapacite, ktorou sa maximalizuje využívanie železničnej infraštruktúry. **Cezhraničné cestovné lístky by sa mali dať používať a nakupovať ľahšie**. Od roku 2021 navrhne Komisia regulačné opatrenia s cieľom umožniť inovatívne a flexibilné cestovné lístky, v ktorých sa skombinujú rôzne druhy dopravy a ktoré poskytnú cestujúcim skutočnú možnosť cestovať „od dverí k dverám“.
35. Ako sa uvádza v pláne cieľov v oblasti klímy do roku 2030, častejšou chôdzou a bicyklovaním, ako aj zvýšením podielu hromadnej dopravy a automatizovanej, prepojenej a multimodálnej mobility sa výrazne zníži znečistenie a dopravné preťaženie, najmä v mestách, a zlepši sa zdravie ľudí a ich pocit šťastia. **Preto zohrávajú mestá pri prechode na väčšiu udržateľnosť ústrednú úlohu a túto úlohu by mali zohrávať aj naďalej**. Komisia bude s mestami a členskými štátmi i naďalej spolupracovať na tom, aby všetky veľké a stredne veľké mestá, ktoré sú mestskými uzlami v sieti TEN-T, zaviedli svoje vlastné plány udržateľnej mestskej mobility do roku 2030. Súčasťou týchto plánov by mali

²⁷ Komisia posúdi predovšetkým vzájomné pôsobenie nariadenia (EÚ) č. 913/2010 so smernicou 2012/34/EÚ, nariadením (EÚ) č. 1315/2013 a smernicou 92/106/EHS.

byť nové ciele, napríklad v oblasti nulových emisií a nulovej úmrtnosti na cestách. Nárast zaznamenali aktívne spôsoby dopravy, napríklad bicyklovanie, pričom mestá ohlásili viac ako 2 300 km dodatočnej cyklistickej infraštruktúry. V nasledujúcom desaťročí by sa táto dĺžka mala zdvojnásobiť na 5 000 km bezpečných cyklistických jazdných pruhov. Komisia zvažuje aj misiu v oblasti klimaticky neutrálnych a inteligentných miest²⁸ ako strategickú prioritu pre spoločné opatrenia na dosiahnutie dekarbonizácie veľkého počtu európskych miest do roku 2030.

36. Plynulá multimodalita, ktorú umožňujú digitálne riešenia, je v mestských a prímestských oblastiach nevyhnutná. Rastúci tlak na systémy osobnej dopravy **zvyšuje dopyt po nových a inovačných riešeniach**, pričom sa rôzne dopravné služby integrujú do služieb na požiadanie v súlade s koncepciou „mobilita ako služba“ (z angl. „Mobility as a Service“). Mnohé mestá sú zároveň svedkami prechodu na služby spoločnej a kolaboratívnej mobility (spoločne využívané autá, bicykle, jazda na zavolanie a iné formy mikromobility), ktorý je uľahčený vznikom sprostredkovateľských platforiem, čím sa prispieva k zníženiu počtu vozidiel v každodennej doprave.
37. EÚ a členské štáty musia splniť očakávania svojich občanov, pokiaľ ide o čistejší vzduch, menej hluku a dopravných zápch a čo najmenej smrteľných nehôd v mestských uliciach. Revíziou balíka opatrení v oblasti mestskej mobility, ktorej cieľom je propagovať a podporovať tieto udržateľné a zdravé druhy dopravy, prispeje Komisia **k zlepšeniu súčasného európskeho rámca pre mestskú mobilitu**. Potrebne sú jasnejšie usmernenia týkajúce sa riadenia mobility na miestnej a regionálnej úrovni vrátane lepšieho územného plánovania a prepojenia s vidieckymi a prímestskými oblasťami, aby boli možnosti udržateľnej mobility prístupné aj tým, ktorí do práce dochádzajú. V európskych politikách a finančnej podpore by sa mal zohľadniť význam mestskej mobility pre celkové fungovanie siete TEN-T, pričom by sa mali stanoviť tzv. riešenia prvej/poslednej míle, ktorých súčasťou sú multimodálne uzly mobility, odstavné parkoviská a bezpečná infraštruktúra pre chôdzu a cyklistiku.
38. Komisia preskúma spôsoby, ako zabezpečiť, aby sa mohla zvýšiť udržateľnosť a efektívnosť služieb osobnej dopravy na požiadanie (taxíky a súkromné prenajaté vozidlá s vodičom) pri zachovaní riadneho fungovania jednotného trhu a riešení sociálnych a bezpečnostných problémov. Komisia **pomôže mestám aj pri modernizácii ich súboru politických nástrojov**, a to aj v oblastiach, ako je mikromobilita, podpora pri verejnom obstarávaní²⁹ vozidiel s nulovými emisiami vrátane autobusov a trajektov, či súvisiaca infraštruktúra. Lepšie informácie o zónach s nízkymi a nulovými emisiami a spoločné označenia, ako aj digitálne riešenia pre vozidlá môžu pomôcť udržať dobre fungujúci jednotný trh a uľahčiť uplatňovanie základných slobôd.

HLAVNÁ INICIATÍVA 4 – EKOLOGIZÁCIA NÁKLADNEJ DOPRAVY

39. Európska zelená dohoda vyzýva na to, aby sa podstatná časť zo 75 % vnútrozemskej nákladnej dopravy, ktorá sa v súčasnosti uskutočňuje po cestách, presunula na **železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu**. K ekologizácii nákladnej dopravy v Európe môže prispieť aj **príbrežná námorná doprava** a účinné vozidlá s nulovými emisiami. Preto sa musia prijať naliehavé opatrenia, a to vzhľadom na obmedzený pokrok, ktorý bol dosiahnutý

²⁸ Európske výskumné a inovačné misie sa zamerajú na vyriešenie niektorých z najväčších výziev našej súčasnosti. Sú neoddeliteľnou súčasťou rámcového programu Horizont Európa, ktorý sa začína v roku 2021.
https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

²⁹ Napríklad hlavným cieľom iniciatívy Komisie s názvom Veľkí obstarávatelia za klímu a životné prostredie je posilniť využívanie strategického verejného obstarávania v Európe prostredníctvom partnerstva medzi veľkými verejnými obstarávateľmi, ako sú mestá, regióny, nemocnice, centrálné obstarávacie inštitúcie či verejnoprospešné služby atď., ktorí pracujú na konkrétnych projektoch a podobných výzvach. Dosahuje sa to podporou spolupráce medzi veľkými obstarávateľmi v strategickom verejnom obstarávaní, ktorej cieľom je stimulovať trh s inovačnými tovarmi, službami a prácami.

doteraz: napríklad podiel železničnej dopravy na vnútrozemskej nákladnej doprave klesol z 18,3 % v roku 2011 na 17,9 % v roku 2018³⁰.

40. Na podporu ekologizácie prevádzky nákladnej dopravy v Európe **je potrebné zásadne prehodnotiť súčasný rámec intermodálnej dopravy** a zmeniť ho na efektívny nástroj. Mali by sa zväziť možnosti revízie regulačného rámca, napríklad smernice o kombinovanej doprave, a zavedenie hospodárskych stimulov pre prevádzku aj infraštruktúru. Stimulačné mechanizmy by mali vychádzať z nestranného monitorovania výkonnosti v súlade s európskym rámcom na meranie emisií z dopravy a logistiky.
41. **Súčasťou tejto transformácie musí byť multimodálna logistika**, a to v mestských oblastiach i mimo nich. Rast elektronického obchodu výrazne zmenil spotrebiteľské návyky, ale zohľadniť sa musia externé náklady na milióny dodávok vrátane zníženia počtu prázdnych a zbytočných jazd. Plánovanie udržateľnej mestskej mobility by preto malo zahŕňať aj rozmer nákladnej dopravy, a to osobitnými plánmi udržateľnej mestskej logistiky. Týmito plánmi sa urýchli zavádzanie už dostupných riešení s nulovými emisiami vrátane nákladných bicyklov, automatizovaných dodávok a dronov (bezpilotných lietadiel), ako aj lepšie využívanie vnútrozemských vodných ciest do miest.
42. **Nedostatok prekládkovej infraštruktúry**, a najmä vnútrozemských multimodálnych terminálov, je v niektorých častiach Európy výrazný a mal by dostať najvyššiu prioritu. Chýbajúce prepojenia v multimodálnej infraštruktúre by sa mali doplniť. Okrem toho by mal dopravný systém celkovo fungovať efektívnejšie so zlepšenými technológiami prekládky. EÚ potrebuje multimodálnu výmenu údajov a inteligentné systémy riadenia vo všetkých druhoch dopravy. V konečnom dôsledku sa musia všetky druhy nákladnej dopravy spojiť prostredníctvom multimodálnych terminálov a Komisia prijme iniciatívy na to, aby sa financovanie zo strany EÚ a ďalšie politiky vrátane podpory výskumu a inovácií lepšie zameriavali na riešenie týchto otázok, a to pri plnom rešpektovaní medzinárodných záväzkov Únie. Tento cieľ sa podporí aj preskúmaním pravidiel štátnej pomoci pre železnice, ktoré už poskytujú pružný rámec na verejné financovanie multimodality.
43. Inovatívne spoločnosti v posledných rokoch dokazujú, že železničnú nákladnú dopravu možno spoľahlivo prevádzkovať a že môže byť atraktívna pre zákazníkov. Jej výkonnosť však stále negatívne ovplyvňujú mnohé vnútroštátne pravidlá a technické prekážky. **Železničná nákladná doprava potrebuje výrazne posilniť**, a to zvýšením kapacity, posilnením cezhraničnej koordinácie a spolupráce medzi manažérmi železničnej infraštruktúry, lepším celkovým riadením železničnej siete a zavádzaním nových technológií, napríklad digitálneho pripájania či automatizácie. Komisia navrhne revíziu predpisov upravujúcich koridory železničnej nákladnej dopravy a koridory základnej siete TEN-T. Začlenenie týchto koridorov do „európskych dopravných koridorov“, dôraz na riešenia s rýchlym účinkom, napríklad dĺžku vlaku, nakladaciu mieru či zlepšené prevádzkové pravidlá, ako aj dokončenie chýbajúcich kľúčových spojení a prispôbenie základnej siete tak, aby umožnila plnú prevádzku nákladnej dopravy, posilnia infraštruktúrny rozmer opatrení na podporu intermodálnej dopravy. Komisia navrhne zlepšiť pravidlá pridelovania železničnej kapacity v súlade s prebiehajúcim projektom týkajúcim sa prepracovania cestovného poriadku tak, aby bolo možné poskytnúť dodatočné, flexibilné vlakové trasy. Obavy súvisiace s hlukom zo železničnej dopravy pomôže zmierniť uplatňovanie európskych predpisov týkajúcich sa tohto problému.

³⁰ Približne polovica celkového objemu nákladnej železničnej dopravy je cezhraničná. Nákladná železničná doprava má preto silný európsky rozmer a je citlivejšia na nedostatočnú interoperabilitu a spoluprácu medzi vnútroštátnymi železničnými sieťami, čo môže mať vplyv na jej konkurencieschopnosť. Jej tradičný náklad, napríklad suroviny, prešiel rozsiahlou priemyselnou transformáciou a rozširujúci sa podiel tovaru s vyššou hodnotou v režime „just in time“ si vyžaduje iný typ služieb.

44. Podobne je to aj v prípade **vnútrozemskej vodnej dopravy**, ktorej podiel sa síce vďaka po sebe nasledujúcim akčným programom³¹ podarilo vo veľkej miere zachovať³², no na udržanie tohto úspešného výsledku a udržateľné využitie nevyužitého potenciálu sú potrebné ďalšie opatrenia, a to jednak v oblasti koridorov siete TEN-T, ako aj v tých vnútorných častiach miest, kde môžu vnútrozemské vodné cesty zekologizovať tzv. posledný úsek mestskej logistiky. Komisia predloží program NAIADES III s cieľom využiť tento potenciál riešením kľúčových výziev, ako je potreba obnovy flotíl vlečných člnov a zlepšenie prístupu k financovaniu, pri súčasnom zabezpečení úplného súladu s environmentálnymi politikami, najmä s rámcovou smernicou o vode a smernicou o biotopoch.
45. Okrem toho sa vďaka podpore zo siete TEN-T pre námorné diaľnice podarilo dosiahnuť udržateľnejšiu prepravu väčšieho objemu nákladu **príbrežnou námornou dopravou**. EÚ musí teraz ísť príkladom a postarať sa o to, aby boli európske námorné oblasti udržateľné, inteligentné a odolné.

Milníky³³ na ceste k presunu väčšej časti aktivít na udržateľnejšie druhy dopravy:

4. *Plánované kolektívne cestovanie na vzdialenosť menej než 500 km by malo byť v rámci EÚ do roku 2030 uhlíkovo neutrálne.*
5. *Doprava na vysokorychlostných železničiach sa do roku 2030 zdvojnásobí a do roku 2050 strojnásobí³⁴.*
6. *Do roku 2030 bude v Európe klimaticky neutrálnych aspoň 100 veľkých miest.*
7. *Nákladná železničná doprava sa do roku 2030 zvýši o 50 % a do roku 2050 sa zdvojnásobí³⁵.*
8. *Vnútrozemská vodná doprava a príbrežná námorná doprava sa do roku 2030 zvýšia o 25 % a do roku 2050 o 50 %³⁶.*

2.3. Potrebujeme zaviesť správne stimuly na podporu prechodu na mobilitu s nulovými emisiami

46. V rámci tretieho piliera nášho prístupu **sa musia posilniť stimuly pre používateľov dopravy, aby si vybrali udržateľnejšie riešenia**. Tieto stimuly sú najmä ekonomické, konkrétne stanovovanie cien uhlíka, zdaňovanie či spoplatňovanie infraštruktúry, mali by sa však doplniť o lepšie informácie pre používateľov.

HLAVNÁ INICIATÍVA 5 – STANOVOVANIE CIEN UHLÍKA A LEPŠIE STIMULY PRE POUŽÍVATEĽOV

47. Napriek dlhodobým politickým záväzkom v oblasti spravodlivého a efektívneho stanovovania cien v doprave sa dosiahol len obmedzený pokrok. **Zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“** sa musia bezodkladne uplatňovať vo všetkých druhoch dopravy. Len samotné externé náklady súvisiace so životným prostredím³⁷ dosahujú ročne

³¹ NAIADES I a II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_en.

³² V rokoch 2005 až 2017 sa vnútrozemská vodná doprava zvýšila o 6 %.

³³ Pri zohľadnení analýzy uvedenej v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie sú tieto milníky stanovené na to, aby ukazovali cestu európskeho dopravného systému k plneniu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility, čím sa naznačia potrebné ambície pre naše budúce politiky.

³⁴ V porovnaní s rokom 2015.

³⁵ V porovnaní s rokom 2015.

³⁶ V porovnaní s rokom 2015.

³⁷ Štúdia s názvom *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities* (Udržateľné spoplatnenie dopravnej infraštruktúry a internalizácia externalít v doprave, jún 2019) sa týkala priamych emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie, nepriamych emisií CO₂ a látok znečisťujúcich ovzdušie z výroby energie, znečistenia ovzdušia, nadmerného hluku a poškodzovania biotopov. Celkové dane a poplatky vybrané z daného odvetvia sa odhadujú minimálne na 340 miliárd EUR. Podľa uvedenej štúdie predstavujú náklady

388 miliárd EUR. Internalizáciou týchto externých nákladov budú všetky náklady znášať tí, ktorí dopravu využívajú, a nebudú to za nich platiť ostatní, čím sa spustí proces smerujúci k udržateľnejšiemu druhom dopravy s nižšími externými nákladmi. **Komisia sa bude preto usilovať o komplexný súbor opatrení na zabezpečenie spravodlivého a efektívneho stanovovania cien vo všetkých druhoch dopravy.** Obchodovanie s emisiami, poplatky za infraštruktúru, dane z energie a vozidiel sa musia spojiť do vzájomne kompatibilnej, komplementárnej a koherentnej politiky.

48. Na internalizáciu nákladov na emisie CO₂ **je najdôležitejším nástrojom stanovovania cien uhlíka predovšetkým systém EÚ na obchodovanie s emisiami.** Komisia navrhne rozšíriť systém EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) aj na odvetvie námornej dopravy. V prípade leteckej dopravy predloží návrh na revíziu smernice o EU ETS, najmä na zníženie kvót ETS bezodplatne pridelených leteckým spoločnostiam. Ako už bolo oznámené v Európskej zelenej dohode, súčasťou ďalšieho rozširovania tohto systému by mohli byť emisie z cestnej dopravy, pričom momentálne prebieha posudzovanie vplyvu. Na ďalšie znižovanie emisií sa príjmy z EU ETS môžu investovať do výskumu a inovácií EÚ. Komisia navrhne aj zavedenie systému kompenzácie a znižovania emisií uhlíka v medzinárodnom letectve organizácie ICAO³⁸ (CORSIA), a to revíziou smernice o ETS v roku 2021. V rámci Medzinárodnej námornej organizácie sa bude EÚ snažiť pokročiť v rokovaníach o trhových nástrojoch ako strednodobom opatrení na vykonávanie stratégie znižovania emisií skleníkových plynov.
49. **Dotácie na fosílnu palivá by sa mali ukončiť.** Pri revízii smernice o zdaňovaní energie sa bude Komisia snažiť zosúladiť zdaňovanie energetických produktov a elektriny s politikami EÚ v oblasti energetiky a klímy. V rámci prebiehajúceho posúdenia vplyvu sa podrobne zaoberá súčasnými daňovými výnimkami, a to aj v prípade leteckých a námorných palív, a v roku 2021 predloží návrh, ako podobné medzery v predpisoch čo najlepšie eliminovať. Lepšie zosúladiť by sa malo zdaňovanie energetického obsahu rôznych palív a viac by sa malo stimulovať zavádzanie udržateľných palív v doprave.
50. **Výrazný pokrok je potrebné dosiahnuť pri účinnom spolplatňovaní využívania infraštruktúry,** najmä v cestnej doprave. Je to mimoriadne dôležité pre internalizáciu nákladov na škody na infraštruktúre, ale nevyhnutnou potrebou je aj riešenie nákladov, ktoré spoločnosti vznikajú v dôsledku znečisťovania a preťažovania ciest. Komisia dôrazne vyzýva Európsky parlament a Radu, aby v súvislosti s návrhom Komisie na zmenu smernice Eurovignette konali, a naplnili tak ciele Európskej zelenej dohody. Inteligentné spolplatňovanie ciest na základe vzdialenosti s rôznymi sadzbami podľa typu vozidla a času používania je účinným nástrojom na stimuláciu udržateľných a hospodársky efektívnych rozhodnutí, riadenie dopravy a znižovanie dopravných zápch.
51. Environmentálnu stopu v súčasnosti dostatočne nezohľadňujú ani jednotlivci plánujúci cestu, ani odosielatelia/prevádzkovatelia logistických služieb organizujúci dodávky tovarov. Je to čiastočne preto, lebo nemajú k dispozícii **správne informácie,** a to ani o dostupných alternatívach. **Vždy by sa mala jasne uvádzať tá najudržateľnejšia možnosť.** Vďaka primeraným informáciám o environmentálnej stope a systematickejšej možnosti pre spotrebiteľov dobrovoľne kompenzovať svoje cestovanie budú mať spotrebiteľia i podniky možnosť prijímať udržateľnejšie rozhodnutia týkajúce sa dodávok či dopravy.

na meškanie spôsobené zápchami ďalších 228 miliárd EUR. Externé náklady, ktoré si vyžadujú nehody na cestách, boli odhadnuté na 250 miliárd EUR. V štúdií sa odhadujú aj celkové náklady na infraštruktúru – 256 miliárd EUR. V prípade prístavov a letísk sa celkové dane a náklady na infraštruktúru týkajú len tých hlavných. Všetky uvedené údaje sú za EÚ27.

Zdroj: Štúdia *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities* (jún 2019)
https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en.

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>.

52. Komisia preto plánuje **vytvoriť európsky rámec pre harmonizované meranie emisií skleníkových plynov v doprave a logistike** založený na globálnych normách, ktorý by sa potom mohol využiť na to, aby mali podniky a koncoví používatelia k dispozícii odhad uhlíkovej stopy dostupných alternatív a aby sa zvýšil dopyt koncových používateľov a spotrebiteľov po udržateľnejších riešeniach v oblasti dopravy a mobility, pričom by sa zároveň zabránilo tzv. greenwashingu, teda environmentálne klamlivej reklame. Informácie o uhlíkovej stope konkrétnej cesty by sa mohli stať jedným z nových práv cestujúcich a v tomto prípade by sa mali vzťahovať na všetky druhy dopravy.
53. Naša schopnosť znížiť vplyv na životné prostredie závisí vo veľkej miere od našich rozhodnutí. **Európsky klimatický pakt** poukáže na mnohé možnosti, ktorým poskytne podporu a ktoré občania majú, aby sa mohli premiestňovať efektívne a zdravšie a zároveň tak, že tým budú menej znečisťovať životné prostredie. Zohrá dôležitú úlohu pri zvyšovaní informovanosti o mobilite s nulovými emisiami, pri podpore angažovania sa v tejto záležitosti a pri presadzovaní opatrení v oblasti stratégií na ekologizáciu mobility v podnikoch i mestách.

Milníky³⁹ na ceste k internalizácii externých nákladov súvisiacich s dopravou, a to aj prostredníctvom EU ETS:

9. *Do roku 2030 dokáže železničná a vodná intermodálna doprava v EÚ úplne konkurovať čisto cestnej doprave⁴⁰.*
10. *Najneskôr do roku 2050 pokryjú všetky externé náklady súvisiace s dopravou v rámci EÚ používatelia dopravy.*

3. INTELIGENTNÁ MOBILITA – DOSIAHNUTIE PLYNULEJ, BEZPEČNEJ A EFEKTÍVNEJ PREPOJENOSTI

54. Ľudia by mali mať na cestách potešenie z plynulej multimodality, a to vďaka udržateľným rozhodnutiam v oblasti mobility, ktoré sú čoraz viac poháňané digitalizáciou a automatizáciou. Keďže budúcu mobilitu cestujúcich a nákladu budú formovať inovácie, mal by sa zaviesť správny rámec a nástroje na zabezpečenie tohto prechodu, vďaka ktorému dopravný systém výrazne zvýši svoju efektivitu a udržateľnosť.
55. Kľúčom k úspešnému prechodu je verejná a spoločenská akceptácia, preto sa budú plne rešpektovať aj európske hodnoty, etické normy, rovnosť, ochrana údajov a pravidlá ochrany súkromia a tieto hodnoty budú mať v rámci tohto úsilia prioritné postavenie. Za vysokú prioritu sa bude považovať aj kybernetická bezpečnosť.

HLAVNÁ INICIATÍVA 6 – REALIZÁCIA PREPOJENEJ A AUTOMATIZOVANEJ MULTIMODÁLNEJ MOBILITY

56. **EÚ musí v plnej miere využívať inteligentné digitálne riešenia a inteligentné dopravné systémy.** Prepojené a automatizované systémy majú obrovský potenciál zásadne zlepšiť fungovanie celého dopravného systému a prispieť k splneniu našich cieľov v oblasti udržateľnosti a bezpečnosti. Opatrenia sa zamerajú na podporu integrácie jednotlivých druhov dopravy do fungujúceho multimodálneho systému.
57. Európa musí využiť príležitosti, ktoré ponúka **kooperatívna, prepojená a automatizovaná mobilita (CCAM)**. CCAM môže zabezpečiť mobilitu pre všetkých,

³⁹ Pri zohľadnení analýzy uvedenej v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie sú tieto milníky stanovené na to, aby ukazovali cestu európskeho dopravného systému k plneniu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility, čím sa naznačia potrebné ambície pre naše budúce politiky.

⁴⁰ Z hľadiska podielu internalizovaných externých nákladov.

ušetriť drahocenný čas a zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky. Komisia bude podporovať výskum a inovácie, možno aj prostredníctvom nového európskeho partnerstva v oblasti CCAM, ktoré je plánované v rámci programu Horizont Európa, a iných partnerstiev zameraných na digitálne technológie. Dôležitosť týchto partnerstiev, pokiaľ ide o rozvoj a vykonávanie spoločného, súdržného a dlhodobého európskeho programu v oblasti výskumu a inovácií, spočíva v tom, že spájajú aktérov z celého hodnotového reťazca. EÚ musí zabezpečiť, aby bolo toto úsilie dobre koordinované a aby sa výsledky dostali na trh. Je potrebné riešiť napríklad nedostatočnú harmonizáciu a koordináciu príslušných pravidiel cestnej premávky a zodpovednosť za automatizované vozidlá. Zámerom je docieľať, aby sa Európa stala svetovým lídrom vo vývoji a zavádzaní služieb a systémov CCAM, a tým významne prispieť k jej vedúcemu postaveniu v oblasti bezpečnej a udržateľnej cestnej dopravy⁴¹.

58. Komisia preskúma možnosti **d'álšej podpory bezpečnej, inteligentnej a udržateľnej cestnej dopravy** v rámci existujúcej agentúry alebo iného orgánu. Daný orgán by mohol podporovať zavádzanie a riadenie inteligentného dopravného systému a udržateľnej prepojenej a automatizovanej mobility v celej Európe. Mohol by uľahčiť prípravu príslušných technických pravidiel, a to aj pokiaľ ide o cezhraničné používanie automatizovaných vozidiel a zavádzanie infraštruktúry nabíjajúcich a čerpacích staníc, ktoré sú stanovené v právnych predpisoch Únie a ktoré má prijať Komisia. Týmito pravidlami by sa potom vytvorila synergia medzi členskými štátmi. Mohol by napríklad pripraviť návrhy metód kontroly technického stavu a vykonávať iné konkrétne úlohy v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ako aj zhromažďovať príslušné údaje. Mohol by zároveň plniť osobitné úlohy v oblasti cestnej dopravy v súvislosti so závažnými narušeniami ako pandémie COVID-19, keď boli potrebné núdzové opatrenia a riešenia ako zelené jazdné pruhy⁴².
59. **Plánovanie a nákup cestovných lístkov na multimodálne cesty** je zdĺhavé, pretože chýba priaznivý rámec pre celouňijné integrované multimodálne informácie, predaj cestovných lístkov a platobné služby. Súčasťou riešenia tohto problému bude prekonať nedostatočnú prístupnosť a dostupnosť údajov, zlepšiť spoluprácu medzi dodávateľmi a predajcami, v niektorých prípadoch riešiť problém neexistencie digitálnych cestovných lístkov, nedostatočnej interoperability platobného systému, či existenciu rôznych licenčných a distribučných dohôd. EÚ musí zmeniť svoj právny rámec na podporu informácií o multimodálnom cestovaní, na podporu služieb rezervácie a predaja cestovných lístkov a zároveň preskúmať práva a povinnosti online sprostredkovateľov a poskytovateľov multimodálnych digitálnych služieb, ktorí poskytujú služby predaja cestovných lístkov a/alebo mobility. Komisia preskúma, či je spoločné využívanie údajov, a to aj údajov o cene lístkov v cestnej a železničnej osobnej doprave, či spôsoby ich predaja, vhodné na daný účel. Inteligentné a interoperabilné platobné služby a cestovné lístky si medzitým vyžadujú ďalší rozvoj; keby sa stali štandardnou požiadavkou v každej príslušnej verejnej zákazke, ich využívanie by bolo širšie.
60. Vízia plynulého cestovania a digitalizácia výmeny informácií sú relevantné najmä pre pozemnú dopravu. **Budúca mobilita by mala ponúkať bezpapierové možnosti vo všetkých druhoch dopravy**, a to pre profesionálnych i individuálnych vodičov. K zjednodušeniu podmienok pre vodičov by prispeli digitálne certifikáty pre vodičov a vozidlá a informácie o nákladnej doprave, a to aj vo forme elektronických nákladných listov, jednoduché a cenovo dostupné cezhraničné prenájmy automobilov, bezkontaktné

⁴¹ Ďalšie partnerstvá zamerané na kľúčové otázky prenosnosti údajov by mali používateľov chrániť a ponúknuť im jasný a transparentný pohľad na to, ako sa dajú údaje používať alebo prenášať.

⁴² C(2020) 1897 final, oznámenie Komisie o uplatňovaní „zelených jazdných pruhov“ v rámci usmernení pre opatrenia v oblasti riadenia hraníc na ochranu zdravia a zabezpečenie dostupnosti tovaru a základných služieb a COM(2020) 685 final, oznámenie Posilnenie zelených jazdných pruhov s cieľom udržať chod ekonomiky počas druhej vlny pandémie COVID-19.

platby za parkovanie a mýto či lepšie informácie o oblastiach, v ktorých mestá alebo samosprávy v záujme riešenia dopravných zápch alebo zlepšenia kvality ovzdušia obmedzujú používanie automobilov. Dostupnosť elektronických certifikátov a informácií o nákladnej doprave by uľahčila aj digitálne presadzovanie práva a sledovanie a vyhľadávanie zásielok tovaru v reálnom čase by bolo významným krokom k dokončeniu digitálneho jednotného trhu, hospodárstva v reálnom čase a zelenej transformácie.

61. Na vytvorenie skutočne inteligentného dopravného systému je potrebné riešiť aj otázku **efektívneho pridelovania kapacity a riadenia dopravy**, aby sa predišlo nedostatku kapacity a aby sa znížili emisie CO₂. Zavedenie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a jednotného európskeho neba zostáva prioritou Komisie a nástroja NextGenerationEU: investície do zavádzania týchto systémov sa v plnej miere započítavajú do cieľov v oblasti digitálnych výdavkov a výrazne aj do cieľov v oblasti klimatických výdavkov. Je potrebné vyvinúť ďalšie úsilie na rozvoj automatizácie vlakov, ako aj systémov manažmentu letovej prevádzky (ATM), napríklad formou spoločných podnikov. Komisia zvažuje takéto spoločné podniky pre program Horizont Európa [napr. Shift2Rail (S2R) a spoločné podniky na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR)] a pre ďalšie budúce partnerstvá v rámci tohto programu. Ďalší rozvoj monitorovacích a informačných systémov pre lodnú dopravu (VTMIS) uľahčí bezpečné zavádzanie automatizovaných a autonómnych námorných operácií.
62. Na to, aby sa na hlavných cezhraničných tratiach stali automatizácia železníc a riadenie dopravy realitou, navrhne Komisia **aktualizáciu technických špecifikácií interoperability (TSI)** tak, aby zahŕňali nové technológie, napríklad 5G a satelitné údaje, a zabezpečovali ľahko modernizovateľnú a jednotnú architektúru systému. Je to potrebné na to, aby mohol byť systém ERTMS ústredným bodom digitálneho železničného systému⁴³.
63. Pokiaľ ide o leteckú dopravu, veľký potenciál pre modernizáciu a udržateľnosť má zlepšenie efektívnosti manažmentu letovej prevádzky (ATM), pretože pomôže znižovať nadmerné spaľovanie paliva a emisie CO₂ spôsobené neefektívnosťou letov a fragmentáciou vzdušného priestoru⁴⁴. Cestovanie uľahčí aj **dokončenie a účinné vykonávanie jednotného európskeho neba**: modernizovaný regulačný rámec a digitálna infraštruktúra ATM pomôžu odstraňovať prekážky, vďaka čomu budú odlety a prílety presnejšie. Legislatívny proces týkajúci sa jednotného európskeho neba by sa mal preto bezodkladne dokončiť.

HLAVNÁ INICIATÍVA 7 – INOVÁCIA, ÚDAJE A UMELÁ INTELIGENCIA V SLUŽBÁCH INTELIGENTNEJŠEJ MOBILITY

64. **Proaktívne formovanie našej budúcej mobility prostredníctvom vývoja a schvaľovania nových technológií a služieb je kľúčom k tomu, aby sme si udržali náskok.** EÚ preto vytvorí priaznivé podmienky pre vývoj nových technológií a služieb a všetky potrebné legislatívne nástroje na ich schválenie. V blízkej budúcnosti môžeme očakávať vznik a širšie využívanie dronov (bezpilotných lietadiel) na komerčné účely, autonómnych vozidiel, hyperloopu, lietadiel na vodík, elektrických osobných lietajúcich vozidiel, elektrickej vodnej dopravy a čistej mestskej logistiky. **Mimoriadne dôležité bude vytvoriť prostredie priaznivé pre takéto prelomové technológie mobility**, aby sa EÚ mohla stať hlavnou destináciou pre inovátorov. Start-upy a vývojári technológií potrebujú na pilotné projekty a zavádzanie svojich produktov pružný regulačný rámec. Na podporu

⁴³ Pomôže to urýchliť digitalizáciu železničnej prevádzky s budúcim železničným mobilným komunikačným systémom (FRMCS) a realizáciu koncepcie tzv. gigabitového vlaku.

⁴⁴ Tým sa môžu emisie z leteckej dopravy znížiť až o 10 % a manažment letovej prevádzky by mohol pomôcť riešiť tie vplyvy leteckej dopravy na klímu, ktoré nesúvisia s emisiami CO₂.

zavádzania riešení na trh bude Komisia pracovať na uľahčení testovania a skúšania, ako aj na tom, aby bolo regulačné prostredie vhodné pre inovácie.

65. Komisia bude **stimulovať výskum a zavádzanie inovačných a udržateľných technológií v doprave**. Investície do prevratných riešení vytvoria priestor pre významné prelomové objavy a prínosy v oblasti životného prostredia v nasledujúcich rokoch a desaťročiach. Súčasný výskumný program EÚ budú mať zásadný význam pre budúce zavádzanie prostredníctvom nástrojov, ako je Nástroj na prepájanie Európy (NPE), Kohézny fond, Európsky fond regionálneho rozvoja alebo Program InvestEU.
66. **Komisia plne podporuje zavádzanie dronov a bezpilotných lietadiel** a bude ďalej pracovať na príslušných pravidlách vrátane pravidiel týkajúcich sa systému U-space, aby boli vhodné na posilnenie bezpečnej a udržateľnej mobility. Komisia takisto prijme Stratéziu v oblasti dronov 2.0, v ktorej stanoví možné spôsoby usmerňovania ďalšieho rozvoja tejto technológie a jej regulačného a obchodného prostredia.
67. Okrem toho, na to, aby sa digitálna transformácia v odvetví dopravy stala skutočnosťou, **musí EÚ zabezpečiť, aby boli zavedené kľúčové digitálne nástroje** vrátane elektronických komponentov pre mobilitu, sieťovej infraštruktúry, zdrojov cloud-to-edge, dátových technológií a spravovania dát, ako aj umelej inteligencie. EÚ by mala ďalej posilňovať svoje priemyselné kapacity súvisiace s digitálnym dodávateľským reťazcom. Patrí sem navrhovanie a výroba komponentov, softvérové platformy a technológia internetu vecí pre ďalšiu elektrifikáciu a automatizáciu v doprave a mobilite⁴⁵.
68. EÚ musí takisto zabezpečiť **najvyššiu úroveň a výkonnosť digitálnej infraštruktúry**, najmä prostredníctvom technológie **5G**, ktorá ponúka širokú škálu služieb a pomáha dosiahnuť vyššiu úroveň automatizácie v rôznych aplikáciách mobility. Okrem toho je potrebné vyvinúť ďalšie úsilie na dosiahnutie cieľa neprerušeneho pokrytia hlavných dopravných koridorov v celej Európe infraštruktúrou s pripojením 5G, ako sa stanovuje v akčnom pláne pre 5G z roku 2016⁴⁶. Zásadné bude vytvorenie dobre fungujúceho digitálneho jednotného trhu.
69. **Umelá inteligencia (AI)** nadobúda zásadný význam pre automatizáciu vo všetkých druhoch dopravy, pričom ústrednými bodmi sú digitálne technológie a komponenty. Ekosystém umelej inteligencie chápe Komisia ako systém založený na excelentnosti i dôvere, ktorý sa bude tvoriť financovaním výskumu, inovácií a zavádzania v rámci programov Horizont Európa a Digitálna Európa. V tejto súvislosti bude Komisia podporovať testovacie a experimentálne zariadenia umelej inteligencie pre inteligentnú mobilitu v rámci programu Digitálna Európa.
70. Digitálna transformácia odvetvia dopravy a mobility si vyžaduje ďalšie úsilie súvisiace s **dostupnosťou údajov, prístupom k nim a ich výmenou**. V súčasnosti sú často obmedzované nejasnými regulačnými podmienkami, nedostatočným trhom EÚ v oblasti poskytovania údajov, chýbajúcou povinnosťou zhromažďovať a vymieňať si údaje, nezlučiteľnými nástrojmi a systémami zberu a výmeny údajov, rozdielnymi normami alebo obavami týkajúcimi sa dátovej suverenity. Zásadný význam má aj dostupnosť údajov a štatistík, najmä údajov v reálnom čase, pretože umožňuje lepšie služby občanom a transparentnosť dodávateľských reťazcov v nákladnej doprave.
71. Komisia preto navrhne ďalšie opatrenia na vybudovanie **spoločného európskeho priestoru údajov o mobilite**. Zohľadní pri tom horizontálne spravovanie stanovené v

⁴⁵ Podporu v tejto oblasti posilní EÚ spoločným podnikom pre kľúčové digitálne technológie a podporou technológií s nízkou spotrebou energie a technológií bezpečných procesorov.

⁴⁶ COM(2016) 588 final, 5G pre Európu: akčný plán.

dátovej stratégii⁴⁷ a akte o údajoch a zásadu technologickej neutrality. Zámerom je zhromažďovať, prepájať a sprístupňovať údaje na splnenie cieľov EÚ, počnúc udržateľnosťou až po multimodalitu. Tento priestor údajov o mobilite by mal fungovať v súčinnosti s inými kľúčovými systémami vrátane energetiky, satelitnej navigácie a telekomunikácií, pričom by mal byť kyberneticky bezpečný a kompatibilný s normami Únie v oblasti ochrany údajov. Zároveň sa musia zachovať rovnaké podmienky pre údaje v hodnotovom reťazci, aby sa mohli rozvíjať inovácie a aby sa objavili nové obchodné modely. Komisia zvaží rôzne regulačné možnosti s cieľom poskytnúť prevádzkovateľom bezpečný a dôveryhodný priestor na výmenu údajov v rámci odvetví i medzi nimi, a to bez narušenia hospodárskej súťaže a pri rešpektovaní súkromia a medzinárodných záväzkov Únie.

72. Keďže prístup k údajom o vozidlách bude zohrávať dôležitú úlohu pri výmene údajov o doprave a inteligentnej mobilite, Komisia v roku 2021 navrhne novú iniciatívu týkajúcu sa prístupu k údajom o automobiloch, v ktorej navrhne vyvážený rámec zaručujúci spravodlivý a účinný prístup poskytovateľov služieb mobility k údajom o vozidle.

Milníky⁴⁸ na ceste k inteligentnej mobilite:

11. Do roku 2030 sa integrovaným elektronickým predajom cestovných lístkov zabezpečí plynulá multimodálna osobná doprava a nákladná doprava bude bezpapierová.
12. Do roku 2030 bude vo veľkom rozsahu zavedená automatizovaná mobilita.

4. ODOLNÁ MOBILITA – ODOLNEJŠÍ JEDNOTNÝ EURÓPSKY DOPRAVNÝ PRIESTOR PRE INKLUZÍVNU PREPOJENOSŤ

73. **Doprava bola jedným z odvetví, ktoré pandémie COVID-19 postihla najviac⁴⁹**, pričom škody boli spôsobené obrovskými negatívnymi otrasmi v oblasti dopytu, ktoré nasledovali po nevyhnutných opatreniach na obmedzenie a zmiernenie šírenia tohto ochorenia. V dôsledku toho došlo v celej EÚ k narušeniu dodávateľského reťazca, prudkému zníženiu zahraničného a domáceho cestovania a cestovného ruchu a obmedzeniu prepojenosti. Spôsobilo to aj obrovské prevádzkové a finančné problémy mnohým podnikom pôsobiacim v odvetví dopravy, z ktorých mnohé patria k malým a stredným podnikom (MSP). **Táto stratégia musí tomuto odvetviu a príslušným ekosystémom ako cestovanie a cestovný ruch pomôcť účinnejšie sa vyrovnáť s touto krízou a stať sa ekologickejšími, inteligentnejšími a odolnejšími.**

HLAVNÁ INICIATÍVA 8 – POSILNENIE JEDNOTNÉHO TRHU

74. **EÚ má príležitosť vybudovať systém mobility, ktorý bude udržateľný, inteligentný a odolný: systém pre budúce generácie.** Z predchádzajúceho posúdenia Komisie vyplynula potreba rozsiahlych a rýchlych investícií vrátane značných verejných a súkromných investícií na vnútroštátnej úrovni: dodatočné investície do vozidiel (vrátane koľajových vozidiel, plavidiel a lietadiel) a zavádzania infraštruktúry pre obnoviteľné palivá a palivá s nízkym obsahom uhlíka na roky 2021 – 2030 sa v porovnaní s predchádzajúcim desaťročím

⁴⁷ COM(2020) 66 final, Európska dátová stratégia.

⁴⁸ Pri zohľadnení analýzy uvedenej v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie sú tieto milníky stanovené na to, aby ukazovali cestu európskeho dopravného systému k plneniu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility, čím sa naznačia potrebné ambície pre naše budúce politiky.

⁴⁹ Napríklad v máji 2020 bol zaznamenaný pokles leteckej premávky približne o 90 % oproti rovnakému obdobiu minulého roku (zdroj: Eurocontrol), pokles diaľkovej osobnej železničnej dopravy o 85 %, pokles regionálnej (vrátane prímestskej) osobnej železničnej dopravy o 80 %, prakticky zastavenie poskytovania medzinárodnej osobnej železničnej dopravy [zdroj: CER (Spoločenstvo európskych železničných spoločností a manažérov infraštruktúry)], zníženie počtu prevádzkovaných výletných lodí a osobných lodí v polovici apríla o 90 % v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka [zdroj: EMSA (Európska námorná bezpečnostná agentúra)].

odhadujú na 130 miliárd EUR ročne⁵⁰. „Investičná medzera v zelenej a digitálnej transformácii“ v prípade infraštruktúry by si vyžiadala ďalších 100 miliárd EUR ročne⁵¹. Len na dokončenie základnej siete TEN-T a jej vybudovanie ako skutočne multimodálneho systému je potrebných 300 miliárd EUR v priebehu nasledujúcich 10 rokov. Tieto **investície majú zásadný význam pre posilnenie jednotného trhu.**

75. **Investície sa musia koordinovať a uprednostniť v rámci programov financovania EÚ** vrátane nástroja obnovy NextGenerationEU v súlade s týmito zásadami: Po prvé, nenávratná podpora, najmä z nového Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti, EFRR, Kohézneho fondu a Inovačného fondu, by sa mala prednostne poskytovať projektom s najvyššou spoločenskou, environmentálnou, hospodárskou a európskou pridanou hodnotou a priamym vplyvom na zamestnanosť, rast a odolnosť. Nástroj na prepájanie Európy je hlavným nástrojom na financovanie rozvoja infraštruktúry s maximálnou pridanou hodnotou EÚ, pričom sa zohľadňujú ekologické a digitálne ciele. Po druhé, zlyhanie trhu a suboptimálna úroveň investícií v prioritných politických oblastiach by sa mali riešiť prostredníctvom finančných nástrojov, najmä zložiek Programu InvestEU pre udržateľnú infraštruktúru a výskum, inovácie a digitalizáciu, ktoré by sa v prípade potreby doplnili o ďalšie nástroje kombinovaného financovania. Po tretie, pri plnení cieľov stratégie by mala pomôcť aj politika EIB v oblasti poskytovania úverov v doprave, a to tým že ponúkne komplexný rámec, ktorý priláka súkromné investície s cieľom zvýšiť odolnosť a urýchliť zavádzanie udržateľných a inteligentných technológií vo všetkých druhoch dopravy.
76. Investície do oživenia odvetvia dopravy by mali byť doplnené **investíciami podnikov do udržateľnejšej a digitálnej mobility**. Pre všetky druhy dopravy by sa mali vymedziť technické kritériá preskúmania na základe nariadenia o taxonómii⁵², pričom by sa zohľadnili osobitné investičné potreby. Financovanie investícií do udržateľnej dopravy by mohlo vychádzať aj z pripravovaného štandardu európskych zelených dlhopisov zakotveného v taxonómii EÚ. Pripravovaná revízia pravidiel štátnej pomoci týkajúcej sa dopravy sa musí využiť aj na podporu prechodu tohto odvetvia na udržateľnosť, čím sa všetkým druhom dopravy poskytne čoraz lepšia možnosť na to, aby o získanie dotácií súperili za rovnakých podmienok.
77. Na vybudovanie dôveryhodnej databázy životaschopných projektov a urýchlenie investícií je potrebná poradenská **podpora pre verejné orgány a predkladateľov projektov**. Tá sa môže zabezpečiť prostredníctvom Nástroja technickej podpory a Poradenského centra InvestEU, ako aj prostredníctvom technickej pomoci dostupnej v rámci programov financovaných v rámci politiky súdržnosti.
78. **MSP⁵³ potrebujú ľahší prístup k financovaniu**, najmä na obnovu vozového parku a ďalšie inovačné a zelené investície. Dosiahnuť sa to dá jasnejšou komunikáciou a usmerneniami, osobitnou administratívnou podporou a zjednodušenými systémami finančnej podpory. Podporou združovania prostriedkov, finančných fondov a iných sprostredkovateľských mechanizmov sa podarí zabezpečiť prístup k financiam pre kritické množstvo subjektov. Členské štáty by mali určiť jednotné kontaktné miesto, v ktorom by mohli podniky o takúto podporu žiadať.

⁵⁰ COM(2020) 562 final, Ambicióznejšie klimatické ciele pre Európu na rok 2030 – Investícia do klimaticky neutrálnej budúcnosti v prospech našich občanov.

⁵¹ SWD(2020) 98 final, na základe odhadov týkajúcich sa TEN-T a výpočtov EIB. V tomto odhade nie sú zahrnuté náklady na krytie kapitálových potrieb ani náklady na pravidelnú obnovu vozového parku, ktoré sa však môžu oneskoriť v dôsledku vplyvu pandémie COVID-19 na dopravné spoločnosti.

⁵² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/852 z 18. júna 2020 o vytvorení rámca na uľahčenie udržateľných investícií a o zmene nariadenia (EÚ) 2019/2088 (Ú. v. EÚ L 198, 22.6.2020, s. 13).

⁵³ V roku 2017 bolo v odvetví dopravných a skladovacích služieb v EÚ27 viac ako 1,1 milióna podnikov, ktoré zamestnávali 8,1 % z celkového počtu ľudí pracujúcich v nefinančných podnikateľských odvetviach. Viac ako polovicu z nich zamestnávajú MSP.

79. Investície do **dopravnej infraštruktúry** v celej EÚ sú kľúčom k zabezpečeniu prepojenosti, udržateľného fungovania hospodárstva a súdržnosti medzi členskými štátmi. Preto je teraz potrebné preskúmať európsky rámec správy hospodárskych záležitostí: EÚ musí podporovať investície do dopravy na základe kategórie aktív v oblasti infraštruktúry EÚ. Súčasťou takejto kategórie by mohli byť projekty infraštruktúry, ktorých realizácia je založená na európskom strategickom plánovaní, napríklad projekty siete TEN-T. Komisia zároveň zabezpečí, aby nové usmernenia týkajúce sa siete TEN-T boli v súlade so zásadou „výrazne nenarušiť“ a s Európskou zelenou dohodou. Infraštruktúra sa musí prispôbiť aj zmene klímy a musí byť odolná voči katastrofám. Komisia sa bude touto otázkou zaoberať v rámci preskúmania siete TEN-T a stratégie adaptácie na zmenu klímy, a to aj prostredníctvom osobitných usmernení týkajúcich sa odolnosti proti zmene klímy.
80. **Musia sa prijať všetky potrebné kroky na to, aby sa sieť TEN-T dokončila načas.** Komisia navrhne posilniť úlohu európskych koordinátorov, ktorých úlohou bude urýchliť postup na dopravných koridoroch na celom kontinente, aby sa ich podarilo dokončiť do roku 2030. EÚ sa musí prednostne zaoberať odstránením rozdielov, ktoré v oblasti modernej infraštruktúr pretrvávajú medzi východom a západom i severom a juhom nášho kontinentu. Úspešné projekty ako most Øresund medzi Dánskom a Švédskom či vysokorýchlostná železničná sieť medzi Parížom, Londýnom, Bruselom, Amsterdamom a Kolínom ukazujú, že je potrebné bezodkladne dokončiť aj projekty ako Rail Baltica, Lyon – Turín, Y-basque, Fehmarn, Brenner, Drážďany – Praha, Viedeň – Bratislava – Budapešť, Seina – Scheldt a mnohé ďalšie. Na integráciu všetkých členských štátov do európskeho železničného systému budú potrebné ďalšie cezhraničné projekty, ktorými sa potom vytvoria plynulé prepojenia pre cezhraničnú železničnú dopravu v celej Európe. Dosiahne sa to pri zachovaní dostupnosti aj pre vidiecke a vzdialené regióny.
81. **Z investícií sa musí zároveň financovať modernizácia vozových parkov a flotíl vo všetkých druhoch dopravy.** Je to potrebné na to, aby sa zabezpečilo využívanie technologických možností s nízkymi a nulovými emisiami, a to aj prostredníctvom dodatočného vybavenia a vhodných systémov obnovy vo všetkých druhoch dopravy. Zvýšené využívanie spoločného a cezhraničného verejného obstarávania v rámci EÚ na základe zásady ekonomicky najvýhodnejšej ponuky môže prispieť k tomu, aby sa tento proces uskutočnil nákladovo efektívnym spôsobom. Podpora takejto obnovy flotíl či vozových parkov, ktorá sa bude poskytovať v súlade s medzinárodnými záväzkami EÚ v oblasti dotácií a s pravidlami štátnej pomoci EÚ, pomôže zachovať prosperujúci výrobný ekosystém v oblastiach, v ktorých má Európa strategickú technologickú výhodu, napríklad v odvetviach výroby lietadiel, vlakov a plavidiel. Tým by sa zvýšili vyhliadky na budovanie primeraných výrobných kapacít a dodávateľských hodnotových reťazcov v rámci európskeho výrobného odvetvia v súlade s Novou priemyselnou stratégiou pre Európu⁵⁴ a na udržanie technologickej prevahy výrobnej základne EÚ.
82. Na základe úspechu Európskej aliancie pre batérie⁵⁵ **podporuje Komisia strategické hodnotové reťazce (vrátane batérií, surovín, vodíka a obnoviteľných a nízkouhlíkových palív)**⁵⁶ regulačnými a finančnými nástrojmi. Je to nevyhnutné na zaistenie bezpečných dodávok materiálov a technológií potrebných pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a na elimináciu európskej závislosti od externých dodávateľov v strategických odvetviach v záujme dosiahnutia väčšej strategickej autonómie. Európa musí

⁵⁴ COM(2020) 102 final, Nová priemyselná stratégia pre Európu.

⁵⁵ Európska aliancia pre batérie, ktorá bola založená v roku 2017, združuje viac než 500 subjektov a viac než 100 miliárd EUR kombinovaných investícií ohlásených v rámci hodnotového reťazca EÚ.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en.

využiť svoje vesmírne prostriedky, ktoré poskytujú satelitné služby, údaje a komunikáciu vo všetkých druhoch dopravy a sú mimoriadne dôležité pre CCAM.

83. Jednotný európsky dopravný priestor je integrovanejší než kedykoľvek predtým, ale ešte ani zďaleka nie je dokončený. **Pretrvávajú prekážky voľného pohybu tovaru a služieb**, to isté platí aj v prípade spravodlivej hospodárskej súťaže a príslušné predpisy sa buď včas nevykonali alebo sa náležite nepresadzujú.
84. Pandémia COVID-19 odhalila zraniteľnosť jednotného trhu. Neprerušované pozemné, lodné a letecké nákladné služby majú zásadný význam pre prepravu tovaru a vstupov do výrobných odvetví, pre fungovanie jednotného trhu EÚ i pre účinnú reakciu EÚ na súčasnú a budúce krízy. Malo by sa zintenzívniť úsilie o zabezpečenie multimodality a interoperability medzi rôznymi druhmi dopravy a **je potrebné urýchliť dokončenie jednotného európskeho dopravného priestoru**.
85. Musí sa zachovať integrita jednotného trhu a rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov, a to aj tým, že sa zabezpečí, aby nedochádzalo k diskriminácii medzi etablovanými subjektmi a novými účastníkmi trhu, napríklad pri poskytovaní štátnej pomoci, a aby sa nezavádzali žiadne nové prekážky hospodárskej súťaže. **Komisia bude pravidlá EÚ dôsledne presadzovať** a podľa potreby preskúma alebo navrhne právne predpisy na odstránenie prekážok voľného pohybu tovaru a služieb, ktoré majú vplyv na dopravu. Komisia sa pritom bude snažiť zlepšiť efektívnosť dopravného systému a dopravných činností, napríklad tým, že sa zameria na obmedzenie jazd naprázdno, čo zabráni škodlivým emisiám a znečisťovaniu.
86. Na splnenie všetkých cieľov tejto stratégie je potrebné podporiť úsilie o modernizáciu vo všetkých druhoch dopravy, aby sa občanom EÚ poskytla inteligentná prepojenosť za dostupné a transparentné ceny. V leteckej doprave navrhne Komisia **revíziu nariadenia o leteckých službách**⁵⁷. Cieľom bude chrániť záujmy spotrebiteľov, vytvoriť odolné a konkurencieschopné európske odvetvie leteckých služieb a udržať kvalitné pracovné miesta a súbežne s tým si naďalej zachovať najvyššiu úroveň leteckej bezpečnosti. Túto iniciatívu doplní modernizácia pravidiel EÚ upravujúcich letiskové poplatky, prevádzkové intervaly a počítačové rezervačné systémy. Pokiaľ ide o železničnú dopravu, Komisia posúdi, či sú súčasné **pravidlá týkajúce sa poplatkov za prístup na trať** tým správnym stimulom na podporu trhov orientovaných na súťaž a atraktivitu železničnej dopravy.
87. S cieľom vyhnúť sa narušeniam v budúcnosti **pripraví Komisia v reakcii na výzvu Rady krízový plán resp. krízové plány**, v ktorých sa spoja orgány EÚ a členských štátov so zástupcami daného odvetvia. Tento plán by sa usiloval o zabezpečenie kontinuity činností a koordinácie opatrení v oblasti reakcie v odvetví dopravy na základe usmernení a právnych predpisov vypracovaných počas pandémie COVID-19, napríklad tých, ktoré sa týkali zelených jazdných pruhov⁵⁸. S cieľom zabezpečiť v krízových scenároch i naďalej neprerušovanú prevádzku nákladnej dopravy a služieb osobnej dopravy posúdi Komisia možnosti predkladania nových opatrení v oblasti bezpečnosti zdravia a prevádzky, ako aj stanovenie harmonizovanej minimálnej úrovne základných dopravných služieb. EÚ bude možno musieť prispôbiť existujúce právne predpisy v oblasti dopravy tak, aby umožňovali rýchlu reakciu na krízy.

⁵⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve.

⁵⁸ C(2020) 1897 final, oznámenie Komisie o uplatňovaní „zelených jazdných pruhov“ v rámci usmernení pre opatrenia v oblasti riadenia hraníc na ochranu zdravia a zabezpečenie dostupnosti tovaru a základných služieb a COM(2020) 685 final, oznámenie Posilnenie zelených jazdných pruhov s cieľom udržať chod ekonomiky počas druhej vlny pandémie COVID-19.

88. Hospodársky šok zvýraznil potrebu **cenovo dostupnej, prístupnej a spravodlivej mobility** pre cestujúcich a ostatných používateľov dopravných služieb. Hoci jednotný trh v oblasti dopravy naozaj zvýšil prepojenosť, mobilita je stále príliš drahá pre ľudí s nízkym disponibilným príjmom a nie je dostatočne dostupná pre ľudí so zdravotným postihnutím či zníženou pohyblivosťou ani pre ľudí s nízkou počítačovou gramotnosťou. Zlepšenie prepojenia verejnej dopravy bude nevyhnutné vo vidieckych, okrajových a odľahlých oblastiach vrátane najvzdialenejších regiónov a ostrovov, aby sa zaručil neobmedzený prístup k mobilite pre všetkých.
89. Prechod na udržateľnú, inteligentnú a odolnú mobilitu musí byť spravodlivý, inak hrozí, že sa vôbec neuskutoční. Komisia preto zabezpečí, aby sa v rámci **Mechanizmu spravodlivej transformácie plne preskúmali všetky možnosti, ako túto novú mobilitu zrealizovať tak, aby bola cenovo dostupná a prístupná vo všetkých regiónoch a pre všetkých cestujúcich vrátane tých so zdravotným postihnutím či zníženou pohyblivosťou**. Komisia bude menej rozvinutým členským štátom a regiónom aj naďalej pomáhať podporou z Kohézneho fondu a EFRR.
90. Okrem toho by mali byť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme ešte cielenejšie a efektívnejšie a podľa možnosti by mali slúžiť prechodu na multimodálny systém. V snahe zabezpečiť čo najlepšie využitie verejných finančných prostriedkov a podpory musia byť vnútroštátne a miestne orgány schopné **využiť záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme na zlepšenie prepojenosti** a na zohľadnenie konkrétnych politických cieľov. To by sa dalo dosiahnuť kritériami udržateľnosti pre záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme, napríklad kritériom, v súlade s ktorým nemožno ukladať záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme v prípade letov na krátke vzdialenosti, ak existuje iné vhodné, udržateľnejšie a konkurencieschopnejšie spojenie. Komisia zváži možnosti zaviesť multimodálny systém záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme, najmä s cieľom umožniť všetkým druhom dopravy súťažiť za rovnakých podmienok, aby mohli uspokojiť príslušné dopravné potreby.
91. Spravodlivá mobilita znamená aj **ochranu cestujúcich a ich práv**. Pri hromadnom rušení objednávok počas pandémie COVID-19 sa ukázalo, aké dôležité je mať pravidlá platné pre celú EÚ a aké dôležité je ich jednotné vykonávanie a presadzovanie. EÚ musí cestujúcim pomôcť, ak prevádzkovatelia dopravy v dôsledku pandémie COVID-19 zbankrotujú alebo sa ocitnú vo vážnej kríze likvidity. Uviaznutých cestujúcich je potrebné repatriovať a v prípade zrušenia cesty, letu alebo plavby zo strany dopravcu im musí byť vrátené cestovné. Komisia zvažuje možnosti a prínosy možných nástrojov, ktoré chránia cestujúcich pred takýmito udalosťami, a v prípade potreby predloží legislatívne návrhy.
92. Práva cestujúcich v EÚ by sa mali uplatňovať účinnejšie, mali by byť jasnejšie pre dopravcov aj cestujúcich, mali by ponúkať primeranú pomoc, vrátenie peňazí, prípadne náhradu v prípade narušenia a primerané sankcie v prípade nesprávneho uplatňovania pravidiel. Komisia zváži možnosti a prínosy spojené so zdokonalením **multimodálneho rámca pre práva cestujúcich**, ktorý bude jednoduchší, konzistentnejší a harmonizovanejší.
93. Ľudia sú jednoznačne tým najcennejším, čo toto odvetvie má, a bez podpory a zaangažovania **pracovníkov v doprave** sa udržateľná a inteligentná transformácia nebude môcť uskutočniť. Niektoré časti odvetvia dopravy však často bojujú s drsnými pracovnými podmienkami. K neistým pracovným podmienkam, ku ktorým patrí dlhý pracovný čas, obdobia strávené mimo domova či nízke mzdy, sa pridružuje aj nedostatočné dodržiavanie a presadzovanie platných pracovných noriem. Zabezpečenie vyšších sociálnych noriem by

priamo prispelo k zvráteniu súčasnej všeobecne nízkej atraktivity tohto odvetvia. Pracovná sila rýchlo starne a už teraz je v niektorých povolaniach jasne viditeľný jej výrazný nedostatok⁵⁹. Problémy, ktorým čelia pracovníci v doprave, sa v dôsledku pandémie COVID-19 ešte zvýraznili. Ak sa neprijmú žiadne opatrenia, hrozí, že sa táto situácia bude ďalej zhoršovať.

94. Komisia preto zväží **opatrenia v rámci rôznych druhov dopravy na posilnenie legislatívneho rámca týkajúceho sa podmienok zamestnancov**, na zabezpečenie správneho vykonávania a objasnenie uplatniteľných sociálnych práv v súlade s rôznymi nástrojmi, ktoré sú k dispozícii na vykonávanie Európskeho piliera sociálnych práv. Komisia sa bude snažiť presadiť vysoké sociálne normy, a to aj v odvetví letectva, ktoré čelí osobitným výzvam, a bude spolupracovať s Európskym orgánom práce na podpore členských štátov pri presadzovaní príslušných právnych predpisov. V medzinárodnej oblasti sa bude Komisia zasadzovať za pokrok v rámci Medzinárodnej námornej organizácie, Medzinárodnej organizácie práce a ďalších medzinárodných inštitúcií, aby zabezpečila dôstojné pracovné a životné podmienky na palube a včasné striedanie posádok, najmä počas celosvetovej pandémie.
95. Zmeny v tomto odvetví, najmä tie, ktoré súvisia s automatizáciou a digitalizáciou, prinášajú mnoho nových výziev. Pracovné miesta v odvetví dopravy, najmä miesta, ktoré asi vyžadujú nízku alebo strednú kvalifikáciu, môžu byť v **dôsledku automatizácie a posunu k väčšej udržateľnosti ohrozené**. Prebiehajúca digitálna transformácia však prináša aj nové príležitosti, napríklad lepšie pracovné prostredie či kvalitné pracovné miesta, ktoré by mohli byť atraktívnejšie pre ženy a mladých ľudí. Preto je pre **spravodlivý prechod v prípade pracovníkov v doprave** potrebné dôveryhodné smerovanie. Komisia vydá odporúčania týkajúce sa prechodu na automatizáciu a digitalizáciu, ako aj spôsobov zmierňovania ich dosahu na pracovnú silu v doprave.
96. Napokon, v záujme riešenia rastúceho nedostatku kvalifikovaných pracovníkov vyzýva Komisia zainteresované strany v oblasti dopravy i sociálnych partnerov na to, aby prispeli k vykonávaniu európskeho programu v oblasti **zručností** pre udržateľnú konkurencieschopnosť, sociálnu spravodlivosť a odolnosť⁶⁰, a najmä, aby sa pripojili k paktu pre zručnosti⁶¹. Zainteresované strany v oblasti dopravy by mali vytvoriť aj ďalšie možnosti na učňovskú prípravu, mali by sa stať členmi Európskeho združenia učňovskej prípravy a aktívne sa podieľať na Európskom týždni odborných zručností.
97. Komisia bude vo svojich politických iniciatívach týkajúcich sa dopravy riadne **uplatňovať hľadisko rovnosti** a bude naďalej podporovať spoluprácu zainteresovaných strán a výmenu osvedčených postupov v rámci iniciatívy Ženy a doprava – platforma pre zmenu s cieľom zvýšiť počet žien v dopravných profesiách. Zvýši aj informovanosť o otázkach rovnosti, a to vytvorením a podporou siete ambasádorov pre rozmanitosť. Všetky budúce návrhy týkajúce sa dopravy budú v súlade so stratégiou Komisie pre rodovú rovnosť⁶² a so stratégiou pre oblasť zdravotného postihnutia⁶³.

⁵⁹ Napríklad Medzinárodná únia cestnej dopravy v roku 2019 oznámila, že v európskom odvetví cestnej dopravy nie je obsadená pätina miest vodičov.

⁶⁰ COM(2020) 274 final, Európsky program v oblasti zručností pre udržateľnú konkurencieschopnosť, sociálnu spravodlivosť a odolnosť (2020).

⁶¹ Komisia zohľadní skúsenosti automobilového partnerstva, ktoré bolo vytvorené nedávno ako súčasť paktu pre zručnosti, s cieľom pomôcť tomuto odvetviu pri zvládaní výziev v oblasti zvyšovania úrovne zručností a rekvalifikácie, ktorým čelí počas ekologickej a digitálnej transformácie.

⁶² COM(2020) 152 final, Únia rovnosti: stratégia pre rodovú rovnosť na roky 2020 – 2025.

⁶³ KOM(2010) 636 v konečnom znení, Európska stratégia pre oblasť zdravotného postihnutia na roky 2010 – 2020. V roku 2021 predložila Komisia posilnenú stratégiu pre oblasť zdravotného postihnutia, pričom bude vychádzať z výsledkov prebiehajúceho hodnotenia európskej stratégie pre oblasť zdravotného postihnutia na roky 2010 – 2020.

98. **Ochrana a bezpečnosť** dopravného systému je vecou prvoradého významu, ktorá by nemala byť nikdy ohrozená, a EÚ by mala v tejto oblasti zostať celosvetovým lídrom. Pokračujúce úsilie s medzinárodnými, vnútroštátnymi a miestnymi orgánmi, zainteresovanými stranami i občanmi je kľúčom k dosiahnutiu nášho cieľa, ktorým je nulová úmrtnosť súvisiaca s mobilitou.
99. **Európa zostáva najbezpečnejšou dopravnou oblasťou na svete.** Aj keď sú letecká, námorná a železničná doprava veľmi bezpečné, predovšetkým v oblasti bezpečnosti cestnej premávky nie je dôvod na prílišnú spokojnosť. V roku 2019 prišlo na cestách EÚ o život asi 22 700 ľudí a na každého usmrteného pripadlo ďalších zhruba päť osôb s vážnymi zraneniami s dôsledkami na celý život. Komisia je preto naďalej plne odhodlaná vykonávať stratégiu EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky z roku 2018⁶⁴.
100. **Faktory ako rýchlosť, požívanie alkoholu a drog či rozptyľovanie sa počas jazdy** sú úzko prepojené s príčinami aj so závažnosťou dopravných nehôd. Komisia zvažuje, ktoré opatrenia dokážu pri riešení týchto problémov skutočne pomôcť, napríklad širšie využívanie odporúčaní EÚ. Prioritou bude ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky, ako aj lepší zber a analýza údajov a Komisia zároveň posúdi pridanú hodnotu hĺbkového vyšetrovania nehôd na tejto úrovni. Prioritou pre investície do infraštruktúry by mala zostať modernizácia existujúcej vysokorizikovej infraštruktúry, pričom osobitná pozornosť by sa mala venovať zastaraným a nedostatočne rozvinutým zložkám siete. Opatrenia, ktorých cieľom je poskytnúť väčší priestor rôznym formám aktívnej mobility, pomôžu predchádzať úmrtiam a vážnym zraneniam zraniteľných účastníkov cestnej premávky.
101. V odvetví námornej dopravy plánuje Komisia začať rozsiahle preskúmanie existujúcich právnych predpisov o **zodpovednostiach vlajkového štátu, štátnej prístavnej kontrole a vyšetrovaní nehôd** spolu s pokračujúcim posilňovaním pravidiel EÚ týkajúcich sa uznaných organizácií. Celkovým cieľom je umožniť bezpečnú, zabezpečenú a účinnú námornú dopravu s nižšími nákladmi pre podniky a správne orgány. Námorná bezpečnosť a inteligentná a udržateľná lodná doprava vo vodách EÚ sa budú aj naďalej opierať o činnosť Európskej námornej bezpečnostnej agentúry, ktorej mandát by sa mal zmodernizovať a prípadne rozšíriť na ďalšie oblasti.
102. Popri ďalšom úsilí o zvýšenie odolnosti odvetvia dopravy a súvisiacej infraštruktúry bude EÚ **aktualizovať a zdokonaľovať existujúci bezpečnostný rámec** vrátane riešenia kybernetických hrozieb, a to pod zastrešujúcim rámcom súčasných pravidiel upravujúcich túto problematiku⁶⁵. Na základe celoeurópskeho certifikačného rámca pre produkty, procesy a služby IKT a určenia „prevádzkovateľov základných služieb“ pre infraštruktúru súvisiacu s mobilitou sa preskúma možnosť vytvorenia mechanizmu rýchleho varovania pre bezpečnosť na úrovni EÚ. Okrem toho sa zlepšia aj súvisiace predpisy, napríklad predpisy týkajúce sa rámca certifikácie kybernetickej bezpečnosti pre automatizované vozidlá.

⁶⁴ COM(2018) 293 final, Udržateľná mobilita pre Európu: bezpečná, prepojená a ekologická.

⁶⁵ Smernica (EÚ) 2016/1148, smernica o bezpečnosti sietí a informačných systémov (smernica NIS), nariadenie (EÚ) 2019/881, akt o kybernetickej bezpečnosti a smernica o ochrane európskej kritickej infraštruktúry (smernica 2008/114/ES).

Milníky⁶⁶ na ceste k odolnej mobilite:

13. *Multimodálna transeurópska dopravná sieť (TEN-T) vybavená pre udržateľnú a inteligentnú dopravu s vysokorýchlostnou prepojenosťou bude pre prevádzku v základnej sieti k dispozícii do roku 2030 a pre prevádzku v súhrnnej sieti do roku 2050.*

14. *Do roku 2050 bude počet úmrtí v rámci všetkých druhov dopravy v EÚ takmer nulový.*

5. EÚ AKO PREPÁJACÍ UZOL CELÉHO SVETA

103. Vzhľadom na rýchlo sa meniaci geopolitický vývoj musí EÚ konať, aby chránila a presadzovala svoje záujmy. Vo všetkých druhoch dopravy s medzinárodným rozmerom **je nevyhnutné zabezpečiť nerušenú medzinárodnú hospodársku súťaž, reciprocitu a rovnaké podmienky**. Na účinné riešenie rušivých vplyvov zahraničných subvencií na vnútornom trhu, a to vrátane verejného obstarávania, navrhne Komisia osobitný nástroj⁶⁷.

104. K ďalším opatreniam by mohlo patriť využívanie dostupných mechanizmov členskými štátmi na preverovanie priamych zahraničných investícií do európskych dopravných spoločností a ich aktív, a to z dôvodu bezpečnosti alebo verejného poriadku. Mohlo by to zahŕňať aj zmeny zo strany Únie týkajúce sa ochrany obchodu, vzhľadom na kritériá zavedené pre leteckú dopravu. Komisia bude pokračovať aj v **propagácii používania európskych technických, sociálnych, environmentálnych noriem a noriem hospodárskej súťaže** na medzinárodných fórach i v styku s jednotlivými krajinami mimo EÚ, a to pri všetkých druhoch dopravy. Dopravné zariadenia a riešenia sú motorom európskeho vývozu a udržateľná a inteligentná transformácia tohto odvetvia je pre naše výrobné odvetvie príležitosťou na to, aby sa v tejto oblasti ujalo úlohy celosvetového lídra.

105. Na dosiahnutie cieľov Parížskej dohody je potrebné, aby sa do roku 2050 emisie z dopravy výrazne znížili aj mimo EÚ. Je preto mimoriadne dôležité, aby sa **Európska zelená dohoda a táto stratégia náležite zohľadnili v našich vonkajších činnostiach**, aby sa dostalo výraznej podpory celosvetovým opatreniam na udržateľnú a inteligentnú mobilitu, a splnili sa tým ciele udržateľného rozvoja a aby sa zabezpečila politická súdržnosť pri projekcii vnútorných politík EÚ do krajín mimo EÚ. V súlade s týmito cieľmi sa vypracujú rôzne opatrenia na to, aby sa osvedčené postupy, kvalitné riešenia a normy pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu pretavili do rozvojovej spolupráce EÚ, a to aj s našimi africkými partnermi⁶⁸, pričom sa zohľadnia osobitné výzvy a obmedzenia rozvíjajúcich sa a rozvojových krajín.

106. EÚ bude aj **nadalej prehľbovať vzťahy v oblasti dopravy**, a to aj s kľúčovými strategickými partnermi a medzinárodnými organizáciami, a bude ďalej rozvíjať vzťahy s novými medzinárodnými partnermi, ako sú krajiny s vysokým rastom a rozvíjajúce sa ekonomiky. Je to mimoriadne dôležité pre odvetvia, ktoré potrebujú rovnaké podmienky na celosvetovej úrovni, napríklad letectvo či námorná doprava. Komisia požiada Radu o povolenie začať rokovania o nových dohodách o leteckej doprave s tretími krajinami a preskúma možnosti vhodných opatrení, pokiaľ ide o vzťahy s tretími krajinami a regiónmi v oblasti námornej dopravy. EÚ by sa mala v rámci IMO, ICAO a ďalších medzinárodných organizácií usilovať aj o zavedenie vysokých štandardov, okrem iného v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a ochrany životného prostredia, najmä zmeny klímy.

⁶⁶ Pri zohľadnení analýzy uvedenej v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie sú tieto milníky stanovené na to, aby ukazovali cestu európskeho dopravného systému k plneniu cieľov udržateľnej, inteligentnej a odolnej mobility, čím sa naznačia potrebné ambície pre naše budúce politiky.

⁶⁷ COM(2020) 253 final, Biela kniha o vytvorení rovnakých podmienok v oblasti zahraničných subvencií.

⁶⁸ JOIN(2020) 4 final, Na ceste ku komplexnej stratégii pre Afriku.

107. Doprava je kľúčovou zložkou politik a nástrojov na podporu procesu rozširovania o západný Balkán a **susedskej politiky EÚ** vrátane Východného partnerstva a Južného susedstva. Komisia posilní prepojenie medzi dopravnou a susedskou politikou v kľúčových oblastiach a vypracuje komplexný prístup k prepojeniu so susednými krajinami, a to aj úzkou spoluprácou s Dopravným spoločenstvom, rozšírením siete TEN-T, poskytovaním technickej podpory a spolupráce a uzatváraním nových odvetvových dohôd.
108. Na dosiahnutie medzinárodných cieľov a priorít EÚ v oblasti dopravy je dôležité začleniť dopravné politiky do vonkajšieho rozmeru EÚ a na medzinárodnej scéne vystupovať **rozhodne, jednotne a súdržne**. V tejto súvislosti treba pripomenúť, že na splnenie tohto záväzku je potrebné, aby všetky inštitúcie Únie a členské štáty v plnej miere uplatňovali ustanovenia zmlúv, najmä ustanovenia o rokovaniach a uzatváraní nových dohôd o doprave a o zastúpení na medzinárodných fórach ako ICAO či IMO, keďže Lisabonská zmluva bola navrhnutá presne na to, aby bola Únia vo vonkajších vzťahoch efektívnejšia.

6. ZÁVERY

109. Obnova po kríze spôsobenej pandémiou COVID-19 by sa mala využiť na urýchlenie dekarbonizácie a modernizácie celého systému dopravy a mobility, obmedzenie jeho negatívneho vplyvu na životné prostredie a zlepšenie bezpečnosti a zdravia našich občanov. **Súbežná ekologická a digitálna transformácia by mala toto odvetvie zreformovať, mala by vytvoriť nový koncept prepojenosti a vliať hospodárstvu novú energiu**. Komisia si uvedomuje, že táto transformácia, ktorá musí byť sociálne vyvážená a spravodlivá, nebude jednoduchá a bude si vyžadovať plné odhodlanie a podporu všetkých aktérov v oblasti dopravy, ako aj výrazné zvýšenie investícií z verejného a súkromného sektora, ktoré sa stanú základom ďalšieho rastu.
110. Udržateľný európsky dopravný systém, o ktorý sa EÚ usiluje, musí byť inteligentný, flexibilný a prispôsobiteľný neustále sa meniacim modelom a potrebám dopravy, musí vychádzať zo špičkových najmodernejších technológií, aby dokázal všetkým európskym občanom zabezpečiť plynulé, bezpečné a chránené prepojenie. **Doprava by mala byť oslavou európskej vynaliezavosti a priemyselnej zručnosti, mala by stáť na čele výskumu, inovácií a podnikania a mala by byť hnacou silou súbežnej zelenej a digitálnej transformácie**.
111. Komisia predkladá komplexný súbor opatrení uvedených v akčnom pláne tejto stratégie, ktorých cieľom je nasmerovať EÚ na cestu k vytvoreniu udržateľného, inteligentného a odolného systému mobility budúcnosti a k zásadným zmenám potrebným na dosiahnutie cieľov Európskej zelenej dohody. Toto úsilie môže byť úspešné len vtedy, ak sa k nemu dostatočne zaviazu všetky zúčastnené strany, konkrétne európske inštitúcie, členské štáty a ich orgány na všetkých úrovniach verejnej správy, zainteresované strany, podniky i občania.