

CS

CS

CS



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 28.3.2011
KOM(2011) 144 v konečném znění

BÍLÁ KNIHA

Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

SEK(2011) 359 v konečném znění
SEK(2011) 358 v konečném znění
SEK(2011) 391 v konečném znění

OBSAH

BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje	1
1. Příprava evropského dopravního prostoru na budoucnost.....	3
2. Vize konkurenceschopného a udržitelného dopravního systému	5
2.1. Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility.....	5
2.2. Účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu.....	6
2.3. Globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu	7
2.4. Čistá městská doprava a dojíždění.....	8
2.5. Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdrojů: referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %	9
3. Strategie – co je potřeba udělat.....	10
3.1. Jednotný evropský dopravní prostor.....	11
3.2. Inovace pro budoucnost – technologie a přístup	12
3.3. Moderní infrastruktura, rozumné stanovování cen a financování	14
3.4. Vnější dimenze	16
4. Závěr	17

1. PŘÍPRAVA EVROPSKÉHO DOPRAVNÍHO PROSTORU NA BUDOUCNOST

1. Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh i životní úroveň občanů, jimž umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí a s ohledem na nové problémy, jimž čelíme, musí být udržitelná. Doprava má globální ráz a v zájmu účinnosti je třeba spolupracovat na mezinárodní úrovni.
2. Budoucí prosperita našeho kontinentu bude záviset na tom, zda všechny jeho regiony budou schopny zůstat plně a konkurenčně zapojeny do světové ekonomiky. Aby tomu tak bylo, je zapotřebí účinné dopravy.
3. Evropská doprava je na rozcestí. Staré úkoly zůstávají, avšak vyvstaly i úkoly nové.
4. K vytvoření *vnitřního trhu dopravy*, v němž se zatím stále vyskytují značné překážky a nedostatky, je zapotřebí mnoho vykonat. Musíme se opět zabývat otázkami, jak lépe reagovat na přání našich občanů cestovat a na potřebu naší ekonomiky přepravovat zboží a jak zároveň předvídat omezenost zdrojů a problémy týkající se životního prostředí. Dopravní systémy východní a západní části Evropy je třeba sjednotit tak, aby plně odrážely dopravní potřeby téměř celého kontinentu a jeho 500 milionů občanů.
5. V budoucích desetiletích se zásoby ropy sníží a její zdroje budou stále více nejistější. Jak Mezinárodní energetická agentura nedávno poznamenala, čím méně se nám bude dařit snižovat emise uhlíku, tím větší bude nárůst ceny ropy. V roce 2010 dosáhly náklady za dovoz ropy v EU přibližně 210 miliard EUR. Pokud se nebudeme závislostí na ropě zabývat, mohla by být schopnost občanů cestovat, jakož i naše ekonomická bezpečnost značně ohrožena a to by mohlo mít nedožrnné následky na inflaci, obchodní bilanci a celkovou konkurenceschopnost ekonomiky EU.
6. Evropská Unie se souhlasem mezinárodního společenství zároveň vyzvala k drastickému snížení celosvětových *emisí skleníkových plynů* s cílem omezit změnu klimatu pod 2 °C. Za účelem dosažení tohoto cíle musí obecně vzato EU do roku 2050 snížit emise o 80–95 % pod úroveň roku 1990, a to v kontextu nezbytných snížení v rozvinutých zemích jako skupině. Z analýzy Komise¹ vyplývá, že zatímco v ostatních odvětvích ekonomiky lze dosáhnout výraznějšího snížení, v odvětví dopravy, které je důležitým a stále rostoucím zdrojem skleníkových plynů, je třeba do roku 2050 snížit emise skleníkových plynů alespoň o 60 % v porovnání s rokem 1990². Do roku 2030 bude cílem v odvětví dopravy snížit emise skleníkových plynů přibližně o 20 % pod úroveň roku 2008. Vzhledem k výraznému nárůstu emisí z dopravy za poslední dvě desetiletí by to i tak znamenalo, že emise by stále přesahovaly úroveň z roku 1990 o 8 % .
7. I přes značný technický pokrok a navzdory potenciálu zlepšení energetické účinnosti a hospodárnosti a navzdory politickému úsilí se dopravní systém od první

¹ Viz sdělení Komise „Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050“, KOM (2011)112.

² To by ve srovnání s rokem 2008 odpovídalo snížení emisí ve výši přibližně 70 %.

velké ropné krize před 40 lety příliš nezměnil. Doprava je energeticky více účinná, avšak v EU je z 96 % svých energetických potřeb stále závislá na ropě a ropných produktech. Doprava je čistší, avšak díky zvýšenému objemu je i nadále hlavním zdrojem hluku a znečištění místního ovzduší.

8. *Nové technologie* pro vozidla a řízení dopravy budou pro snížení emisí z dopravy v EU i celosvětově klíčové. Dosažení udržitelné mobility je celosvětovým cílem. Opožděné či nespěšné zavádění nových technologií by mohlo odsoudit odvětví dopravy v EU k nezvratnému úpadku. Odvětví dopravy EU čelí rostoucí konkurenci na rychle se rozvíjejících světových trzích dopravy.
9. Mnohé evropské společnosti mají vedoucí světové postavení v infrastruktuře, logistice, systémech řízení dopravy a výrobě dopravních zařízení, avšak s ohledem na skutečnost, že ostatní světové regiony zavádějí rozsáhlé ambiciózní programy modernizace dopravy a investic do infrastruktury, je nezbytné, aby se evropská doprava i nadále vyvíjela a investovala za účelem udržení svého konkurenceschopného postavení.
10. *Infrastruktura* utváří mobilitu. Bez podpory příslušných sítí a větší inteligence při jejich využívání nebude možné dosáhnout velkých změn v dopravě. Celkově mají investice do dopravní infrastruktury kladný dopad na hospodářský růst, vytvářejí blahobyt a pracovní příležitosti a posilují obchod, zeměpisnou přístupnost a mobilitu občanů. Je třeba je plánovat tak, aby jejich pozitivní dopad na hospodářský růst byl co nejvyšší a negativní dopad na životní prostředí co nejnižší.
11. Přetížení dopravy je velkým problémem, obzvláště v silniční a letecké dopravě a ohrožuje přístupnost. Vedle toho je dopravní infrastruktura ve východní a západní části EU nerovnoměrně rozvinutá a je třeba ji dovést na stejnou úroveň. Na veřejné zdroje financování infrastruktury je vyvíjen zvýšený tlak a je zapotřebí zaujmout nový přístup k financování a stanovování cen.
12. Od vydání bílé knihy o dopravě v roce 2001 bylo dosaženo značného pokroku. V oblasti letecké, silniční a částečně i železniční dopravy došlo k dalšímu otevírání trhů. Úspěšně byla zahájena iniciativa jednotné evropské nebe. Bezpečnost a ochrana u všech druhů dopravy vzrostla. Byla přijata nová pravidla o pracovních podmínkách a právech cestujících. Transevropské dopravní sítě (financované prostřednictvím sítě TEN-T, strukturálních fondů a Fondu soudržnosti) přispěly k územní celistvosti a výstavbě vysokorychlostních železničních tratí. Mezinárodní vazby byly posíleny a spolupráce nabyla na intenzitě. Rovněž byly učiněny četné kroky ke zlepšení dopadu dopravy na životní prostředí.
13. I tak však dopravní systém není udržitelný. Při představě situace za 40 let je však zřejmé, že doprava se nemůže vyvíjet stejným způsobem jako doposud. Pokud budeme uplatňovat dosavadní přístup, mohla by závislost dopravy na ropě dosahovat stále téměř 90 %³ a zdroje obnovitelné energie by pouze o něco málo přesahovaly 10% cíl stanovený pro rok 2020. Emise CO₂ z dopravy by v roce 2050 byly ve srovnání s rokem 1990 o třetinu vyšší. Náklady způsobené přetížením dopravy se do roku 2050 zvýší přibližně o 50 %. Rozdíl v přístupnosti mezi

³ I tento scénář by ve srovnání s dneškem zaznamenal určitý nárůst v používání biopaliv a elektrické energie.

centrálními a okrajovými oblastmi se zvýší. Sociální náklady nehod a hluku by i nadále rostly⁴.

14. V návaznosti na získané poznatky poskytuje tento plán obecný náhled na vývoj v odvětví dopravy, na jeho budoucí úkoly a politické iniciativy, které je třeba zvážit. Vize Komise týkající se dopravy v budoucnu je představena v části 2. Klíčová opatření, jichž je třeba dosáhnout, jsou uvedena v části 3, shrnuta v příloze I a podrobněji popsána v průvodním pracovním dokumentu útvarů Komise.

2. VIZE KONKURENCESCHOPNÉHO A UDRŽITELNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

2.1. Snížení emisí o 60% v kontextu rostoucí dopravy a podpory mobility

15. Rozhodnost v politice se velmi vyplácí. Dopravní průmysl sám o sobě je důležitou součástí ekonomiky: v EU přímo zaměstnává okolo 10 milionů osob a na HDP se podílí 5 %.
16. EU i vlády států musí vnést jasnost do budoucích politických rámců (přičemž se do nejvyšší možné míry spolehnou na tržní mechanismy), aby výrobci a průmysl mohli plánovat investice. Soudržnost na úrovni EU je zásadní – například situace, kdy se jeden členský stát rozhodl výlučně pro elektrické automobily a jiný pouze pro automobily na biopaliva, by zrušila koncepci svobodného cestování po Evropě.
17. Úkolem je odstranit závislost dopravního systému na ropě, aniž by bylo třeba obětovat jeho účinnost a ohrozit mobilitu. V souladu se stěžejní iniciativou „Evropa méně náročná na zdroje“ zavedenou ve strategii Evropa 2020⁵ a v souladu s novým plánem pro energetickou účinnost na rok 2011⁶ je základním cílem evropské dopravní politiky napomoci vytvořit systém, který podporuje evropský hospodářský pokrok, zvyšuje konkurenceschopnost a nabízí vysoce kvalitní služby mobility a zároveň účinněji využívá zdroje. V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy.
18. Omezení mobility není řešením.
19. Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejúčinněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet cestujících do jejich destinací. Na závěrečný úsek cesty se upřednostňuje individuální doprava za použití čistých vozidel. Informační technologie umožňují jednodušší a spolehlivější přepravu. Uživatelé dopravy hradí plné cestovní náklady výměnou za menší přetíženost, více informací, lepší služby a větší bezpečnost. Další vývoj musí vycházet z řady prvků:

⁴ Popis možného rozvoje dopravy do roku 2050, který by nastal v případě, že nebudou využity nové politiky, jež by změnilly tendence (referenční scénář), lze nalézt v příloze 3: „Referenční scénář (2010–2050)“ z posouzení dopadů na bílou knihu o dopravě.

⁵ KOM(2010)2020.

⁶ KOM(2011)109.

- zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy. Vývoj a využívání udržitelných paliv a pohonných systémů;
 - optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších druhů dopravy v případech, kdy technologické inovace mohou být nedostačující (např. přeprava nákladu na velké vzdálenosti);
 - účinnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů (např. ITS, SESAR, ERTMS, SafeSeaNet, RIS), moderní logistiky a tržních opatření, jako např. celkového rozvoje integrovaného evropského železničního trhu, zrušení omezení kabotáže, odstranění překážek v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, nezkreslené stanovování cen atd.
20. Provádění opatření nelze odkládat. Plánování, výstavba a vybavení infrastruktury trvá roky (a životnost vlaků, letadel a lodí se počítá na desetiletí) – rozhodnutí, která učiníme nyní, budou ovlivňovat dopravu v roce 2050. Musíme konat na evropské úrovni, abychom zajistili, že transformace dopravy je definována společně s našimi partnery, a ne v nějaké jiné části světa.
21. Řešením výše uvedených problémů dosáhneme velmi obtížných cílů do roku 2050, a abychom postupovali správně, je třeba splnit náročné úkoly do roku 2020/2030. Rozsah změn fungování dopravy se v různých druzích dopravy liší, jelikož každý druh dopravy má různé technologické možnosti. Komise se tudíž ve své vizi zaměřuje na tři hlavní druhy dopravy: dopravu na střední vzdálenosti, dlouhé vzdálenosti a městskou dopravu. Uskutečnění této vize bude záviset na mnoha zúčastněných subjektech - EU, členských státech, regionech, městech, podílet se na ní však budou i průmysl, sociální partneři a občané.

2.2. Účinná hlavní síť pro multimodální meziměstskou dopravu a přepravu

22. U dopravy na střední vzdálenosti jsou nové technologie méně vyspělé a volba druhů dopravy je omezenější než ve městě. Právě zde však mohou mít kroky EU okamžitý dopad (v důsledku méně omezení plynoucích ze subsidiarity či mezinárodních dohod). Energeticky účinnější vozidla a čistší paliva by samy o sobě pravděpodobně nedosáhly potřebného snížení emisí a nevyřešily by problematiku přetíženosti. Je třeba, aby je doprovázela konsolidace velkých objemů přepravy na dlouhé vzdálenosti, tudíž větší využívání autobusů a autokarů, železniční a letecké dopravy pro cestující a v případě přepravy nákladu i multimodální řešení využívající lodní a železniční dopravy na dlouhé vzdálenosti.
23. Lepší výběr druhů dopravy bude důsledkem vyšší integrace modálních sítí: letiště, přístavy, železniční a autobusová nádraží a stanice metra by měly být stále více propojovány a přeměňovány na multimodální dopravní uzly pro cestující. Informační online systémy a elektronické rezervační a platební systémy zahrnující všechny dopravní prostředky by měly multimodální cestování usnadnit. Pro širší používání hromadné dopravy by měla být zároveň stanovena příslušná práva cestujících.

24. Přeprava nákladu na dlouhé a střední vzdálenosti (do 300 km)⁷ bude i nadále do značné míry prováděna nákladními automobily. Vedle propagování alternativních dopravních řešení (železniční a lodní doprava) je proto důležité zlepšit účinnost nákladní dopravy, a to vývojem a zaváděním nových motorů a čistších paliv, využíváním inteligentních dopravních systémů a dalšími opatřeními k posílení tržních mechanismů.
25. Na dlouhé vzdálenosti jsou možnosti dekarbonizace silniční dopravy omezenější a multimodalita přepravy nákladu musí být pro zasilatele ekonomicky přitažlivá. Je zapotřebí účinné kombinace více druhů dopravy. EU potřebuje speciálně vyvinuté nákladní koridory, optimalizované z hlediska využívání energie a z hlediska emisí, které by minimalizovaly dopad na životní prostředí, avšak byly by atraktivní díky své spolehlivosti, omezené přetíženosti a nízkým provozním a správním nákladům.
26. Železnice, a zejména železniční nákladní doprava, je někdy považována na nepříliš přitažlivý způsob dopravy. Avšak příklady z některých členských států dokazují, že železnice může nabídnout kvalitní služby. Úkolem je provést strukturální změny, které by železnici umožnily účinně konkurovat a přebrat výrazně vyšší podíl přepravy nákladu (i cestujících – viz níže) na střední a dlouhé vzdálenosti. K rozšíření či modernizaci kapacity železniční sítě bude zapotřebí značných investic. Postupně by měl být zaváděn nový železniční vozový park s tichými brzdami a automatickým spojovacím zařízením.
27. V pobřežních oblastech je zapotřebí vyššího počtu účinných vstupních míst na evropské trhy, díky nimž by bylo možné vyhnout se zbytečnému převozu přes Evropu. Mořské přístavy hrají důležitou úlohu jako logistická centra a vyžadují účinná spojení s vnitrozemím. Jejich rozvoj je důležitý pro manipulaci se zvýšeným objemem nákladu jak na krátké mořské vzdálenosti, tak v celosvětovém měřítku. Nevyužívané vnitrozemské vodní cesty musí hrát důležitější úlohu, zejména při přepravě zboží do vnitrozemí a při spojování evropských moří.

2.3. Globální rovnocenné podmínky pro dopravu na dlouhé vzdálenosti a mezikontinentální přepravu nákladu

28. Odvětví námořní a letecké dopravy má celosvětový charakter. V letecké dopravě je třeba usilovat o zlepšení účinnosti letadel a uspořádání provozu. Tím se vedle snížení emisí zajistí i konkurenční výhoda; je však třeba věnovat i pozornost tomu, aby provozovatelé EU nebyli příliš zatíženi, což by mohlo ohrozit úlohu EU jako „celosvětového leteckého dopravního uzlu“. Je nutno optimalizovat kapacitu letišť a v případě potřeby ji zvýšit s cílem uspokojit rostoucí poptávku po cestování do a ze třetích zemí a evropských regionů, které jsou špatně propojené. Tím by se letecká doprava EU do roku 2050 více než zdvojnásobila. V ostatních případech by většinu dopravy na střední vzdálenosti měla absorbovat (vysokorychlostní) železnice. Odvětví letecké dopravy EU by se mělo stát průkopníkem v používání nízkouhlíkových paliv, aby bylo dosaženo cíle stanoveného na rok 2050.

⁷ Více než polovina veškerého nákladu (ve smyslu hmotnosti) v silniční dopravě se přepravuje na vzdálenosti nižší než 50 km a více než tři čtvrtiny nákladu na vzdálenosti nižší než 150 km, podle výpočtů vycházejících z údajů Eurostatu.

29. Rovněž v námořní dopravě je zapotřebí vytvořit celosvětově rovnocenné podmínky⁸. EU by ve spolupráci s Mezinárodní námořní organizací a jinými mezinárodními organizacemi měla usilovat o všeobecné používání a prosazování přísných norem v oblasti bezpečnosti, ochrany, ochrany životního prostředí a pracovních podmínek a rovněž o odstranění pirátství. Dopad lodní dopravy na životní prostředí lze a je třeba zlepšit, a to jak prostřednictvím technologií, tak využíváním lepších paliv a postupů: emise CO₂ z námořní dopravy v EU by měly být do roku 2050 sníženy celkem o 40 % (o 50 %, je-li to proveditelné) v porovnání s rokem 2005.

2.4. Čistá městská doprava a dojíždění

30. Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole. Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Městská doprava se podílí zhruba jednou čtvrtinou na emisích CO₂ z dopravy a ve městech dochází k 69 % silničních dopravních nehod. Postupné vyřazování „konvenčně poháněných“⁹ vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění místního ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných palivových/dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla.
31. Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků společně s minimálními povinnostmi služby umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, a vytvoří tak pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury.
32. Je třeba prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Rozsáhlé vozové parky městských autobusů, taxíků a dodávek jsou obzvláště vhodné pro zavedení alternativních pohonných systémů a paliv. Tyto parky by mohly značně přispět ke snížení uhlíkové zátěže z městské dopravy a zároveň připravit podmínky pro testování nových technologií a příležitostí pro jejich rané zavedení na trh. Poplatky za používání komunikací a odstraňování daňové nerovnováhy rovněž může přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu.
33. Rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na posledním úseku by mělo být zorganizováno účinněji. Cílem je omezit individuální dodávky, které představují nejhospodárnější část přepravy, na nejkratší možnou trasu. Používání inteligentních dopravních systémů přispívá k řízení dopravy v reálném čase, snižování doby dodávky a snižování přetížení na posledním úseku distribuce. Ta by mohla být prováděna městskými nákladními vozidly s nízkými emisemi. Využívání elektrických, vodíkových a hybridních technologií by snížilo nejen emise do ovzduší, ale i hluk a díky těmto technologiím by bylo možné přepravovat značné

⁸ EU vypracovala integrovanou námořní politiku, která staví námořní dopravu do širšího kontextu správy, konkurenceschopnosti a regionálních strategií. Viz KOM(2009)540.

⁹ Pojem „konvenčně poháněný“ se vztahuje na vozidla používající nehybridní spalovací motory.

množství nákladu v městských oblastech v noci. To by zmírnilo problém přetížení během ranních a odpoledních dopravních špiček.

2.5. Deset cílů pro konkurenceschopný dopravní systém účinně využívající zdroje: referenční hodnoty pro dosažení cíle snížení emisí skleníkových plynů o 60 %

Vývoj a využívání nových a udržitelných paliv a pohonných systémů

- (1) Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂¹⁰.
- (2) Používání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví by do roku 2050 mělo dosáhnout 40 %; ve stejné lhůtě by rovněž měly být sníženy emise CO₂ z námořních lodních paliv EU o 40 % (případně o 50 %, pokud je to proveditelné¹¹).

Optimalizace výkonu multimodálních logistických řetězců, mj. větším využitím energeticky účinnějších druhů dopravy

- (3) 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, jako např. na železniční či lodní dopravu, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu. Splnění tohoto cíle si rovněž vyžádá zavedení vhodné infrastruktury.
- (4) Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
- (5) Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.
- (6) Propojit do roku 2050 všechna letiště na hlavní síti na železniční síť, pokud možno vysokorychlostní; zajistit, že všechny hlavní mořské přístavy jsou napojeny na nákladní železniční dopravu a případně na vnitrozemské vodní cesty.

Zvyšování účinnosti dopravy a využívání infrastruktury prostřednictvím informačních systémů a tržně orientovaných stimulů

- (7) Zavést modernizovanou infrastrukturu uspořádání letového provozu (SESAR¹²) v Evropě do roku 2020 a dokončit společný evropský letecký prostor. Zavést

¹⁰ To by významně snížilo ostatní škodlivé emise.

¹¹ Viz sdělení Komise „Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství do roku 2050“, KOM (2011)112.

¹² V souladu s hlavním plánem evropského uspořádání letového provozu:

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/deployment_en.htm

příslušné systémy řízení pozemní a lodní dopravy (ERTMS¹³, ITS¹⁴, SSN a LRIT¹⁵, RIS¹⁶). Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo).

- (8) Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy.
- (9) Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.
- (10) Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a více zapojit soukromý sektor do odstraňování nesouladu, včetně škodlivých dotací, do vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic.

3. STRATEGIE – CO JE POTŘEBA UDĚLAT

34. Provádění výše zmíněné vize si vyžaduje účinný rámec pro uživatele i provozovatele dopravy, rané zavedení nových technologií a vývoj příslušné infrastruktury:
 - Stále přetrvávají překážky hladkého fungování vnitřního trhu a účinné hospodářské soutěže na tomto trhu. Cílem pro příští desetiletí je vytvořit řádný jednotný evropský dopravní prostor odstraněním všech zbývajících překážek mezi způsoby dopravy a vnitrostátními systémy, usnadněním integrace a podporou vzniku nadnárodních a multimodálních provozovatelů. Bdělé prosazování pravidel hospodářské soutěže u všech druhů dopravy doplní činnosti Komise v této oblasti. Vyšší stupeň konvergence a prosazování sociálních, bezpečnostních, ochranných a environmentálních pravidel, minimální služební standardy a uživatelská práva musí být nedílnou součástí této strategie, aby se zamezilo napětí a nesouladu.
 - Inovace je pro tuto strategii zásadní¹⁷. Výzkum EU se musí integrovaným způsobem zabývat celkovým cyklem výzkumu, inovací a zavádění, a to zaměřením na nejslibnější technologie a společným zapojením všech zúčastněných subjektů¹⁸. Inovace může rovněž hrát úlohu v propagaci udržitelnějšího přístupu.
 - Úsilí směřující k vytvoření konkurenceschopnějšího a udržitelnějšího dopravního systému musí zohlednit požadované charakteristiky sítě a předvídat

¹³ V souladu s plánem evropského rozvoje systému ERTMS: viz rozhodnutí Komise C(2009)561.

¹⁴ V souladu s plánem provádění projektu EasyWay 2: viz rozhodnutí Komise C(2010)9675.

¹⁵ Směrnice 2002/59/ES, kterou se stanoví kontrolní a informační systém Společenství pro provoz plavidel (Úř. věst. L 208, 5.8.2002), ve znění směrnice 2009/17/ES (Úř. věst. L 131, 28.5.2009).

¹⁶ Viz směrnice 2005/44/ES.

¹⁷ Viz sdělení Komise „Unie inovací“, KOM(2010)546 a sdělení Komise „Digitální agenda pro Evropu“, KOM(2010)245/2.

¹⁸ Pokud jde o čistá a energeticky účinná vozidla, bude se politika řídit sdělením 2010/0186, které stanoví technologicky neutrální přístup k alternativním palivům pro spalovací motory, elektromobily a vozidla s vodíkovými palivovými články.

odpovídající investice: politika EU v oblasti dopravní infrastruktury potřebuje společnou vizi a dostatečné zdroje. Náklady na dopravu by se měly odrazit na jejich nezkrácené ceně.

35. Seznam plánovaných iniciativ je uveden v příloze I tohoto sdělení. Pracovní dokument Komise, který je ke sdělení přiložen, uvádí další podrobnosti.

3.1. Jednotný evropský dopravní prostor

36. Jednotný evropský dopravní prostor by měl usnadnit pohyb občanů a přepravu nákladu, snížit náklady a posílit udržitelnost evropské dopravy. **Jednotné evropské nebe** je třeba realizovat tak, jak je plánováno, a Komise se již v roce 2011 bude zabývat kapacitou a kvalitou letišť. Oblastí, kde jsou nedostatky nejvíce patrné, je vnitřní trh služeb železniční dopravy, jehož dokončení je prioritou pro vytvoření **jednotného evropského železničního prostoru**. Sem patří i odstranění technických, správních a právních překážek, které stále brání vstupu na vnitrostátní železniční trhy. Díky další integraci trhu silniční nákladní dopravy bude silniční doprava účinnější a konkurenceschopnější. V námořní dopravě zjednoduší „**modrý pás**“ v mořích kolem Evropy formality pro lodě plující mezi přístavy EU. Rovněž je třeba vytvořit vhodný rámec pro řešení evropských úkolů v oblasti vnitrozemské lodní dopravy. Tržní přístup k přístavům je třeba dále zdokonalit.
37. Otevírání trhů se musí lépe přizpůsobit **kvalitě pracovních příležitostí a pracovním podmínkám**, jelikož lidské zdroje jsou zásadním prvkem jakéhokoli vysoce kvalitního dopravního systému. Rovněž je dobře známo, že nedostatek kvalifikovaných pracovních sil bude v budoucnosti představovat v dopravě závažný problém. Bude důležité sjednotit konkurenceschopnost a sociální agendu v návaznosti na sociální dialog, aby se předešlo sociálním konfliktům, o nichž je známo, že v řadě odvětví, zejména v letectví, způsobily významné hospodářské ztráty.
38. **Ochrana dopravy** je na pořadu jednání EU na jednom z prvních míst. Komplexní přístup EU k vytváření politiky, právních předpisů a sledování ochrany letecké a námořní dopravy by měl být dále konsolidován a posílen prostřednictvím spolupráce s hlavními mezinárodními partnery. Pro účely bezpečnosti cestujících je třeba zlepšit detekční metody s cílem zajistit vysokou úroveň ochrany s minimálními potížemi. V oblasti ochrany nákladu pocházejícího mimo EU by se měl zvážit přístup založený na riziku. Rovněž je zapotřebí najít vhodný evropský přístup k ochraně pozemní dopravy v těch oblastech, kde akce EU má přidanou hodnotu.
39. Ustavení rámce pro **bezpečnou dopravu** je pro evropské občany zásadní. Bude vypracována evropská strategie pro bezpečnost civilního letectví, včetně přizpůsobení novým technologiím a samozřejmě včetně mezinárodní spolupráce s hlavními partnery. V námořní dopravě je třeba se proaktivně zabývat bezpečností lodí pro přepravu cestujících. Kontrolní a informační systém pro provoz plavidel (SafeSeaNet) bude základem všech příslušných námořních informačních nástrojů a bude podporovat bezpečnost a ochranu námořní dopravy, jakož i ochranu životního prostředí před znečištěním způsobeným loděmi. Významně tak přispěje

k vytvoření společného prostředí pro sdílení informací pro dozor v námořní oblasti EU¹⁹ a podpoří vytvoření společného námořního prostoru. U železniční dopravy je v jednotném evropském železničním prostoru zásadní harmonizace vydávání osvědčení o bezpečnosti a dohled nad ním. V těchto třech odvětvích dopravy hrají nepostradatelnou úlohu evropské agentury pro bezpečnost letecké, námořní a železniční dopravy, které byly zřízeny v posledních deseti letech.

40. I když se počet smrtelných silničních nehod v EU za poslední desetiletí snížil téměř na polovinu, přišlo v roce 2009 při silničních nehodách v EU o život 34 500 osob. Iniciativy v oblasti technologie, prosazování právních předpisů, vzdělávání a zejména zaměřování pozornosti na nechráněné účastníky silničního provozu budou pro další, ještě výraznější snížení těchto ztrát na životech klíčové.
41. Důležitost **kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb** v nadcházejících letech ještě více vzroste, mj. v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální integrace jsou hlavními rysy kvality služeb. Dostupnost informací o době strávené na cestě a traťových alternativách je pro zajištění hladké přímé mobility stejně tak důležitá, a to jak pro cestující, tak pro náklad.
42. EU již zavedla ucelený soubor práv cestujících, který bude dále konsolidován. Po krizi vyvolané sopečným prachem a zkušenostech s extrémními povětrnostními podmínkami v roce 2010 je zřejmé, že bude zapotřebí vypracovat plány trvalého zabezpečení mobility s cílem zachovat v krizových situacích mobilitu cestujících i zboží. Tyto události rovněž prokázaly potřebu zvýšit odolnost dopravního systému vypracováním scénářů a plánováním postupu v případě katastrof.

3.2. Inovace pro budoucnost – technologie a přístup

Strategie výzkumu, inovace a zavádění jejich výsledků v oblasti evropské dopravy

43. Upouštění od závislosti na ropě nebude možné, pokud se budeme spoléhat pouze na jediné technologické řešení. Tato problematika si vyžaduje novou koncepci mobility, podporovanou souborem nových technologií, jakož i udržitelnějším přístupem.
44. Díky technologické inovaci lze dosáhnout rychlejšího a levnějšího přechodu k účinnějšímu a udržitelnějšímu evropskému dopravnímu systému zejména třemi způsoby: účinností vozidel založené na nových motorech, materiálech a konstrukci; používáním čistších energií díky novým palivům a pohonným systémům; lepším využitím sítí a bezpečnějším a jistějším provozem díky informačním a komunikačním systémům. Synergie s ostatními cíli udržitelnosti, jako např. se snížením závislosti na ropě, konkurenceschopností evropského automobilového průmyslu i přínosem pro zdraví, zejména lepší kvalitou ovzduší ve městech, je naléhavým důvodem, aby EU zvýšila své úsilí a urychlila rozvoj a rané zavádění čistých vozidel.

¹⁹ KOM(2009)538 a KOM(2010)584.

45. Výzkumná a inovační politika v oblasti dopravy by měla stále více uceleným způsobem podporovat rozvoj a zavádění klíčových technologií potřebných pro vytvoření moderního, účinného a uživatelsky přívětivého dopravního systému EU. Pro větší účinnost je třeba doplnit technologický výzkum o systémový přístup, který by přihlížel k infrastruktuře a regulačním požadavkům, o koordinaci četných zúčastněných stran a velké demonstrační projekty s cílem podpořit zavádění produktů na trh. V úzké spolupráci se strategickým plánem pro energetické technologie (plánem SET) vypracuje Komise pro odvětví dopravy inovační a zaváděcí strategii, ve které určí vhodné správní a finanční nástroje s cílem zajistit rychlé využití výsledků výzkumu.
46. To se bude týkat rovněž zavádění inteligentních systémů mobility vytvořených díky výzkumu financovanému EU, jako je např. systém uspořádání letového provozu v budoucnosti (SESAR), evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a železniční informační systémy, systémy dohledu nad námořní dopravou (SafeSeaNet), říční informační služby (RIS), inteligentní dopravní systémy (ITS) a interoperabilní propojená řešení pro příští generaci informačních systémů a systémů řízení multimodální dopravy (včetně zpoplatňování). Rovněž si to vyžádá investiční plán pro nové navigační služby, služby dopravního dohledu a komunikační služby. Stejně důležitý je i výzkum a inovace v oblasti technologií pohonu vozidel a alternativních paliv (iniciativa „Green car“ (ekologické automobily), „Clean Sky“ (čisté nebe)).
47. Inovace a zavádění musí být podpořeny regulačním rámcem. Ochrana soukromí a osobních údajů se bude muset rozvíjet současně s širším používáním nástrojů informačních technologií. Požadavky na standardizaci a interoperabilitu, mj. na mezinárodní úrovni, zabrání technologické fragmentaci a umožní evropským podnikům plně využít výhod celého evropského dopravního trhu a vytvořit celosvětové tržní příležitosti.

Inovační formy mobility

48. Nové koncepce mobility nelze jen tak jednoduše vnutit. Za účelem propagace udržitelnějšího přístupu je třeba aktivně podporovat lepší plánování mobility. Informace o všech druzích dopravy, jak pro přepravu cestujících, tak i nákladu, o možnostech jejich kombinovaného využití a o jejich dopadu na životní prostředí budou muset být široce dostupné. Inteligentní prodej intermodálních jízdenek podle společných norem EU, které dodržují pravidla EU pro hospodářskou soutěž, je zásadní. Týká se to nejen přepravy cestujících, ale i nákladu, kde je zapotřebí lepšího elektronického plánování trasy s využitím různých druhů dopravy, uzpůsobeného právního prostředí (intermodální nákladová dokumentace, pojištění, odpovědnost) a informací o dodání v reálném čase i pro malé zásilky. Informační a komunikační technologie jsou rovněž schopny uspokojit některé potřeby v oblasti přístupu bez dodatečné mobility.
49. Pokud jde o dopravu ve městech, je zapotřebí kombinovaná strategie zahrnující územní plánování, režimy stanovení cen, účinné služby veřejné dopravy a infrastruktury pro nemotorizované druhy dopravy a nabíjení čistých vozidel/doplňování jejich paliv, aby se snížilo přetížení a emise. Města přesahující určitou velikost by měla být pobízena, aby vypracovala městské plány mobility, které by slučovaly všechny tyto prvky. Městské plány mobility by měly být plně

v souladu s integrovanými plány městského rozvoje. Bude zapotřebí vytvořit rámec na úrovni EU, aby režimy silničních poplatků za používání meziměstských a městských silnic byly interoperabilní.

3.3. Moderní infrastruktura, rozumné stanovování cen a financování

Evropská síť mobility

50. Evropa potřebuje „hlavní síť“ koridorů, které by přepravovaly velké a konsolidované objemy nákladu i cestujících, přičemž přeprava by byla vysoce účinná a nízkoemisní díky širokému využívání účinnějších druhů dopravy používaných v multimodální kombinaci a využívání pokročilých technologií a infrastruktury dodávek čistých paliv.
51. I přes rozšíření EU existují v dopravní infrastruktuře mezi východní a západní částí EU velké rozdíly, se kterými bude třeba se vypořádat. Evropský kontinent se musí sjednotit i v oblasti infrastruktury.
52. V rámci této hlavní sítě by měly být široce zavedeny nástroje informačních technologií, které by usnadnily správní postupy, umožnily sledování a vyhledávání nákladu a optimalizovaly jízdní plány a toky dopravy (e-Freight). Jejich zavádění by mělo být prosazováno i díky jejich využívání v infrastruktuře TEN-T a postupné integraci modálních systémů.
53. Hlavní síť musí zajistit účinné multimodální spojení mezi hlavními městy EU a dalšími velkými městy, přístavy, letišti a klíčovými pozemními hraničními přechody, jakož i jinými hlavními ekonomickými centry. Měla by se zaměřit na dokončení chybějících spojení, především v přeshraničních úsecích a na problematických místech a obchvatech, dále na modernizaci stávající infrastruktury a na vývoj multimodálních terminálů v mořských a říčních přístavech a na městská logistická konsolidační centra. Při přepravě na dlouhé vzdálenosti je třeba zavést lepší spojení mezi železnicí a letišti. Mořské dálnice budou představovat námořní aspekt hlavní sítě.
54. Výběr projektů způsobilých k financování EU musí tuto vizi odrážet a musí zdůraznit evropskou přidanou hodnotu. Spolufinancované projekty by rovněž měly odrážet potřebu infrastruktury, která minimalizuje dopad na životní prostředí, je odolná vůči možnému dopadu změny klimatu a zdokonaluje bezpečnost a ochranu uživatelů.
55. Dobře fungující dopravní síť si vyžaduje značné finanční prostředky. Náklady na vývoj infrastruktury EU, která by uspokojovala poptávku po dopravě, byly odhadnuty na více než 1,5 trilionu EUR na období 2010–2030. Dokončení sítě TEN-T si do roku 2020 vyžádá okolo 550 miliard EUR, z čehož 215 miliard EUR případně na odstranění hlavních problematických míst. To nezahrnuje investice do vozidel, vybavení a dobíjecí infrastruktury, které si mohou vyžádat dodatečný trilion EUR, aby bylo dosaženo snížení emisí dopravního systému.
56. Je zapotřebí diverzifikovaných zdrojů financí z veřejných i soukromých zdrojů. Je třeba lépe koordinovat Fond soudržnosti a strukturální fondy s cíli dopravní politiky a členské státy musí zajistit dostupnost dostatečných vnitrostátních finančních prostředků při plánování svých rozpočtů, jakož i dostatečné kapacity pro plánování

a provádění projektů. Další zdroje financování, které je třeba zvážit, zahrnují režimy pro internalizaci externích nákladů a poplatky za používání infrastruktury²⁰, které by mohly vytvořit dodatečné zdroje příjmů. Tím by byly investice do infrastruktury pro soukromý kapitál přitažlivější.

57. Využití potenciálu soukromých financí si rovněž vyžaduje zdokonalený regulační rámec a inovativní finanční nástroje. Hodnocení a povolování projektů musí být prováděno účinným a transparentním způsobem, který zkracuje dobu a snižuje náklady i nejistotu. Nové finanční nástroje, např. projektové dluhopisy EU²¹, mohou podporovat financování z veřejně-soukromých partnerství ve velkém měřítku.

Stanovování správných cen a předcházení nesrovnalostem

58. Cenové signály hrají klíčovou roli v mnoha rozhodnutích, která mají dlouhodobé účinky na dopravní systém. Poplatky a daně z dopravy je třeba upravit tak, aby se více uplatňovala zásada „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“. Měly by podpořit úlohu dopravy při propagaci cílů evropské konkurenceschopnosti a soudržnosti. Celková zátěž pro odvětví by zároveň měla odrazit celkové náklady dopravy, včetně infrastruktury a vnějších nákladů. Širší socioekonomické výhody a kladné externality do určité míry opodstatňují veřejné financování, avšak v budoucnosti je pravděpodobné, že uživatelé dopravy budou hradit více nákladů než dnes. Je důležité, aby uživatelé, provozovatelé a investoři měli správnou a důslednou finanční motivaci.
59. Internalizace externalit, odstranění daňové nerovnováhy a neoprávněných subvencí a svobodná a nenarušená hospodářská soutěž jsou tudíž součástí úsilí sjednotit tržní volby s potřebami udržitelnosti (a odrazit ekonomické náklady „neudržitelnosti“). Jsou rovněž potřebné k tomu, aby vytvořily rovné podmínky pro různé druhy dopravy, které jsou navzájem konkurenční.
60. Pokud jde o emise skleníkových plynů, používají se dva hlavní tržně orientované nástroje: zdanění energie a systémy pro obchodování s emisemi. Zdanění se v současnosti uplatňuje u paliv používaných v pozemní dopravě, zatímco systémy pro obchodování s emisemi se používají u elektrické energie a od roku 2012 budou uplatňovány i v letectví. Revize směrnice o zdanění energie bude příležitostí, jak zajistit lepší soudržnost mezi těmito dvěma nástroji. EU zároveň usiluje o rozhodnutí Mezinárodní námořní organizace o globálním nástroji pro námořní dopravu, kde náklady plynoucí ze změny klimatu nejsou v současnosti internalizovány²².
61. Náklady na místní externality, jako např. hluk, znečištění ovzduší a přetíženost, by mohly být internalizovány zpoplatněním využívání infrastruktury. Nedávný návrh Komise změnit tzv. „směrnici o euroviněť“ je prvním krokem k vyššímu stupni internalizace nákladů z těžkých nákladních vozidel, avšak rozdíly ve vnitrostátních

²⁰ Ve svém sdělení o strategii pro provedení internalizace vnějších nákladů (SEK(2008)2207, průvodní dokument ke sdělení KOM(2008)435) vytyčila Komise společnou metodiku zpoplatnění všech externích nákladů v celém odvětví dopravy.

²¹ KOM(2010)700.

²² Viz rovněž směrnice 2009/29/ES, 3. bod odůvodnění.

politikách silničních poplatků budou přetrvávat. Další akce přezkoumá postupné zavedení povinného systému harmonizované internalizace pro užitková vozidla v celé meziměstské síti, čímž by se odstranila současná situace, ve které mezinárodní dopravci potřebují eurovinětu, 5 vnitrostátních známek a 8 různých nálepek a mýtných smluv, aby mohli bez omezení projet po zpoplatněných evropských silnicích.

62. U osobních automobilů se silniční poplatky stále více považují za alternativní způsob tvorby zisku a ovlivňování dopravního chování. Komise vypracuje pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u všech vozidel a pro všechny hlavní externality. Dlouhodobým cílem je zavést uživatelské poplatky u všech vozidel a v celé síti s cílem odrazit alespoň náklady na údržbu infrastruktury, přetížení, znečištění ovzduší a hluk.
63. Komise zároveň do roku 2020 vypracuje společný přístup pro internalizaci nákladů plynocích z hluku a místního znečištění v celé železniční síti.
64. Mnohá odvětví dopravy mají ve srovnání se zbývající ekonomikou daňové výhody: příznivé daňové podmínky pro podnikové automobily, výjimky z DPH a daně za energii u mezinárodní námořní a letecké dopravy atd. Tato opatření obecně skýtají protichůdnou motivaci, pokud jde o úsilí zlepšit účinnost dopravního systému a snížit jeho externí náklady. Komise přezkoumá návrhy, jejichž účelem je dosažení větší soudržnosti mezi různými prvky danění dopravy a podpora rychlého zavedení čistých vozidel.

3.4. Vnější dimenze

65. Doprava má v zásadě mezinárodní charakter. Většina akcí v plánu je proto napojena na úkoly týkající se vývoje dopravy za hranicemi EU. Otevírání trhů dopravních služeb, produktů a investic ve třetích zemích má i nadále vysokou prioritu. Problematika dopravy je tudíž součástí všech obchodních jednání (WTO, regionálních i bilaterálních). Budou přijaty pružné strategie zajišťující roli EU jako tvůrce norem v odvětví dopravy.
66. Za tím účelem se Komise zaměří na následující oblasti:
 - Rozšíření pravidel vnitřního trhu prostřednictvím činnosti mezinárodních organizací (ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, mezinárodní říční komise atd.) a případně dosažení plnoprávného členství EU. Celosvětová podpora evropských norem bezpečnosti, ochrany, soukromí a životního prostředí pomocí dvoustranné a vícestranné spolupráce. Posílení dialogu vedeného s hlavními partnery v oblasti dopravy.
 - Rozšíření politiky dopravy a infrastruktury EU na její nejbližší sousedy, včetně přípravy plánů trvalého zabezpečení mobility, s cílem dosáhnout užší tržní integrace²³. Pro rozšíření pravidel EU na ostatní sousední země by se mohl použít podobný rámec spolupráce jako u dopravní smlouvy se západním Balkánem. Dokončení společného evropského leteckého prostoru zahrnujícího

²³ Viz rovněž sdělení Komise o „Partnerství Evropská unie-Afrika“, KOM(2009)301.

58 zemí a miliardu obyvatel²⁴. Spolupráce se středomořskými partnery při provádění námořní strategie pro Středomoří za účelem zlepšení námořní bezpečnosti, ochrany a dohledu²⁵. Podpora zavedení technologie SESAR, ERTMS a ITS ve světě a zřízení výzkumných a inovačních partnerství rovněž na mezinárodní úrovni.

- Celosvětová podpora přístupu EU: otevírání dopravních trhů svobodné a nenarušené hospodářské soutěži a environmentálně udržitelným řešením. I nadále usilovat o větší přístup na trh dopravy ve všech příslušných mezinárodních jednáních.

4. ZÁVĚR

67. Přeměna evropského dopravního systému bude možná pouze díky kombinaci četných iniciativ na všech úrovních. Různé akce a opatření uvedené v tomto plánu budou dále rozvíjeny. V nadcházejícím desetiletí připraví Komise vhodné legislativní návrhy s klíčovými iniciativami, které by měly být prosazeny během současného mandátu. Každému návrhu bude předcházet důkladné posouzení dopadů, v němž se zváží přidaná hodnota EU a aspekty subsidiarity. Komise zajistí, že její akce zvýší konkurenceschopnost dopravy a zároveň do roku 2050 sníží emise skleníkových plynů z dopravy alespoň o potřebných 60 %. Přitom se bude řídit deseti cíli, které by měly být považovány za referenční hodnoty.
68. Komise vyzývá Evropský parlament a Radu, aby tento *Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje* a přiložený seznam akcí schválily.

²⁴ To zahrnuje i evropsko-středomořský letecký prostor (viz sdělení Komise o „Partnerství pro demokracii a sdílenou prosperitu s jižním Středomořím“, KOM(2011)200), ale i ostatní sousední země.

²⁵ Viz KOM(2011)200.

Příloha I: Seznam iniciativ

1. ÚČINNÝ A INTEGROVANÝ SYSTÉM MOBILITY

1.1. Jednotný evropský dopravní prostor

1. Skutečný vnitřní trh služeb železniční dopravy

- Otevřít domácí trh železniční dopravy pro cestující hospodářské soutěži, včetně povinnosti zadávat veřejné zakázky na poskytování služeb prostřednictvím konkurenčních nabídkových řízení.
- Dosáhnout jednotného povolení typu vozidla a jednotného osvědčení o bezpečnosti železničních podniků posílením funkce Evropské agentury pro železnice (ERA).
- Vytvořit integrovaný přístup k řízení nákladních koridorů zahrnující poplatky za přístup k tratím.
- Zajistit účinný a nediskriminační přístup k železniční infrastruktuře, včetně služeb spojených s železniční dopravou, zejména strukturálním oddělením řízení infrastruktury a poskytování služeb²⁶.

2. Dokončení iniciativy jednotné evropské nebe

- Dosáhnout skutečně plynulého provozu v jednotném evropském nebi a vybudovat budoucí systém uspořádání letového provozu (SESAR) v dohodnutém časovém rámci.
- Zavést vhodný právní a finanční rámec pro podporu politiky jednotného evropského nebe, konsolidovat vztah mezi Evropskou unií a organizací Eurocontrol.

3. Kapacita a kvalita letišť

- Revidovat nařízení o přidělování letištních časů tak, aby podpořilo účinnější využívání kapacity letišť.
- Objasnit a zlepšit podmínky pro vstup a poskytování kvalitních služeb, včetně služeb pozemního odbavování; zajistit, aby všichni účastníci letištního systému splňovali minimální požadavky na kvalitu.
- Kapacita letišť – vypracovat přístup k řešení budoucích problémů s kapacitou, včetně lepší integrace s železniční sítí.

4. Námořní „modrý pás“ a tržní přístup k přístavům

²⁶ Upřednostňovaná možnost oddělení by měla zaručit rozvoj hospodářské soutěže, nepřetržité investice a nákladovou účinnost poskytování služeb.

Evropský prostor námořní dopravy bez překážek by měl být dále přetvořen v „modrý pás“ volného námořního pohybu v rámci Evropy a v okolních vodách, přičemž by měl být plně využit potenciál lodní dopravy.

- Začlenit používání monitorovacích nástrojů všemi příslušnými orgány, zajistit plnou interoperabilitu mezi systémy IKT a odvětvími lodní dopravy, zaručit monitorování plavidel a nákladu („modrý pás“) a vybudovat odpovídající přístavní zařízení („modré trasy“).
- Stanovit rámec pro udělování osvědčení o výjimce z povinných lodivodských služeb v přístavech EU.
- Přezkoumat omezení v poskytování přístavních služeb.
- Zvýšit transparentnost financování přístavů tím, že se objasní účel přidělování veřejných financí určených pro různé přístavní činnosti, aby se zabránilo narušování hospodářské soutěže.

5. Vhodný rámec pro vnitrozemskou plavbu

- Zřídit vhodný rámec pro optimalizaci vnitřního trhu pro vnitrozemskou lodní dopravu a odstranění překážek bránících jejímu intenzivnějšímu využívání. Posoudit a definovat potřebné úkoly a mechanismy pro jejich realizaci, a to i s ohledem na širší evropský kontext.

6. Silniční nákladní doprava

- Přezkoumat situaci na trhu týkající se silniční nákladní dopravy, jakož i stupně konvergence, mimo jiné pokud jde o silniční poplatky, právní předpisy v sociální a bezpečnostní oblasti, provádění a prosazování právních předpisů v členských státech za účelem dalšího otevírání trhů silniční dopravy. Zejména by se mělo usilovat o zrušení zbývajících omezení kabotáže.
- Přezkoumat pravidla týkající se tachografů a zvýšit tak jejich nákladovou efektivitu, zpřístupnit rejstřík podniků silniční dopravy EU policii a kontrolním pracovníkům při provádění silničních kontrol; harmonizovat sankce za porušení pravidel profesionální dopravy EU; harmonizovat odbornou přípravu kontrolních pracovníků.
- Přizpůsobit právní předpisy týkající se hmotnosti a rozměrů novým okolnostem, technologiím a potřebám (např. hmotnost baterií, lepší aerodynamický výkon) a zajistit, aby usnadňovaly intermodální dopravu a snižování celkové spotřeby energie a emisí.

7. Multimodální doprava zboží: e-Freight

Vytvořit vhodný rámec, který umožní sledovat zboží v reálném čase, zajišťovat intermodální odpovědnost a prosazovat čistou nákladní dopravu:

- Zavést pojmy „jednotný portál“ a „jednotná správní přepážka“ vytvořením a používáním jednotného přepravního dokladu v elektronické formě (elektronický nákladní list) a stanovením vhodného rámce pro zavádění technologií pro sledování a vyhledávání, RFID atd.).

- Zajistit, aby režimy odpovědnosti podporovaly železniční, lodní a intermodální dopravu.

1.2. Podpora kvalitních pracovních příležitostí a dobrých pracovních podmínek

8. Sociální kodex pro mobilní pracovníky v silniční dopravě

- Podpořit dialog mezi sociálními partnery za účelem dosažení dohody o sociálním kodexu pro mobilní pracovníky v silniční dopravě a zároveň řešení problému nenahlášené samostatné výdělečné činnosti.

9. Sociální agenda pro námořní dopravu

- Provádět opatření stanovená v námořní sociální agendě a sledování strategických cílů a doporučení Komise pro politiku námořní dopravy EU do roku 2018.
- Podporovat prosazování úmluvy Mezinárodní organizace práce o práci na moři, pokud jde o státy vlajky, přístavní státy a státy dodávající pracovní síly.
- Zahrnout všechny nebo některé z námořníků, na které se v současné době nevztahují ustanovení právních předpisů, do působnosti několika směrnic EU o pracovním právu nebo jim poskytnout rovnocennou míru ochrany jiným způsobem.
- V návaznosti na přezkoumání úmluvy Mezinárodní námořní organizace o výcviku a osvědčování námořníků (úmluva STCW) aktualizovat směrnici o výcviku námořníků (2008/106/ES). Zavést vzájemně uznatelný rámec pro odbornou přípravu přístavních dělníků v jednotlivých oblastech přístavních činností.

10. Sociálně odpovědné odvětví letectví

- Zavést mechanismus k analýze dopadů vývoje právní úpravy pracovních podmínek v odvětví letecké dopravy.
- Stanovit minimální normy pro služby a kvalitu pro pracovníky v celém hodnotovém řetězci letectví na celoevropské úrovni (včetně uspořádání letového provozu a pozemního odbavování). Povzbudit evropské sociální partnery, aby se zabývali otázkou prevence konfliktů a narušování minimálních služeb v celém hodnotovém řetězci letectví.

11. Hodnocení přístupu EU k pracovním příležitostem a podmínkám ve všech druzích dopravy

- Provést posouzení odvětvových procesů sociálního dialogu, které se odehrávají v různých segmentech odvětví dopravy, za účelem zlepšení sociálního dialogu a usnadnění jeho účinnosti.
- Zajistit zapojení zaměstnanců nadnárodních podniků v odvětví, zejména prostřednictvím evropských rad zaměstnanců.
- Zabývat se kvalitou práce ve všech druzích dopravy, zejména s ohledem na odbornou přípravu, osvědčování, pracovní podmínky a kariérní postup s cílem vytvářet kvalitní pracovní příležitosti, rozvíjet potřebné schopnosti a posilovat konkurenceschopnost provozovatelů dopravy v EU.

1.3. Ochrana dopravy před protiprávními činy

12. Ochrana nákladu

- Provádět akční plán pro zvyšování ochrany v nákladní letecké dopravě, podle potřeby definovat nová pravidla detekční kontroly leteckého nákladu a zvýšené ochrany nákladu v přístavech.
- Dokončit jednotný systém ochrany leteckého nákladu na úrovni celé EU.

13. Vysoká úroveň ochrany cestujících s minimálními potížemi

Podpořit zdokonalení detekčních metod za plného respektování základních práv; tyto metody by měly být základem pro vybudování „kontrolního místa budoucnosti“, jako jsou bezpečnostní koridory, kde by mohlo být kontrolováno velké množství cestujících s minimálními potížemi a omezováním. Měly by rovněž podpořit ochranná ustanovení v dalších ohrožených oblastech, jako jsou hlavní dopravní uzly.

- Podpořit rozvoj účinnějších technologií chránících soukromí (skenery, detektory nových výbušnin, inteligentní čipy atd.), jakož i řešení respektujících soukromí osob ve stávajících technologiích, a to i s pomocí financování.
- Definovat společné normy účinnosti detekce a postupy osvědčování detekčních zařízení.

14. Ochrana pozemní dopravy

- Spolupracovat s členskými státy v oblasti ochrany pozemní dopravy, přičemž prvním krokem bude zřízení stálé skupiny odborníků na ochranu pozemní dopravy a zavedení dalších opatření v oblastech, kde má činnost EU přidanou hodnotu. Pozornost se zaměří obzvláště na otázky ochrany ve městech.

15. Ochrana v celém rozsahu

- Zvýšit úroveň ochrany v rámci dodavatelského řetězce, aniž by tím byla omezena plynulost obchodu. S ohledem na stávající režimy by měla být zvažena osvědčení o ochraně v celém rozsahu.
- Společné hodnocení ochrany zahrnující všechny druhy dopravy.
- Při přípravě plánů trvalého zabezpečení mobility začlenit možné následky teroristických a kriminálních útoků (viz iniciativa 23).
- Spolupracovat na mezinárodní úrovni v oblastech boje proti terorismu a dalším kriminálním činnostem, jako je pirátství. Rozhodující význam má vnější dimenze (viz iniciativa 40).

1.4. Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů

16. Směrem k „vizi nula“ v bezpečnosti silničního provozu

- Harmonizovat a zavést technologie bezpečnosti silničního provozu, jako jsou systémy pro podporu řízení, (inteligentní) omezovače rychlosti, kontrolky zapnutí bezpečnostních

pásů, systém eCall, systémy spolupráce a rozhraní vozidlo-infrastruktura, jakož i vylepšené kontroly technické způsobilosti motorových vozidel, včetně kontrol alternativních pohonných systémů.

- Za účelem omezení zranění vyvinout ucelenou strategii opatření pro zranění na silnicích a pohotovostní služby, včetně společných definic a standardních klasifikací zranění a smrtelných úrazů.
- Zaměřit se na odborné vzdělávání a výchovu všech účastníků; propagovat používání bezpečnostního vybavení (bezpečnostní pásy, ochranné oděvy, opatření proti neoprávněným úpravám).
- Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.

17. Evropská strategie pro bezpečnost civilního letectví

Evropská bezpečnost letectví je na vysoké úrovni, avšak není nejlepší na světě. Naším cílem by mělo být stát se v oblasti letectví nejbezpečnějším regionem. Abychom tohoto cíle dosáhli, vypracujeme na základě činnosti Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) všeobecnou evropskou strategii pro bezpečnost letectví, která bude zahrnovat tato hlediska:

- zlepšení shromažďování, kvality, výměny a analýzy údajů v návaznosti na přezkoumání právních předpisů o hlášení událostí v civilním letectví;
- přizpůsobení regulačního rámce pro bezpečnost vývoji nových technologií (SESAR);
- zajištění důsledného provádění strategie EU pro bezpečnost letectví ve všech oblastech letecké dopravy;
- propagace transparentnosti a výměny informací o bezpečnosti s organizací ICAO a dalšími mezinárodními partnery v oblasti letectví, a to zejména v rámci iniciativy celosvětové výměny informací o bezpečnosti; spolupráce se zeměmi, které nejsou členy EU (zejména se Spojenými státy), v otázkách bezpečnosti týkajících se sblížení právních předpisů, vzájemného uznávání a technické pomoci;
- vypracování systému řízení bezpečnosti na úrovni EU, který by zahrnoval výkonnostní cíle a měření v oblasti bezpečnosti za účelem identifikace rizik a dosažení nepřetržitého zlepšování úrovně bezpečnosti.

18. Bezpečnější lodní doprava

- Spolupracovat s Evropskou agenturou pro námořní bezpečnost (EMSA) na modernizaci právních předpisů o bezpečnosti lodí pro přepravu cestujících.
- Rozpracovat systém SafeSeaNet tak, aby se stal základním systémem pro všechny námořní informační nástroje nezbytné pro podporu bezpečnosti a ochrany námořní dopravy, jakož i ochranu mořského prostředí před znečištěním způsobeným loděmi.

- Posoudit proveditelnost vytvoření rejstříku EU a vlajky EU pro námořní a vnitrozemskou lodní dopravu. Znak EU by v podstatě představoval značku kvality zaručující bezpečné a zabezpečené lodě šetrné k životnímu prostředí ovládané vysoce kvalifikovanými pracovníky.
- Posoudit možnost zavedení sdílených funkcí pobřežní stráže v EU, a to zejména za účelem zajištění námořní bezpečnosti, ochrany a ochrany životního prostředí.

19. Bezpečnost železniční dopravy

- Postupně dosáhnout celoodvětvového přístupu k osvědčení o bezpečnosti v odvětví železniční dopravy na základě stávajících přístupů provozovatelů infrastruktury a železničních podniků a zhodnotit možné zavedení evropské normy.
- Posílit úlohu Evropské agentury pro železnice v oblasti bezpečnosti železniční dopravy, zejména pokud jde o její dohled nad národními bezpečnostními opatřeními přijatými vnitrostátními bezpečnostními orgány a jejich postupnou harmonizaci.
- Podpořit proces osvědčování a údržby kritických bezpečnostních komponentů používaných při budování železničních vozových parků a železniční infrastruktury.

20. Přeprava nebezpečného zboží

- Zjednodušit pravidla pro intermodální přepravu nebezpečného zboží za účelem zajištění interoperability mezi různými druhy dopravy.

1.5. Kvalita a spolehlivost služeb

21. Práva cestujících

- Vyvinout jednotnou interpretaci právních předpisů EU o právech cestujících a jejich harmonizované a účinné prosazování, aby se zajistily rovné podmínky pro průmysl, jakož i evropská norma pro ochranu občanů.
- Sestavit společné zásady týkající se práv cestujících ve všech druzích dopravy (listina základních práv), zejména „práva na informace“, a lépe objasnit práva stávající. V pozdější fázi zvážit přijetí jednotného rámcového nařízení EU vztahujícího se na práva cestujících ve všech druzích dopravy (kodex EU).
- Zlepšit kvalitu dopravy pro starší osoby, cestující s omezenou pohyblivostí a postižené cestující, včetně lepšího přístupu k infrastruktuře.
- Doplnit stanovený právní rámec pro práva cestujících o opatření týkající se občanů cestujících multimodálně s integrovanými jízdenkami zakoupenými na jediném místě, jakož i opatření pro případ úpadku provozovatele dopravy.
- Zlepšit rovné podmínky na mezinárodní úrovni začleněním kvalitativních norem pro péči o cestující do dvoustranných a vícestranných dohod týkajících se všech druhů dopravy za účelem posílení práv cestujících i v mezinárodním kontextu.

22. Hladká přímá mobilita

- Definovat opatření nezbytná pro další integraci různých druhů přepravy cestujících s cílem poskytovat hladkou přímou multimodální dopravu.
- Vytvořit rámcové podmínky pro propagaci rozvoje a využívání inteligentních systémů pro interoperabilní a multimodální jízdní řády, informace, rezervační systémy online a inteligentní prodej jízdenek. Tato iniciativa by mohla zahrnovat legislativní návrh na zajištění přístupu soukromých poskytovatelů služeb k informacím o dopravě a cestovním informacím v reálném čase.

23. Plány trvalého zabezpečení mobility

- Zajistit definici plánů mobility za účelem zabezpečení kontinuity služeb v případě jejího narušení. Plány by se měly zabývat otázkou určení priorit při používání pracovních zařízení, spoluprací správců infrastruktury, provozovatelů, vnitrostátních orgánů a sousedních zemí a dočasným přijetím nebo pozastavením specifických pravidel.

2. INOVACE PRO BUDOUCNOST: TECHNOLOGIE A PŘÍSTUP

2.1. Evropská výzkumná a inovační politika v oblasti dopravy

24. Technologický plán

Roztříštěnost výzkumného a vývojového úsilí v Evropě je velice škodlivá; spojené evropské snahy přinesou Evropě největší míru přidané hodnoty v oblastech, jako jsou:

- čistá, bezpečná a tichá vozidla a plavidla pro všechny druhy dopravy, od silničních vozidel po lodě, nákladní čluny nebo vozový park v železniční a letecké dopravě (včetně nových materiálů, nových pohonných systémů a nástrojů informačních technologií a řízení pro správu a integraci složitých dopravních systémů);
- technologie na zlepšení bezpečnosti a ochrany dopravy;
- potenciální nové nebo nekonvenční dopravní systémy a vozidla, jako jsou neobsazené letecké systémy nebo nekonvenční systémy distribuce zboží;
- udržitelná strategie alternativních paliv zahrnující rovněž odpovídající infrastrukturu;
- integrované systémy řízení dopravy a dopravní informační systémy usnadňující inteligentní služby mobility, řízení dopravy za účelem lepšího využití infrastruktury a vozidel a informační systémy v reálném čase pro sledování a vyhledávání nákladu a pro řízení toků nákladní dopravy; informace pro cestující/dopravní informace, rezervační a platební systémy;
- inteligentní infrastruktura (na zemi i ve vesmíru) k zajištění maximální míry sledování a interoperability různých druhů dopravy a komunikace mezi infrastrukturou a vozidly;
- inovace pro udržitelnou městskou mobilitu navazující na program CIVITAS a iniciativy zaměřené na systémy poplatků za používání městských komunikací a omezení přístupu na tyto komunikace.

25. Inovační a zaváděcí strategie

Určit potřebné inovační strategie zahrnující vhodné správní a finanční nástroje s cílem zajistit rychlé využití výsledků vyplývajících z výzkumného procesu. Příklady:

- Zavádění inteligentních systémů mobility, jako je např. systém uspořádání letového provozu v budoucnosti (SESAR), evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) a železniční informační systémy, systémy dohledu nad mořským prostředím (SafeSeaNet), říční informační služby (RIS), inteligentní dopravní systémy (ITS) a příští generace systémů řízení multimodální dopravy a multimodálních dopravních informací.
- Definice a zavedení otevřené standardní elektronické platformy pro palubní jednotky vozidel vykonávající různé funkce, včetně placení silničních poplatků.
- Vypracování plánu investic do nových služeb navigace, sledování dopravy a komunikace, které umožní integraci informačních toků, řídicích systémů a služeb mobility na základě evropského integrovaného multimodálního informačního a řídicího plánu. Demonstrační projekty pro elektromobilitu (a další alternativní paliva), včetně infrastruktury pro nabíjení vozidel a doplňování jejich paliv a inteligentních dopravních systémů zaměřených zejména na ty městské oblasti, kde jsou často překračovány úrovně kvality ovzduší.
- Partnerské a demonstrační projekty v oblasti inteligentní mobility pro udržitelné řešení městské dopravy (včetně předváděčů režimů pro zpoplatňování používání komunikací atd.).
- Opatření na podporu zvýšení náhradového poměru za energeticky neúčinná a znečišťující vozidla.

26. Regulační rámec pro inovační dopravu

Určit nezbytné podmínky regulačního rámce pomocí standardizace nebo regulace:

- Odpovídající normy pro emise CO₂ všech druhů vozidel, doplněné případně požadavky na energetickou účinnost týkající se všech druhů pohonných systémů;
- Normy pro hladiny emisí hluku z vozidel;
- Nejpozději do roku 2013 navrhnout revidovaný zkušební cyklus pro měření emisí, a zajistit tak snižování emisí CO₂ a škodlivin v podmínkách skutečného provozu;
- Strategie zadávání veřejných zakázek k zajištění rychlého zavedení nových technologií;
- Pravidla interoperability dobíjecí infrastruktury čistých vozidel;
- Pokyny a normy pro čerpací infrastrukturu;
- Normy rozhraní pro komunikaci mezi infrastrukturami navzájem, vozidlem a infrastrukturou a mezi vozidly navzájem;
- Podmínky přístupu k údajům o dopravě pro bezpečnostní a ochranné účely;
- Specifikace a podmínky pro inteligentní systémy pro výběr poplatků a platební systémy související s dopravou;

- Lepší uplatňování stávajících pravidel a norem.

2.2. Podpora udržitelnějšího chování

27. Dopravní informace

- Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, park & drive, inteligentní prodej jízdenek atd.).

28. Označování vozidel podle emisí CO₂ a palivové účinnosti

- Přezkoumat a zefektivnit směrnici o označování. Při té příležitosti se mimo jiné zváží rozšíření její oblasti působnosti na lehká užitková vozidla a vozidla kategorie L a harmonizace třídy označování a palivové účinnosti vozidel v členských státech.
- Podpořit tržní zavádění pneumatik podporujících vyšší palivovou účinnost, které jsou bezpečné a nízkohlučné a překračují výkonnostní požadavky stanovené ve schválení typu²⁷.

29. Kalkulačky uhlíkové stopy

- Povzbudit plány osvědčování emisí skleníkových plynů založené na podnicích a vytvářet společné normy EU za účelem odhadu uhlíkové stopy každé cesty, při níž jsou převáženi cestující nebo náklad, spolu s variantami uzpůsobenými různým uživatelům, jako jsou podniky a jednotlivci. Umožní se tím lepší výběr čistších dopravních řešení a usnadní se jejich uvádění na trh.

30. Ekologická jízda a omezení rychlosti

- Zahnout požadavky na ekologickou jízdu do budoucích revizí směrnice o řídičských průkazech a podniknout kroky k rychlejšímu zavedení aplikací inteligentních dopravních systémů na podporu ekologické jízdy. Techniky úspory spotřeby paliva by rovněž měly být rozvíjeny a propagovány i v jiných druzích dopravy – například souvislým klesáním v případě letadel.
- Prozkoumat přístupy k omezení maximální rychlosti lehkých užitkových vozidel, a tím snížit spotřebu energie, zvýšit bezpečnost silničního provozu a zajistit rovné podmínky.

2.3. Integrovaná městská mobilita

31. Plány městské mobility

- Zavést postupy a mechanismy finanční podpory na evropské úrovni pro přípravu auditů městské mobility, jakož i plány městské mobility, a vytvořit srovnávací přehled evropské městské mobility založený na společných cílech. Prozkoumat možnost povinného přístupu v případě měst určité velikosti na základě národních norem vycházejících z pokynů EU.

²⁷ Toto zahrnuje přijetí všech prováděcích opatření nařízení o označování pneumatik (ES) č. 1222/2009. Do roku 2020 by se tak u celého vozového parku EU dosáhlo 5% úspory spotřeby paliva.

- Propojit fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti s městy a regiony, které předložily současné a nezávisle potvrzené osvědčení o auditu výkonnosti a udržitelnosti městské mobility.
- Prozkoumat možnost zřízení evropského rámce podpory postupného provádění plánů městské mobility v evropských městech.
- Integrovaná městská mobilita v možném inovačním partnerství „inteligentní města“.
- Povzbudit velké zaměstnavatele k vypracování plánů řízení podnikové mobility.

32. Rámec EU pro vybírání poplatků za používání městských silnic

- Vypracovat platný rámec pro režimy vybírání poplatků za používání městských silnic a omezení vstupu na tyto silnice a jejich uplatňování, včetně právního a platného operačního a technického rámce pro aplikace určené pro vozidla a infrastrukturu.

33. Strategie pro „městskou logistiku s téměř nulovými emisemi“ do roku 2030

- Vypracovat pokyny založené na osvědčených metodách za účelem lepšího sledování a řízení toků nákladní dopravy ve městech (např. konsolidační centra, velikost vozidel v historických centrech, regulační omezení, časy vyhrazené pro dodávky, nevyužitý potenciál říční přepravy).
- Definovat strategii pro posun směrem k „městské logistice s nulovými emisemi“ spojující hlediska územního plánování, přístupu k železnicím a k řekám, obchodní postupy a informace, zpoplatňování a technické normy pro vozidla.
- Podporovat společné zadávání veřejných zakázek na vozidla s nízkými hodnotami emisí v komerčních vozových parcích (dodávky, taxíky, autobusy...).

3. MODERNÍ INFRASTRUKTURA A ROZUMNÉ FINANCOVÁNÍ

3.1. Dopravní infrastruktura: územní celistvost a hospodářský růst

34. Hlavní síť strategické evropské infrastruktury – Evropská síť mobility

- V nových pokynech TEN definovat hlavní síť strategické evropské infrastruktury, která sjednocuje východní a západní část Evropské unie a vytváří jednotný evropský dopravní prostor. Předvídat vhodná propojení se sousedními zeměmi.
- Soustředit činnosti v rámci EU na složky sítě TEN-T s nejvyšší evropskou přidanou hodnotou (chybějící přeshraniční spojení, intermodální spojovací body a klíčové problematické oblasti).
- Zapojit rozsáhlé inteligentní a interoperabilní technologie (SESAR, ERTMS, RIS, ITS atd.) za účelem optimalizace kapacity a využití infrastruktury.
- Zajistit, že dopravní infrastruktura financovaná z prostředků EU zohledňuje potřeby energetické účinnosti a problémy související se změnou klimatu (odolnost veškeré

infrastruktury vůči klimatu, čerpací a dobíjecí stanice pro čistá vozidla, výběr stavebních materiálů...).

35. Multimodální nákladní koridory pro udržitelné dopravní sítě

- V souvislosti s „hlavní sítí“ vytvořit multimodální struktury pro nákladní koridory s cílem synchronizovat investice a práce na infrastruktuře a podpořit účinné, inovační a multimodální dopravní služby, včetně železničních služeb na střední a dlouhé vzdálenosti.
- Podporovat multimodální dopravu a jednovozové nákladní zásilky, stimulovat integraci vnitrozemských vodních cest do dopravního systému a propagovat ekologické inovace v nákladní dopravě. Podporovat zavádění nových vozidel a plavidel a jejich modernizaci.

36. Kritéria hodnocení projektů *ex-ante*

- Zavést kritéria hodnocení projektů *ex-ante*, aby bylo zajištěno, že projekty infrastruktury názorně dokazují přidanou hodnotu EU nebo že jsou založeny na „poskytnutých službách“ a vytvářejí dostatečné příjmy.
- Zjednodušit postupy týkající se projektů prvořadého evropského zájmu, aby se zabezpečily i) přiměřené lhůty pro dokončení celého cyklu postupů; ii) komunikační rámec v souladu s prováděním projektu; a iii) integrované plánování, které v raných fázích postupu zohledňuje otázky životního prostředí.
- Začlenit do postupu hodnocení *ex-ante* screening PPP (partnerství veřejného a soukromého sektoru), aby mohla být možnost PPP řádně analyzována dříve, než se podá žádost o financování EU.

3.2. Souvislý rámec pro financování

37. Nový rámec pro financování dopravní infrastruktury

- Vypracovat rámec pro financování infrastruktury s dostatečnou mírou podmíněnosti, aby mohla být dokončena hlavní síť TEN-T i další programy infrastruktury zahrnující investiční strategie programů TEN-T i Fondu soudržnosti a strukturálních fondů a zohledňující příjmy plynoucí z dopravních činností.
- Podpořit ze strany EU rozvoj a zavádění technologií, které zlepšují účinnost využívání infrastruktury a dekarbonizaci (nové systémy zpoplatňování používání silniční sítě a vybírání mýtného, ITS a programy pro zvýšení kapacity).
- Propojit financování TEN-T s postupem směrem k dokončení hlavní sítě TEN-T a se shromažďováním vnitrostátních zdrojů podél koridorů.

38. Zapojení soukromého sektoru

- Stanovit rámec umožňující rozvoj PPP: i) zavést formální screening projektů TEN-T, na jehož základě by se určily projekty s potenciálem pro PPP; ii) postupně vytvořit standardizovaný a předvídatelný postup zadávání veřejných zakázek PPP na projekty TEN-T; a iii) odpovídajícím způsobem zrevidovat nařízení o TEN-T a začlenit do nich postup zadávání veřejných zakázek PPP a platební mechanismy.

- V souvislosti s rámcem pro spolupráci stanoveným mezi útvary Komise a Konsorciem pro hodnocení evropských politik (EPEC) povzbuzovat členské státy, aby častěji využívaly PPP, ačkoliv ne všechny projekty jsou pro tento mechanismus vhodné, a poskytnout členským státům příslušné odborné znalosti.
- Účastnit se navrhování nových finančních nástrojů pro odvětví dopravy, zejména iniciativy pro projektové dluhopisy EU.

3.3. Stanovování správných cen a předcházení nesrovnalostem

39. Rozumné stanovování cen a danění

Fáze I (do roku 2016)

Dopravní poplatky a daně by měly být upraveny. Měly by podpořit úlohu dopravy při propagaci evropské konkurenceschopnosti. Celková zátěž pro odvětví by zároveň měla odrazit celkové náklady dopravy, pokud jde o infrastrukturu a vnější náklady.

- Zrevidovat zdanění pohonných hmot a jasně identifikovat komponenty energie a CO₂.
- Postupně zavést povinný poplatek za používání infrastruktury pro těžká nákladní vozidla. Režim by zavedl společnou strukturu sazeb a nákladových položek, jako je náhrada nákladů na běžné opotřebení, hlukové a místní znečištění, které by nahradily stávající uživatelské poplatky.
- Zhodnotit stávající režimy silničních poplatků pro automobily a jejich kompatibilitu se smlouvami EU. Vypracovat pokyny pro uplatňování internalizačních poplatků u silničních vozidel, které by pokrývaly sociální náklady na přetíženost, místní znečištění CO₂ (není-li zahrnuto v dani z pohonných hmot), hluk a nehody. Poskytnout pobídky členským státům, které zahájily pilotní projekty provádění režimů podle takových pokynů.
- Pokračovat v internalizaci externích nákladů u všech druhů dopravy při uplatňování společných principů a zároveň s ohledem na specifické vlastnosti každého druhu.
- Vytvořit rámec pro vyčlenění příjmů z dopravy na rozvoj integrovaného a účinného dopravního systému.
- V případě potřeby vydat pokyny objasňující veřejné financování různých druhů dopravy a dopravní infrastruktury.
- V případě potřeby přehodnotit dopravní daně, konkrétně propojit danění vozidel s jejich environmentální výkonností, promyslet možný způsob přezkoumání současného systému DPH týkajícího se přepravy osob a zrevidovat zdanění služebních vozidel, aby se odstranily nesrovnalosti a upřednostnilo používání čistých vozidel.

Fáze II (od roku 2016 do roku 2020)

- V návaznosti na fázi I postupovat k plné a povinné internalizaci externích nákladů (kromě povinné náhrady nákladů na běžné opotřebení se rovněž jedná o hluk, místní znečištění a přetížení) u silniční a železniční dopravy. Internalizovat náklady na místní znečištění a

hluk v přístavech a na letištích, jakož i znečištění ovzduší na moři a prozkoumat povinné uplatňování internalizačních poplatků na všech vnitrozemských vodních cestách na území EU. Vyvinout tržní opatření k dalšímu snižování emisí skleníkových plynů.

4. VNĚJŠÍ DIMENZE

40. Doprava ve světě: vnější dimenze

Doprava má v zásadě mezinárodní charakter. Většina akcí v této bílé knize je proto napojena na úkoly týkající se vývoje dopravy za hranicemi EU. Otevírání trhů dopravních služeb, produktů a investic ve třetích zemích má i nadále vysokou prioritu. Doprava je proto součástí všech našich obchodních jednání (WTO, regionálních i dvoustranných). Budou přijaty pružné strategie k zajištění role EU jako tvůrce norem v odvětví dopravy. Za tímto účelem se Komise zaměří na následující oblasti:

- Rozšíření pravidel vnitřního trhu prostřednictvím činnosti v mezinárodních organizacích (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSJD, UNECE, mezinárodní říční komise atd.) a případně dosažení plnoprávného členství EU. Celosvětová podpora evropských norem bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, ochrany soukromí a životního prostředí. Posílení dialogu vedeného s hlavními partnery v oblasti dopravy.
- Dokončení společného evropského leteckého prostoru zahrnujícího 58 zemí a miliardu obyvatel. Uzavření všeobecných dohod o leteckých službách s klíčovými hospodářskými partnery (Brazílie, Čína, Indie, Rusko, Jižní Korea atd.) a odstranit omezení investic do letecké dopravy ve třetích zemích. Podpora zavedení technologie SESAR po celém světě.
- Aktivní účast na vícestranných fórech a ve dvoustranných vztazích s cílem propagovat politiku zaměřenou na cíle související s energetickou účinností a změnou klimatu stanovené v této bílé knize.
- Nepřetržité využívání vícestranných (ICAO, IMO a WCO) a dvoustranných jednání k řešení problému terorismu pomocí budoucích mezinárodních dohod a intenzivnějšího dialogu o ochraně před protiprávními činy se strategickými partnery, počínaje Spojenými státy. Spolupráce v otázkách společného posuzování hrozeb, odborné přípravy úředníků třetích zemí, společných inspekcí, prevence pirátství atd. Zajištění mezinárodního uznání koncepce EU týkající se jednorázových bezpečnostních kontrol.
- Vypracování rámce pro spolupráci při rozšiřování politiky dopravy a infrastruktury EU na její nejbližší sousedy, včetně přípravy plánů trvalého zabezpečení mobility, s cílem dosáhnout lepšího propojení infrastruktury a užší tržní integrace.
- Spolupráce se středomořskými partnery při provádění námořní strategie pro Středomoří za účelem zlepšení námořní bezpečnosti, ochrany a dohledu nad mořským prostředím.
- Přijetí příslušných opatření na urychlené odstranění výjimek pro liniové konference mimo EU.

- Pracovat na zavedených výzkumných a inovačních partnerstvích a snažit se nalézt společné řešení problémů souvisejících s interoperabilitou systémů řízení dopravy, udržitelnými nízkouhlíkovými palivy, bezpečností a ochranou.

-