

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Neoficiálny preklad: tento dokument bol sprístupnený len na informačné účely.

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje

OBSAH

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE K PLÁNU JEDNOTNÉHO EURÓPSKEHO DOPRAVNÉHO PRIESTORU – VYTVORENIE KONKURENCIESCHOPNÉHO DOPRAVNÉHO SYSTÉMU EFEKTÍVNE VYUŽÍVAJÚCEHO ZDROJE

ÚVOD.....	7
I – SÚČASNÉ TRENDY A BUDÚCE VÝZVY: ZBAVIŤ SA ZÁVISLOSTI OD ROPY.....	9
1. POHĽAD DO NEDÁVNEJ MINULOSTI.....	9
1.1. Efektívnejšia, bezpečnejšia a chránená doprava.....	9
1.2. ...ale žiadne štrukturálne zmeny s cieľom znížiť závislosť od ropy a emisie CO ₂	10
1.3. Podpora posledného vývoja	11
2. HODNOTENIE DOPRAVNÝCH TRENDOV: DOTERAJŠÍ PRÍSTUP NIE JE UDRŽATEĽNÝ.....	12
2.1. Zvyšovanie cien ropy a vytrvalá závislosť od ropy.....	12
2.2. Rastúce preťaženie dopravy a horšia dostupnosť	13
2.3. Zhoršujúca sa klíma a miestne prostredie.....	14
3. BUDÚCE VÝZVY A OBMEDZENIA.....	15
3.1. Rastúca konkurencia na svetových dopravných trhoch.....	15
3.2. Napätá bilancia uhlíku pre odvetvie dopravy	17
3.3. Prísne požiadavky na investície do infraštruktúry.....	20
3.4. Potreba nového prístupu k mobilite.....	21
II – VÍZIA NA ROK 2050: INTEGROVANÁ, UDRŽATEĽNÁ A EFEKTÍVNA SIEŤ MOBILITY	22
1. VEĽKÁ PRÍLEŽITOSŤ	22
2. INTEGROVANÁ VÍZIA PRE RÔZNE SEGMENTY DOPRAVY.....	24
2.1. Riadenie osobných a nákladných áut mimo miest.....	24
2.2. Multimodálna medzimestská doprava	27
2.3. Zelená a efektívna základná sieť nákladnej dopravy.....	30
2.4. Zlepšenie priamej dopravy až na miesto určenia v preprave na dlhé vzdialenosti	32
2.5. Globálne rovnaké podmienky pre medzikontinentálnu nákladnú dopravu	33
3. SPOJENIE VŠETKÉHO DOHROMADY: CHARAKTERISTIKY A VÝHODY NOVEJ KONCEPCIE MOBILITY.....	34

III – STRATÉGIA: POLITIKY PRE RIADENIE ZMIEN	39
1. EFEKTÍVNY A INTEGROVANÝ SYSTÉM MOBILITY	39
1.1. Jednotný európsky dopravný priestor	39
1.1.1. Skutočný vnútorný trh služieb železničnej dopravy	40
1.1.2. Dokončenie európskeho odvetvia leteckej dopravy	44
1.1.3. Koncept „Blue Belt“ a vhodný rámec pre vnútrozemskú plavbu	47
1.1.4. Ďalšia integrácia trhu cestnej nákladnej dopravy	50
1.1.5. Multimodálna preprava tovaru: rozvoj elektronickej nákladnej dopravy (e-Freight)	54
1.2. Podpora kvalitných pracovných miest a lepších pracovných podmienok	55
1.2.1. Sociálny zákonník pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy	56
1.2.2. Sociálna agenda pre vodnú dopravu	57
1.2.3. Sociálne zodpovedné odvetvie leteckej dopravy	58
1.2.4. Zhodnotenie prístupu EÚ k pracovným miestam a podmienkam vo všetkých druhoch dopravy	59
1.3. Bezpečná doprava	61
1.3.1. Bezpečnostná ochrana nákladu	61
1.3.2. Vysoká úroveň bezpečnosti cestujúcich, nízka úroveň neprijemností	63
1.3.3. Bezpečnostná ochrana pozemnej dopravy	64
1.3.4. Kompletná bezpečnostná ochrana	66
1.4. Konat' v prospech bezpečnosti dopravy: zachrániť tisícky životov	67
1.4.1. Vytvorenie „vízie nulovej nehodovosti“ v oblasti bezpečnosti cestnej dopravy	67
1.4.2. Európska stratégia pre bezpečnosť civilného letectva	70
1.4.3. Bezpečnejšia lodná doprava	71
1.4.4. Bezpečnosť železničnej dopravy	74
1.4.5. Preprava nebezpečných tovarov	75
1.5. Kvalita a spoľahlivosť služieb	75
1.5.1. Lepšie presadzovanie práv cestujúcich	76
1.5.2. Súvislá multimodálna preprava a integrovaný predaj cestovných lístkov	77
1.5.3. Zaistenie neprerušenej mobility po narušeníach v dopravnom systéme	79
2. INOVÁCIA V BUDÚCNOSTI: TECHNOLOGIA A PRÍSTUP	80
2.1. Európska výskumná a inovačná politika v oblasti dopravy	80
2.1.1. Vozidlá pre budúcnosť	82

2.1.2.	Celková stratégia alternatívnych palív	84
2.1.3.	Prenikanie pokrokovej informačnej technológie do dopravného systému	86
2.2.	Propagácia udržateľnejšieho prístupu	93
2.2.1.	Označovanie paliva a efektívnosti vozidiel	93
2.2.2.	Certifikovaný nástroj na výpočet uhlíkovej stopy	94
2.2.3.	Nižšie rýchlosti pre ekologickejšiu a bezpečnejšiu dopravu	94
2.2.4.	Výcvik v ekologickom spôsobe jazdy a jeho uplatňovanie	95
2.3.	Integrovaná mestská mobilita	95
2.3.1.	Nový druh mestskej mobility	96
3.	MODERNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A INTELIGENTNÉ FINANCOVANIE	102
3.1.	Dopravná infraštruktúra: územná súdržnosť a hospodársky rast	102
3.1.1.	Využívanie silných stránok jednotlivých druhov dopravy	103
3.1.2.	Preskúmanie politiky TEN-T: od jednotlivých projektov k integrovanej európskej sieti	107
3.1.3.	Hodnotenie projektov ex-ante	113
3.2.	Súdržný rámec financovania	115
3.2.1.	Trendy vo financovaní dopravnej infraštruktúry	115
3.2.2.	Potreby financovania odvetvia dopravy	115
3.2.3.	Nový rámec financovania pre dopravnú infraštruktúru	116
3.2.4.	Zapojenie súkromného sektora	118
3.3.	Stanovovanie správnych cien a predchádzanie nezrovnalostiam	119
3.3.1.	„Znečisťovateľ platí“ externé náklady	120
3.3.2.	„Používateľ platí“ náklady na infraštruktúru	126
3.3.3.	Uvedenie zdaňovania dopravy do súladu s cieľmi udržateľnosti dopravy	128
3.3.4.	Dopravná infraštruktúra a dopravné služby: dotácie a štátna pomoc	130
4.	VONKAJŠÍ ROZMER	133
4.1.	Rozšírenie pravidiel vnútorného trhu a posilnenie dopravného dialógu s hlavnými partnermi	133
4.2.	Podpora cieľov energetickej účinnosti a cieľov súvisiacich s klimatickými zmenami na mnohostranných fórach	133
4.3.	Medzinárodný dialóg o bezpečnosti dopravy	133
4.4.	Rozšírenie našej dopravnej politiky a infraštruktúry na našich susedov	134
4.5.	Posilnenie spolupráce s cieľom odstrániť dopravné prekážky	135

Zoznam iniciatív

1. Skutočný vnútorný trh služieb železničnej dopravy.....	44
2. Dokončenie projektu jednotné európske nebo.....	46
3. Kapacita a kvalita letísk.....	48
4. Koncept „Blue Belt“ v námornej doprave a prístup na trh v prístavoch.....	50
5. Vhodný rámec pre vnútrozemskú vodnú dopravu.....	51
6. Cestná nákladná doprava.....	54
7. Multimodálna preprava tovaru: e-Freight (elektronická nákladná doprava).....	56
8. Sociálny zákonník pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy.....	58
9. Sociálna agenda pre námornú dopravu.....	59
10. Sociálne zodpovedné odvetvie leteckej dopravy.....	60
11. Zhodnotenie prístupu EÚ k pracovným miestam a podmienkam vo všetkých druhoch dopravy.....	62
12. Bezpečnostná ochrana nákladu.....	64
13. Vysoká úroveň bezpečnosti cestujúcich s minimálnymi nepríjemnosťami.....	65
14. Bezpečnostná ochrana pozemnej dopravy.....	67
15. Kompletná bezpečnostná ochrana.....	68
16. Vytvorenie „vízie nulovej nehodovosti“ v oblasti bezpečnosti cestnej dopravy.....	71
17. Európska stratégia pre bezpečnosť civilného letectva.....	72
18. Bezpečnejšia lodná doprava.....	74
19. Bezpečnosť železničnej dopravy.....	76
20. Preprava nebezpečných tovarov.....	77
21. Práva cestujúcich.....	78
22. Súvislá priama mobilita až na miesto určenia.....	79
23. Plány na zabezpečenie kontinuity mobility.....	81
24. Technologický plán.....	92
25. Stratégia inovácie a zavádzania.....	93
26. Regulačný rámec pre inovatívnu dopravu.....	93
27. Cestovné informácie.....	94
28. Označovanie automobilov, pokiaľ ide o emisie CO ₂ a palivovú úspornosť.....	95
29. Nástroje na výpočet uhlíkovej stopy.....	95
30. Ekologický spôsob jazdy a obmedzenia rýchlosti.....	96
31. Plány mestskej mobility.....	100
32. Rámec EÚ na spoplatnenie používateľov mestských ciest.....	101
33. Stratégia mestskej logistiky s takmer nulovými emisiami do roku 2030.....	103
34. Základná sieť strategickej európskej infraštruktúry – Európska sieť mobility.....	111

35. Multimodálne koridory pre nákladnú dopravu na dosiahnutie udržateľných dopravných sietí.....	114
36. Ex-ante hodnotiace kritériá projektov.....	116
37. Nový rámec financovania pre dopravnú infraštruktúru.....	119
38. Zapojenie súkromného sektora.....	121
39. Inteligentné stanovovanie cien a zdaňovanie.....	133
40. Doprava vo svete: Vonkajší rozmer.....	137

Úvod

Doprava je základ každého hospodárstva, pretože tvorí srdce dodávateľského reťazca. Bez dobrých dopravných sietí nie je možné riadne fungovanie vnútorného trhu. Investície do dopravnej infraštruktúry podporujú hospodársky rast; vytvárajú blahobyť; posilňujú obchod, územnú dostupnosť a mobilitu ľudí. Sú veľmi účinným motorom vytvárania pracovných miest. Pretože iné oblasti sveta zahajujú rozsiahle, ambiciózne programy investícií do dopravnej infraštruktúry, je veľmi dôležité, aby si Európa udržala svoje konkurencieschopné postavenie.

Doprava je tiež kľúčová zložka vysokej kvality života, ktorá sprístupňuje miesta a spája ľudí. Okrem svojej úlohy ako sprostredkovateľa predstavuje odvetvie dopravy samé o sebe dôležitú súčasť ekonomiky: v EÚ priamo zamestnáva okolo 10 miliónov osôb a na HDP sa podieľa približne 5 %; mnohé európske podniky majú vedúce postavenie v infraštruktúre, logistike, systémoch riadenia dopravy a výroby dopravných zariadení.

Integrácia trhu, hospodársky rast a činnosť dopravy sú úzko spojené. Efektívne dopravné spojenia uľahčili v EÚ vytvorenie a prehlbenie vnútorného trhu. Každé rozšírenie EÚ sprevádzal prudký rast dopravnej činnosti. Ešte však treba veľa urobiť, aby sa účinne prepojili dopravné systémy východnej a západnej časti Európy a aby sa rozšírenie stalo fyzickou realitou.

Prepojenie medzi vnútorným trhom a dopravou sa od začiatku európskej integrácie jednoznačne uznávalo. Dopravná politika bola zaradená do Rímskej zmluvy ako jedna zo spoločných politík. Maastrichtská zmluva doplnila v roku 1992 politiku transeurópskej siete, aby sa pomohlo dosiahnuť ciele vnútorného trhu a súdržnosti EÚ¹.

V tom istom roku 1992 Komisia uverejnila bielu knihu o spoločnej dopravnej politike, ktorá sa v zásade zaoberala otvorením trhu v súlade s prioritami tej doby. Takmer o desať rokov neskôr, v roku 2001, biela kniha zdôraznila potrebu riadiť rast dopravy dosahovaním vyváženého používania všetkých druhov dopravy.

Biela kniha poskytuje znovu všeobecný náhľad na vývoj v odvetví dopravy z hľadiska budúcich úloh a politických iniciatív, ktoré bude potrebné zvážiť. Doprava je aj naďalej kľúčovým prvkom hospodárskeho rozvoja a územnej a sociálnej súdržnosti, ale musí splniť nové ciele:

- Od posledného rozšírenia musí európska dopravná politika zahŕňať takmer celý kontinent a 500 miliónov občanov.
- Ide o jednu z hospodárskych obnov od najhlbšej svetovej hospodárskej krízy v 30. rokoch. Po kríze nasledovalo prudké zvýšenie cien ropy a iných komodít, ktoré bolo príznakom rastúcich nerovnováh vo využívaní celkových zdrojov.

¹ Dopravná politika sa v súčasnosti riadi ustanoveniami článkov 90 až 100 hlavy VI Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

- Medzinárodné spoločenstvo súčasne súhlasí s potrebou výrazne znížiť svetové emisie skleníkových plynov.

Úloha vytvoriť hospodárstvo, ktoré by efektívnejšie využívalo zdroje, je mimoriadne náročná najmä pre odvetvie dopravy, ktoré sa aj naďalej takmer úplne spolieha na ropu; v roku 2008 vypustilo o 34 %² emisií skleníkových plynov viac ako v roku 1990 a zostáva hlavným zdrojom hluku a znečistenia miestneho ovzdušia.

Súčasná biela kniha prijíma výzvu snažiť sa o hlbokú transformáciu dopravného systému, podporovať nezávislosť od ropy a vytvárať modernú infraštruktúru a multimodálnu mobilitu s pomocou inteligentných systémov riadenia a informačných systémov. Predkladá sa spolu s oznámením, ktoré poskytuje plán nízkouhlíkového hospodárstva do roku 2050 a nový plán energetickej účinnosti 2011 a tvorí súčasť iniciatívy Komisie „Efektívne využívanie zdrojov“.

Dokument je usporiadaný do troch hlavných častí:

- „*Časť I – Súčasný trendy a budúce výzvy: Zaoberá sa bez ropy*“ určuje výzvy, ktorým bude dopravný systém pravdepodobne čeliť v budúcnosti, na základe hodnotenia vývoja v nedávnej minulosti³ a posúdenia súčasných trendov⁴. Vysvetľuje najmä limity v emisiách skleníkových plynov, ktoré bude musieť doprava dodržať v súvislosti s opatreniami proti klimatickým zmenám.
- „*Časť II – Vízia na rok 2050: Integrovaná, udržateľná a efektívna sieť mobility*“ sa snaží sformulovať pravdepodobný a žiaduci spôsob, ako by dopravný systém mohol splniť tieto úlohy a poskytovať lepšie služby mobility občanom a podnikom v časovom horizonte do roku 2050. Víziu sprevádzajú ciele určené na riadenie politických opatrení v budúcom desaťročí.
- „*Časť III – Stratégia: Politiky s cieľom riadiť zmeny*“ je operatívna časť bielej knihy. Opisuje iniciatívy, ktoré sa musia vziať do úvahy v nasledujúcich desiatich rokoch s cieľom splniť ciele uvedené v časti I, priviesť odvetvie dopravy na udržateľnú cestu a preklenúť rozdiel medzi víziou a realitou.

² Toto číslo zahŕňa emisie medzinárodnej leteckej a námornej dopravy.

³ Podrobná analýza je v prílohe 2: „Následné hodnotenie dopravnej politiky na roky 2001–2010“ posúdenia vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“.

⁴ Opis možného vývoja dopravy do roku 2050, ktorý by nastal v prípade, že by sa neuplatnili nové politiky, ktoré by zmenili tendencie (referenčný scenár), je k dispozícii v prílohe 3: „Referenčný scenár (2010–2050)“ posúdenia vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“.

I – Súčasný trendy a budúce výzvy: Zbaviť sa závislosti od ropy

1. POHEAD DO NEDÁVNEJ MINULOSTI

1.1. Efektívnejšia, bezpečnejšia a chránená doprava...

1. Posledné desaťročie sa vyznačovalo intenzívnou dopravnou činnosťou, ktorá zodpovedala rovnako intenzívnej agende dopravnej politiky. Rozšírenie EÚ a stále väčšia integrácia svetových trhov zvýšili objemy nákladnej dopravy. Mobilita Európanov tiež rástla nehládac na vysokú úroveň preťaženia dopravy v mnohých mestách.
2. Dopravná politika EÚ pomohla doprave, aby sa stala efektívnejšia, bezpečnejšia a viacej chránená. **Otvorenie trhu** bolo úspešné najmä v cestnej doprave, a čo je pozoruhodné, aj v leteckej doprave, kde liberalizácia v 90. rokoch spôsobila bezprecedentný rast tak počtu prepravených cestujúcich, ako aj počtu trás pre prepravu v rámci EÚ.
3. Doprava sa stala oveľa **bezpečnejšia**. Počet osôb usmrtených v cestných nehodách bol v roku 2010 približne o 40 % nižší než v roku 2001, aj keď cieľ zníženia o 50 % nebol dosiahnutý. Bezpečnosť námornej dopravy sa taktiež zvýšila zásluhou následných právnych predpisov, ktoré okrem iného zakázali používanie ropných tankerov s jednoduchým trupom a vytvorili celoeurópsky systém monitorovania dopravy. Nové agentúry, ktoré sa venujú leteckej, železničnej a námornej doprave, dozerajú na bezpečnosť dopravných operácií EÚ.
4. Ľudia sú v strede pozornosti dopravnej politiky EÚ. Aby sa zabezpečila vysoká úroveň **kvality dopravných služieb** a dobré **pracovné podmienky**, právne požiadavky zaisťujú, že ani cestujúci, ani pracovníci, nie sú vystavení prílišnému zvyšujúcemu sa tlaku konkurencie na dopravných trhoch. EÚ vytvorila súbor práv cestujúcich, najskôr v leteckej doprave, neskôr v železničnej doprave a v poslednej dobe aj vo vodnej a autokarovej doprave.
5. **Bezpečnostná ochrana** sa stala záležitosťou európskej dopravnej politiky po 11. septembri 2001. Zatiaľ boli prijaté bezpečnostné pravidlá EÚ v leteckej a námornej doprave, ktoré zahŕňajú regulačné normy a režimy inšpekcií.
6. Vnútroštátna infraštruktúra predtým čiastočne ignorovala potreby vnútorného trhu EÚ. To viedlo k vytvoreniu **politiky TEN-T**. Po rozšírení EÚ v roku 2004 získalo prioritu 30 projektov. Niektoré z nich boli uskutočnené s veľmi kladnými účinkami pre zúčastnené regióny. Rozvíja sa európska vysokorýchlostná železničná sieť a na niektorých spojeniach vykázala pozoruhodný úspech. Mnohé projekty TEN-T však narážajú na plánovacie komplikácie a rozpočtové obmedzenia. Vplyv financovania EÚ sa ukazuje ako príliš slabý.

7. **Medzinárodné väzby** sa posilnili. So susednými krajinami sa vytvára spoločný letecký priestor (CAA – Common Aviation Area). Komplexné dohody o leteckej doprave boli v roku 2007 podpísané s USA a v roku 2009 s Kanadou. Bola prerokovaná Zmluva o dopravnom spoločenstve pre juhovýchodnú Európu. EÚ aktívne podporila prijatie Dohovoru o pracovných normách v námornej doprave Medzinárodnej organizácie práce (ILO) v roku 2006 – nový „Zákon o právach“ námorníkov. Zastúpenie Európy v medzinárodných inštitúciách, ako je Medzinárodná námorná organizácia (IMO) a Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), by bolo efektívnejšie, keby EÚ vystupovala jednotne, ale členské štáty nie sú ochotné takéto prístup akceptovať.

1.2. ...ale žiadne štrukturálne zmeny s cieľom znížiť závislosť od ropy a emisie CO₂

8. Doprava je aj naďalej takmer úplne **závislá od fosílnych palív** ako zdroja energie. Je to jediný sektor, kde sa emisie **skleníkových plynov (GHG – greenhouse gas)** počas posledných 20 rokov neustále zvyšovali a v súčasnosti prekračujú úroveň roka 1990 približne o jednu tretinu. Technický pokrok zaistil vyššiu energetickú účinnosť, ale to nestačilo na vyváženie zvyšujúcich sa objemov prepráv.

9. Úspešné sprísnenie noriem emisií z vozidiel (triedy “Euro”) a zvýšenie kvality palív podstatne znížili emisie znečisťujúcich látok a častíc spojené s dopravou. Ale **znečistenie** aj tak v mnohých mestských a iných citlivých oblastiach ešte prekračuje zákonné limity: sú potrebné ďalšie opatrenia na zlepšenie kvality ovzdušia.

10. Negatívny vplyv dopravného systému na životné prostredie súvisí tiež s dopravnými modelmi, ktoré v súčasnosti prevládajú tak v nákladnej, ako aj osobnej cestnej doprave. Efektívnejšie a ekologickejšie druhy železničnej a vodnej dopravy nevyužili svoj potenciál v prepravách na stredné a dlhé vzdialenosti, ktoré predstavujú dve tretiny prejedných kilometrov a emisií. Niektoré faktory by bolo možné vysvetliť **malou prítlačivosťou alternatív pre cestnú dopravu:**

– Investície do modernizácie železničnej siete a do prekladacích zariadení neboli dostačujúce na riešenie problematických miest v multimodálnej doprave. Siete jednotlivých druhov dopravy sú zle prepojené. Politika TEN-T nemala finančné zdroje a skutočný kontinentálny multimodálny výhľad.

– Na začiatku 21. storočia boli železnice jediným druhom dopravy v EÚ, ktorý nebol otvorený hospodárskej súťaži. Právne predpisy, ktoré stanovujú otvorenie trhu nákladnej železničnej dopravy od roku 2007 a medzinárodnej osobnej železničnej dopravy od roku 2010, sa v prevažnej väčšine členských štátov vykonávajú pomaly a neúplne. Presadzovanie nie je dostatočné. Vnútroštátne trhy cestujúcich, ktoré predstavujú najväčší podiel obchodu, sú stále do značnej miery zatvorené. Nedostatočná hospodárska súťaž brzdila kvalitu a efektívnosť dopravných služieb.

– Námorná doprava na krátke vzdialenosti naráža na väčšie administratívne prekážky v porovnaní s pozemnými druhmi dopravy. Vnútroštátne hranice aj

naďalej spôsobujú na železnici neefektívnosť a vyvolávajú dodatočné náklady.

- Poplatky a dane neodrážajú úplne spoločenské náklady dopravy. Snahy internalizovať dopravné externality a odstrániť daňové nezrovnalosti neboli doteraz úspešné.

1.3. Podpora posledného vývoja

11. Najdlhšiu dobu trvalo stanovenie a prijatie niektorých najúčinnějších opatrení na podporu udržateľnosti dopravného systému. V súčasnosti však bol prijatý celý rad dôležitých rozhodnutí:

- V roku 2009 v súvislosti s balíkom v oblasti energetiky a klimatických zmien si EÚ vytýčila záväzný cieľ dosiahnuť do roku 2020 10% podiel energie z obnoviteľných zdrojov používaných v doprave⁵ a do roku 2020 znížiť intenzitu emisií skleníkových plynov v palivách o 6 %⁶;
- V roku 2009 prijala EÚ nariadenie o normách CO₂ pre nové osobné automobily⁷ a v decembri 2010 dosiahol Európsky parlament a Rada dohodu o konečnom znení nariadenia týkajúceho sa dodávkových automobilov. Vplyv bude značný, ale potrvá nejaký čas, pokiaľ sa úplne prejaví, lebo to závisí od jestvujúceho parku vozidiel, ktoré sa nahrádzajú. Zaradenie letectva do systému obchodovania s emisnými kvótami (ETS EÚ) od roku 2012 poskytne tiež podnety na zníženie emisií CO₂ a zaistí, aby prognózovaný rast emisií bol vyvážený rovnocenným znížením v iných odvetviach;
- V roku 2008 Komisia navrhla stratégiu obsahujúcu všetky druhy dopravy pre internalizáciu najdôležitejších externých nákladov, najmä nákladov spojených s: preťažením dopravy, emisiami skleníkových plynov, miestnym znečistením a hlukom. Pre cestnú nákladnú dopravu Komisia navrhuje zmeniť a doplniť smernicu o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami – takzvanú „smernicu Eurovignette“ – aby členské štáty mohli náklady na znečistenie ovzdušia a hluk zahrnúť do poplatkov založených na prejdenej vzdialenosti. Európsky parlament a Rada teraz prerokúvajú konečnú verziu.

⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie a o zmene a doplnení a následnom zrušení smerníc 2001/77/ES a 2003/30/ES, Ú. v. L 140, 5.6.2009, s. 16–62. Záväzný cieľ je vytýčený len pre pozemné druhy dopravy. Ale využívanie energie z obnoviteľných zdrojov v leteckej a námornej doprave môže samé o sebe prispieť k dosiahnutiu 10% cieľa.

⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/30/ES z 23. apríla 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 98/70/ES, pokiaľ ide o kvalitu automobilového benzínu, motorovej nafty a plynového oleja a zavedenie mechanizmu na monitorovanie a zníženie emisií skleníkových plynov, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 1999/32/ES, pokiaľ ide o kvalitu paliva využívaného v plavidlách vnútrozemskej vodnej dopravy, a zrušuje smernica 93/12/EHS.

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonné emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel (23. apríla 2009).

- V októbri 2010 bola EÚ na čele presadzovania celosvetovej dohody v ICAO za účasti 190 krajín o znížení vplyvu letectva na životné prostredie a zavedenie rámca pre opatrenia vychádzajúce z trhu.

12. Ešte je príliš skoro vyhodnotiť vplyv týchto opatrení v plnom rozsahu, ale uviedli v tomto odvetví do pohybu proces transformácie, ktorý je veľmi dôležitý naďalej rozvíjať a vo výhľade do roku 2050 prehľbovať a rozširovať.

2. HODNOTENIE DOPRAVNÝCH TRENDOV: DOTERAJŠÍ PRÍSTUP NIE JE UDRŽATELNÝ

13. Súčasné trendy pravdepodobne vyostria niektoré nevyriešené problémy z minulosti. Ukazuje to analýza Komisie o možnom ďalšom vývoji, ktorá uvádza scenár nezmenených politík („referenčný scenár“ v sprievodnom hodnotení vplyvu⁸).

14. Tento scenár predpokladá, že v rokoch 2010–2020 sa hospodárstvo zotaví z pomalého rastu predchádzajúceho desaťročia a vráti sa na priemernú mieru rastu z minulosti (2,2 % za rok) zásluhou vyššieho rastu produktivity predpokladaného v členských štátoch, ktoré už túto úroveň dobiehajú. Podľa prognóz sa však miera rastu HDP má do roku 2020 znížiť na 1,6 % za rok z dôvodu demografického starnutia a s tým spojeného zníženia počtu ľudí v produktívnom veku⁹.

2.1. Zvyšovanie cien ropy a vytrvalá závislosť od ropy

15. Zvyšujúci sa dopyt a náklady na ťažbu ovplyvnia úroveň a kolísavosť cien ropy. Podľa prognóz Medzinárodnej agentúry pre energiu (IEA) sa celosvetový dopyt po rope zvýši z 84 miliónov barelov za deň (mb/d) v roku 2009 na približne 100 mb/d v roku 2035¹⁰. Odvetvie dopravy sa podieľa takmer na 90 % prognózovaného zvýšenia vo využívaní ropy a samotná Čína by sa podieľala na polovici svetového zvýšenia v používaní ropy pre dopravu. Referenčný scenár predpokladá pomerne vysokú úroveň cien ropy v porovnaní s predchádzajúcimi prognózami¹¹ – 59 USD/barel v roku 2005 so zvýšením na 106 USD/barel v roku 2030 a 127 USD/barel v roku 2050 (v USD z roku 2008)¹².

⁸ Podrobnejší opis referenčného scenára pozri prílohu 3 o posúdení vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“.

⁹ Európska komisia, GR Hospodárske a finančné záležitosti: Správa o starnutí obyvateľstva z roku 2009: Hospodárske a rozpočtové prognózy pre členské štáty EÚ-27 (2008 – 2060). EUROPEAN ECONOMY 2/2009, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication14992_en.pdf.

¹⁰ Medzinárodná agentúra pre energiu (2010), World Energy Outlook 2010.

¹¹ Prognózy ceny ropy sú výsledkom modelovania svetovej energetiky so stochastickým modelom svetovej energetiky PROMETHEUS, ktorý vyvinula Národná technická univerzita v Aténach (E3MLab).

¹² Tieto prognózy zodpovedajú prognózam Medzinárodnej agentúry pre energiu (IEA): IEA vo svojej publikácii “Energy Technology Perspectives 2010 (výhľad energetických technológií 2010)” predpokladá pre rok 2030 cenu 115 USD za barel v cenách roku 2008 a pre rok 2050 cenu 120 USD za barel.

16. Doprava v EÚ je závislá od ropy a ropných produktov približne z 96 %¹³ svojich energetických potrieb¹⁴. V referenčnom scenári by ropné produkty v roku 2030 stále predstavovali 90 % potrieb odvetvia dopravy EÚ a 89 % v roku 2050.

2.2. Rastúce preťaženie dopravy a horšia dostupnosť

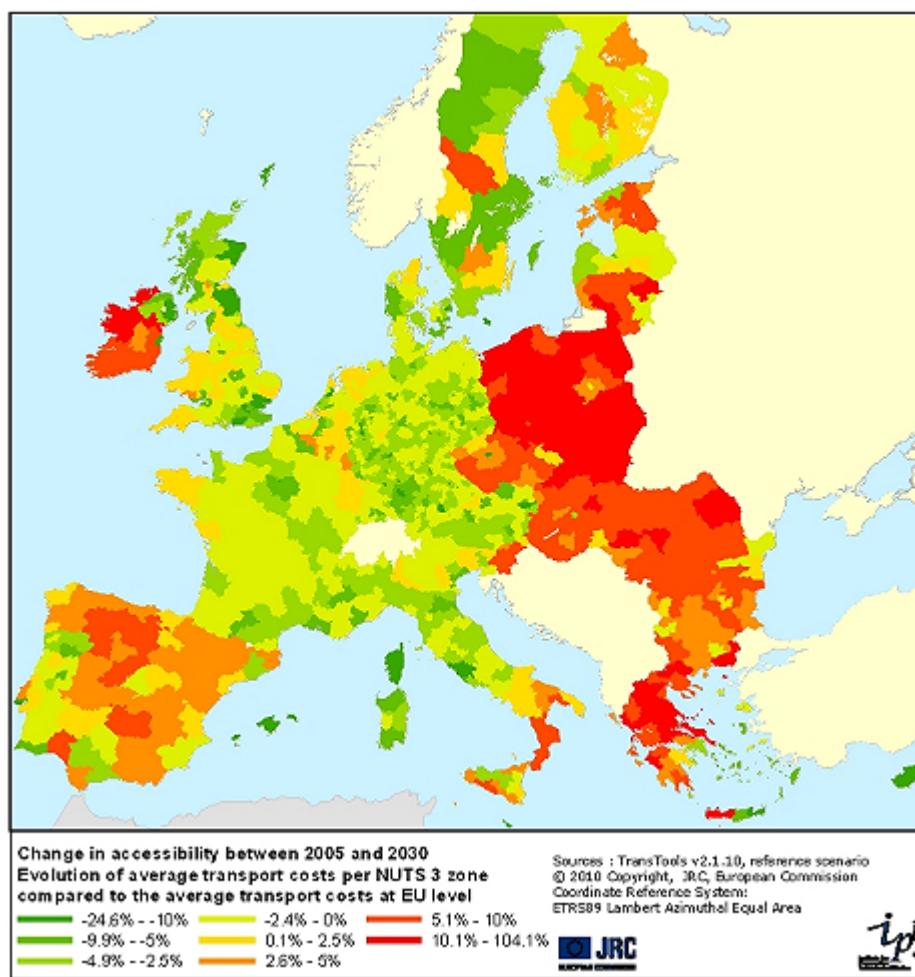
17. Očakáva sa, že bez politických zmien sa celková činnosť dopravy bude ďalej zvyšovať v súlade s hospodárskou aktivitou. Predpokladá sa, že činnosť nákladnej dopravy sa v roku 2030 v porovnaní s rokom 2005 zvýši asi o 40 % a do roku 2050 o niečo viac ako o 80 %¹⁵. Osobná doprava sa bude zvyšovať o trochu menej než nákladná doprava (34 % do roku 2030 a 51 % do roku 2050).
18. Rôzne druhy dopravy by si bez podstatných politických zmien všeobecne udržali svoj pomerný podiel. Cestná doprava by si zachovala dominantné postavenie tak v osobnej, ako aj nákladnej doprave v EÚ s tým, že osobné automobily by sa v roku 2050 podieľali viac ako dvoma tretinami na celkovej osobnej doprave.
19. Veľké preťaženie dopravy by bez účinných vyvažujúcich opatrení, ako je spoplatnenie používania ciest, malo v niektorých členských štátoch do roku 2030 vážny vplyv na cestnú dopravu. Zatiaľ čo preťaženie dopravy v mestách bude väčšinou závisieť od počtu vlastnených automobilov, rozrastania miest a miery dostupnosti alternatív verejnej dopravy, preťaženie na medzimestskej sieti by bolo výsledkom rastúcej činnosti nákladnej dopravy v určitých koridoroch, najmä tam, kde sa koridory križujú s mestskými oblasťami s veľmi silnou premávkou.
20. Referenčný scenár predpokladá, že náklady spojené s preťažením dopravy sa do roku 2050 zvýšia asi o 50 %, na takmer 200 miliárd EUR ročne.
21. Európske nebo a letiská budú preplnené. Očakáva sa, že letecká osobná doprava sa do roku 2020 zvýši o 50 % a letecká nákladná doprava o 125 %.
22. Súčasná situácia z hľadiska dostupnosti¹⁶ v EÚ ukazuje, že existuje výrazné delenie medzi centrálnymi a periférnymi oblasťami, pokiaľ ide o ich dopravné spojenie a náklady. Periférne oblasti majú vyššie priemerné náklady na dopravu nielen kvôli potrebe cestovať na väčšie vzdialenosti, ale aj z dôvodu drahších alebo menej efektívnych dopravných riešení, ktoré sú k dispozícii.

¹³ Zodpovedajúce celosvetové čísla sú veľmi podobné: 95 %.

¹⁴ Európska komisia, Energetika a doprava EÚ v číslach, 2010.
http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/statistics_en.htm.

¹⁵ Činnosť nákladnej dopravy zahŕňa medzinárodnú námornú dopravu.

¹⁶ Dostupnosť tu vychádza z koncepcie „potenciálnej dostupnosti“, ktorá predpokladá, že atraktivnosť miesta určenia sa s jeho veľkosťou zvyšuje a so vzdialenosťou, trvaním cesty alebo nákladmi sa znižuje. Presnejšie povedané, dostupnosť sa definuje ako generalizované dopravné náklady zo zóny *i* do zóny *j* pre úsek *r* (skupina komodity alebo účel cesty) v roku *t*, v porovnaní s objemami prepravy.



Poznámka: Vývoj priemerných dopravných nákladov pre oblasť NUTS 3 v porovnaní s priemernými dopravnými nákladmi na úrovni EÚ.

Zdroj: model TRANSTOOLS.

Obrázok 1: Zmena v dostupnosti od roku 2005 do roku 2030 v referenčnom scenári

23. Pravdepodobné zvýšenie cien paliva a úrovni preťaženia dopravy uvedené vyššie povedie k ďalším rozdielom v dostupnosti. Mnohé periférne oblasti najmä v nových členských štátoch budú aj naďalej zle napojené na európsku dopravnú sieť. Budú trpieť neúmerne viac preťažením dopravy a vysokými cenami paliva (pozri vyššie obrázok 1) s ohľadom na ich vysokú závislosť od málo početných nízko kapacitných cestných komunikácií a regionálnych leteckých spojov. Navyše v nových členských štátoch je v súčasnosti len asi 4 500 km diaľnic a žiadne vysokorýchlostné železničné trate; konvenčné železničné trate často nie sú v dobrom stave.

2.3. Zhoršujúca sa klíma a miestne prostredie

24. V referenčnom scenári by sa podiel emisií CO₂ z dopravy EÚ ako podiel všetkých emisií EÚ do roku 2030 naďalej zvyšoval na 38 % a takmer na 50 % do roku 2050¹⁷ z dôvodu pomerne malého zníženia emisií CO₂ z dopravy

¹⁷ Emisie CO₂ zahŕňajú medzinárodnú námornú a leteckú dopravu, ale vynechávajú emisie zo spaľovania v potrubnej doprave, pozemných činnostiach na letiskách a v prístavoch a činnostiach v teréne.

v porovnaní s odvetvím výroby elektrickej energie a inými odvetviami. Celkovo by emisie CO₂ z dopravy boli do roku 2030 ešte o 31 % vyššie a do roku 2050 o 35 % vyššie než ich úrovne v roku 1990 kvôli rýchlemu zvyšovaniu emisií z dopravy v priebehu 90. rokov. K rastúcemu podielu emisií by postupom času prispela i letecká a námorná doprava .

25. Keď nebudú existovať nové politiky, energia z obnoviteľných zdrojov v doprave by sa do roku 2050¹⁸ zvýšila iba na 13 % a elektrický pohon v cestnej doprave by do toho nijako významne nezasiahol¹⁹.
26. Externé náklady dopravy by sa naďalej zvyšovali. Rast dopravy by do roku 2050 viedol k zvýšeniu externých nákladov spojených s hlukom vo výške zhruba 20 miliárd EUR (+ 40 %) a k zvýšeniu externých nákladov spojených s nehodami vo výške 60 miliárd EUR (+ 35 %).
27. Emisie NO_x a pevné častice by do roku 2030 príslušne klesli asi o 40 % a 50 % a potom by sa zhruba stabilizovali. V dôsledku toho by sa externé náklady spojené s emisiami látok znečisťujúcich ovzdušie do roku 2050 znížili o 60 %.

3. BUDÚCE VÝZVY A OBMEDZENIA

3.1. Rastúca konkurencia na svetových dopravných trhoch

28. Európske ekonomické subjekty musia čeliť veľkému počtu svetových konkurentov. Svet napreduje vo všetkých oblastiach a hlboké zmeny navrhnuté v tejto bielej knihe by sa mali považovať nielen za príležitosť zvýšiť efektívnosť, ale aj za nevyhnutnú podmienku pre udržanie konkurencieschopnosti európskeho odvetvia dopravy a logistiky, ktorý musí zostať jednou z hybných síl európskeho rastu.
29. Európski výrobcovia dopravných zariadení zaujímali dlhú dobu vedúce postavenie v porovnaní so zvyškom sveta a o svetové trhy sa delili s málo početnými, väčšinou americkými a japonskými konkurentmi. Bolo to možné zásluhou ich prvenstva v špecifických inžinierskych technológiách a trvalých investícií do infraštruktúry. Toto vedúce postavenie sa v súčasnosti znižuje, pretože ostatné krajiny mohutne investujú do výskumu a vývoja a do infraštruktúry. Výdavky Číny na výskum a vývoj počas niekoľkých rokov vzrástli na dvojciferné číslo a očakáva sa, že tento rok sa Čína stane druhou najväčšou mocnosťou vo výskume a vývoji na svete so značným predstihom pred veľkými členskými štátmi EÚ. Navyše zatiaľ čo Čína vyvíja koordinované úsilie v najslubnejších špičkových oblastiach, snahy v európskom výskume sú aj naďalej rozptýlené.

¹⁸ Podiel energie z obnoviteľných zdrojov v doprave, ktorý je tu uvedený, je v súlade s definíciou zo smernice 2009/28/ES.

¹⁹ Referenčný scenár, ktorý bol dokončený začiatkom roka 2010, neberie do úvahy opätovné zahájenie iniciatívy CARS 21 (Konkurencieschopný automobilový regulačný systém pre 21. storočie) (po rozhodnutí Komisie 2010/K 280/08 zo 14. októbra 2010). Táto iniciatíva môže dať podnet na lepšie využívanie vozidiel na elektrický pohon do roku 2050 než v referenčnom scenári, kde sú podľa prognóz zanedbateľné.

30. Systém leteckej dopravy a jej dodávateľský reťazec vrátane leteckého priemyslu so špičkovými technológiami sú významnými prispievateľmi k európskemu hospodárstvu a konkurencieschopnosti Európy ako regiónu²⁰. Európske letecké spoločnosti a letiská majú vedúce postavenie na svete podobne ako európsky letecký priemysel. Bude mimoriadne náročné udržať si toto postavenie na celosvetovom trhu v dôsledku obmedzenia kapacít v Európe a rozsiahlych investícií do infraštruktúry leteckej dopravy v iných regiónoch. Udržanie konkurencieschopného európskeho systému leteckej dopravy a kľúčovej úlohy Európy ako medzikontinentálneho uzla leteckej dopravy bude mať pre európske hospodárstvo širší význam.
31. Číňania – ktorí sa doteraz opierali o európske, kanadské alebo japonské technológie – vyvinuli vo vysokorýchlostných železničiach vlastné vlaky. EÚ musí udržiavať krok so svetovým technologickým vývojom a zachovať si konkurenčnú výhodu v dopravných odvetviach s vysokou pridanou hodnotou.
32. Aj keď je Čína už najväčším výrobcom automobilov na svete, európske podniky stále ešte zaujímajú vedúce postavenie v konvenčných vozidlách, nákladných automobiloch a autobusoch. Investujú tiež do vývoja riešení alternatívnych palív a elektrických vozidiel. Kupci elektrických a hybridných vozidiel s dobíjaním z externého zdroja dostávajú v Číne značné motivačné odmeny. Očakáva sa, že tieto opatrenia pomôžu Číne dosiahnuť cieľ vo výrobe jedného milióna elektrických vozidiel za rok počínajúc rokom 2020. Bez zodpovedajúcich rámcových podmienok na dosiahnutie hospodárskej životaschopnosti inovačných riešení európski výrobcovia riskujú, že budú zaostávať za svetovými konkurentmi.
33. Pokiaľ ide o stavbu lodí, majú ázijské hospodárske subjekty dominantné postavenie v stavbe nákladných plavidiel. Európa zaujíma popredné miesto v technológii osobných lodí, lodí určených na osobitné účely, ako sú plávajúce bagre, a vo veľkej časti svetového priemyslu námorných zariadení. Lodenice a dodávatelia zariadení sú nevyhnuté prvky pre námornú dopravu a logistiku. Súčasne poskytujú technické riešenia pre veľmi potrebné zníženie emisií skleníkových plynov a iných emisií z lodnej dopravy. Preto je dôležité, aby si Európa zachovala odbornú spôsobilosť a prinajmenšom kritický objem stavby lodí.
34. Európske logistické spoločnosti – v súčasnosti nesporne na poprednom mieste na svete – tiež riskujú, že stratia podiely na trhu. Celé roky využívali výhodu vynikajúcej infraštruktúry, existencie voľného obchodu a malej byrokratickej záťaže doma. Dnes je európska infraštruktúra čím ďalej tým viac preťažená a alternatívy sa objavujú niekde inde. Pre porovnanie Čína už má najväčšiu sieť vysokorýchlostných železníc na svete a prístavy severnej Afriky – pružnejšie než ich európski partneri – súčasne prevzali veľké podiely v prekladaní tovaru. Medzi 20 najväčšími letiskami podľa počtu cestujúcich a objemu nákladu len príslušne šesť a štyri sú európske. Ťažisko svetovej

²⁰ Veľký význam letectva pre európske hospodárstvo a naše spoločnosti bol zdôraznený v roku 2010 počas erupcie islandskej sopky v apríli. Päť dní uzavretia európskeho vzdušného priestoru, ktoré malo za následok zrušenie 100 000 letov, 2 milióny uviaznutých cestujúcich a miliardy strát pre hospodárstvo, ukazujú, do akej miery je Európa závislá od efektívneho a dobre fungujúceho odvetvia leteckej dopravy.

dopravnej infraštruktúry sa postupne presúva do Ázie. Sú potrebné trvalé investície do dopravnej infraštruktúry a zjednodušenie administratívnych postupov, aby sa držalo na uzde toto podomieľanie významu EÚ ako svetovej logistickej platformy, bez ktorého európske logistické podniky stratia svetové vedenie.

3.2. Napätá bilancia uhlíku pre odvetvie dopravy

35. V októbri 2009 Európska rada podporila cieľ znížiť emisie skleníkových plynov v EÚ do roku 2050 v porovnaní s úrovňami roka 1990 o 80 až 95 %²¹. Komisia analyzovala globálne scenáre²², ktoré by nákladovo efektívnym spôsobom umožnili splniť cieľ 2 °C. Výsledky v súlade s prácou Medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC) ukazujú, že zníženie svetových emisií do roku 2050 o polovicu v porovnaní s rokom 1990 má za následok zníženie domácich emisií²³ EÚ o približne 80 % do roku 2050 v porovnaní s rokom 1990²⁴. Tento cieľ stanovuje hranice tiež pre vývoj v odvetví dopravy.
36. Modelová analýza ukázala, že odvetvie dopravy sa musí pripraviť na zníženie emisií z dopravy v roku 2050 približne o 60 % v porovnaní s úrovňami roka 1990. To by zodpovedalo zníženiu emisií vo výške približne 70 % pod dnešnú úroveň.

Emisie skleníkových plynov z dopravy EÚ v roku 2008²⁵

Podiel rôznych druhov dopravy na emisiách skleníkových plynov z dopravy bol v roku 2008 takýto²⁶: 71,3% pochádzalo z cestnej, 13,5 % z námornej, 12,8 % z leteckej, 1,8 % z vnútrozemskej vodnej a 0,7 %²⁷ zo železničnej dopravy.

Aj keď to nie sú celkom spoľahlivé údaje o rozdelení celkových emisií na osobnú a nákladnú dopravu, výskum ukazuje, že osobná doprava sa podieľala na 60 %

²¹ Podľa Medzivládneho panelu o zmene klímy (IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change) rozvinuté hospodárstva budú musieť byť do roku 2050 takmer bezuhlíkové, aby sa zamedzilo katastrofálnym následkom emisií skleníkových plynov na klímu: B. Metz et al. (eds), Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change (Príspevok pracovnej skupiny III k štvrtej hodnotiacej správe Medzivládneho panelu o zmene klímy), 2007.

²² KOM (2011)112. Plán pre nízkouhlíkové hospodárstvo do roku 2050 a sprievodné posúdenie vplyvu.

²³ Sčítaním emisií zo všetkých odvetví okrem medzinárodnej námornej dopravy a využívania pôdy.

²⁴ Tento cieľ by si vyžadoval, aby sa celkové emisie EÚ znížili z približne 5 080 Mt ekvivalentu CO₂ v roku 2008 (okrem zásobníkov námorných plavidiel a využívania pôdy, zmien vo využívaní pôdy a lesného hospodárstva (LULUCF)) na približne 1 120 Mt ekvivalentu CO₂ v roku 2050.

²⁵ Na celosvetovej úrovni doprava v roku 2008 vyprodukovala 22 % celosvetových emisií CO₂ (6 604,7 Mt CO₂) a bola tak druhým najväčším odvetvím po výrobe elektrickej energie a tepla. V emisiách CO₂ z dopravy prevláda cestná doprava s približne 73 % emisií a po nej nasleduje medzinárodná námorná doprava (9 %) a letecká doprava (7 %). Zvyšok (približne 11 %) pochádza z vnútroštátnej plavby a leteckej, železničnej a potrubnej dopravy. Zdroj: Medzinárodná agentúra pre energiu (2010), CO₂ Emissions from Fuel Combustion 2010 (Emisie CO₂ zo spaľovania paliva, 2010) OECD/IEA, Paríž.

²⁶ Tieto čísla zahŕňajú medzinárodnú leteckú a námornú dopravu, ale vynechávajú emisie zo spaľovania v potrubnej doprave, pozemných činnostiach na letiskách a v prístavoch a činnostiach v teréne.

²⁷ Tieto čísla zahŕňajú iba emisie z používania nafty, ale nie z používania elektrickej energie. Keď sa pozrieme na konečnú spotrebu energie v jednotlivých druhoch dopravy, elektrická energia predstavuje v železničnej doprave približne 66 % spotreby energie.

z celkového množstva²⁸. Dopravné prieskumy ukazujú, že prevažujúca väčšina ciest (97,5 %) sa uskutočňuje na „krátke“ vzdialenosti (nie dlhšie než 100 km). Ale ostatných 2,5 % ciest sa podieľa na viac ako polovici (53 %) všetkých osobokilometrov (osobokm)²⁹. Pokiaľ ide o rozdelenie medzi mestskou dopravou a dopravou mimo mesta, odhady ukazujú približne na štvrtinu (23 %) emisií z dopravy pochádzajúcich z mestských oblastí^{30,31}.

V emisiách skleníkových plynov možno určiť zhruba tieto podiely³²:

1) Mestská doprava osôb a nákladu: podieľa sa na ~23 % emisií a uskutočňuje sa väčšinou automobilmi (16 % z celkových dopravných emisií), po ktorých nasledujú autobusy (0,5 %), motocykle (0,5 %) a dodávkovými automobilmi (6 %). Cyklistika a pešia doprava sa podieľala na 13 % mestských osobokm bez emisií;

2) Medzimestská a regionálna doprava (do 500 km): podieľa sa na ~33 % emisií a uskutočňuje sa väčšinou automobilmi (~29 % z celkových dopravných emisií), po ktorých nasledujú lietadlá (~2 %) a motocykle (~1 %). Autokary a autobusy, železničná doprava a vnútrozemská plavba produkujú spolu približne 1 % emisií;

3) Nákladná doprava v rámci EÚ a regionálna nákladná doprava (na dlhé a stredné vzdialenosti): podieľa sa na ~23 % emisií, uskutočňuje sa väčšinou cestnou dopravou (približne 19 % celkových emisií z dopravy), po ktorej nasleduje námorná doprava (~2,5 %)³³, vnútrozemská plavba a železničná doprava s celkovým podielom približne 1,5 %.

4) Medzikontinentálna a medzinárodná doprava (nad 500 km): podieľa sa na viac ako 10 % emisií a uskutočňuje sa v zásade leteckou dopravou;

5) Medzikontinentálna nákladná doprava: podieľa sa na ~11 % emisií a prevláda v nej námorná doprava;

²⁸ Zdroj: Dopravné modely PRIMES-TREMOVE a TREMOVE.

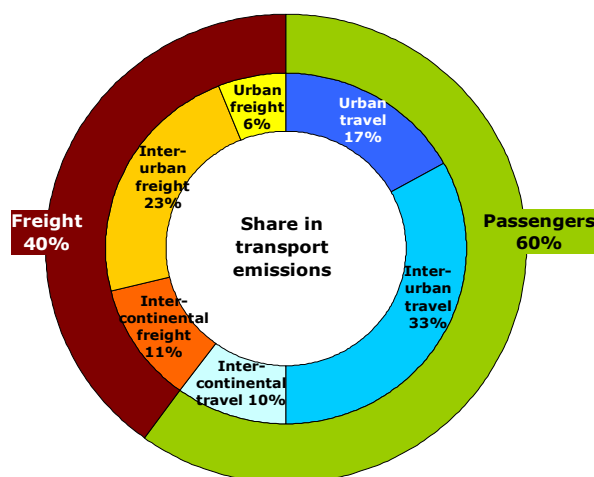
²⁹ Zdroj: Model TRANSTOOLS.

³⁰ Celkové emisie zahŕňajú palivá medzinárodných zásobníkov.

³¹ Zdroj: Dopravné modely PRIMES-TREMOVE a TREMOVE.

³² Na účel určenia možností znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy bol dopravný systém rozdelený do piatich veľkých úsekov. Čísla predstavujú hrubý odhad (~), pretože presné údaje nie sú pre tieto kategórie vždy k dispozícii.

³³ Vzhľadom na nedostatok štatistických údajov je rozdelenie emisií CO₂ z námornej dopravy v rámci EÚ a mimo EÚ orientačným odhadom spojeným s veľkou mierou neistoty. Najnovšie preskúmanie uskutočnené spoločnosťou CE Delft ukázalo, že emisie CO₂ z námornej dopravy v rámci EÚ by mohli predstavovať 22 % až 54 % celkových emisií z námornej dopravy. (Zdroj: CE Delft (2009), Technical support for European action to reducing Greenhouse Gas Emissions from international maritime transport (Technická podpora európskych opatrení na zníženie emisií skleníkových plynov z medzinárodnej námornej dopravy).



Poznámka: Osobná doprava (60 %), Mestská doprava (17 %); Medzimestská doprava (33 %); Medzikontinentálna doprava (10 %); Nákladná doprava (40%); Mestská nákladná doprava (6 %); Medzimestská nákladná doprava (23%); Medzikontinentálna nákladná doprava (11%);

Obrázok 2: Podiel emisií skleníkových plynov z dopravy EÚ v roku 2008 (odhady)

37. Analýza údajov o emisiách z dopravy ukazuje, že ich najväčším zdrojom je osobná doprava – najmä automobily, ktoré sa podieľajú približne na dvoch tretinách emisií z cestnej dopravy. Zatiaľ čo však emisie z automobilov sa znižujú, emisie z nákladnej cestnej dopravy sa stále zvyšujú. Ďalšia výzva – v dlhodobejšom výhľade – spočíva v leteckej a námornej doprave, u ktorých sa predpokladá, že budú mať najvyššiu mieru rastu v emisiách (do roku 2050 príslušne 150 % a 110 % nad úroveň roka 1990 v porovnaní s 13 % v prípade cestnej dopravy v referenčnom scenári).
38. Emisie z dopravy možno považovať za produkt troch rozsiahlych zložiek: úrovne činnosti dopravy, energetickej intenzity dopravnej činnosti a náročnosť energie používanej v doprave na skleníkové plyny. Výrazný pokles emisií si vyžiada konanie vo všetkých troch faktoroch, lebo nie je pravdepodobné, že samotný technologický pokrok umožní ich 60% zníženie do roku 2050.
39. Objem prepravy bol hlavnou hybnou silou dopravných emisií. Je druhou stranou mince integrácie trhu a dobrého fungovania dopravného systému. Objemy prepravy možno obmedzovať nástrojmi riadenia dopytu, ktoré by nemali byť prekážkou ekonomickej efektívnosti, regionálnej súdržnosti alebo slobody cestovania, ale skôr spôsobom poskytovania hodnotných alternatív pre mobilitu.
40. Zložku energetickej efektívnosti je možné zlepšiť použitím najefektívnejších druhov dopravy (ich kombinácie) a zvýšením efektívnosti v každom druhu dopravy: táto myšlienka je začlenená do koncepcie kombinovania viacerých druhov dopravy³⁴. Zvýšenie atraktívnosti najefektívnejších druhov dopravy

³⁴ Táto koncepcia bola zavedená v roku 2006 v dokumente Komisie „Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent – Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001“ (SEK(2006) 768). Komodalita bola definovaná ako účinné využívanie rozličných druhov dopravy samostatne a vo vzájomnej kombinácii.

(a teda podielu príslušných druhov dopravy), prehĺbenie integrácie jednotlivých druhov dopravy a zlepšenie koeficientu vyťaženia by znížilo využívanie energie a bolo by stredom pozornosti iniciatív zameraných na dosiahnutie jednotného dopravného priestoru opísaného v časti III.

41. Tretí prvok si vyžaduje opatrenia v intenzite skleníkových plynov energie používanej v doprave. Cieľom normy nízkouhlíkového paliva stanovenej v smernici o kvalite paliva je zahájiť tento proces. Môže to zahŕňať buď používanie nízkouhlíkových palív v jestvujúcich motoroch, alebo zavedenie nových typov technológií motorov, ktoré môžu používať nízkouhlíkovú energiu. Eliminácia emisií uhlíka sa môže skutočne dosiahnuť len vtedy, ak stále efektívnejšie vozidlá budú v širokom meradle používať alternatívne, nízkouhlíkové palivá spolu so zodpovedajúcou infraštruktúrou a systémami.

3.3. Prísne požiadavky na investície do infraštruktúry

42. Náklady na infraštruktúru EÚ, ktoré by boli potrebné na uspokojenie dopytu po doprave, sa na roky 2010–2030 odhadujú na viac ako 1,5 bilióna EUR. V nasledujúcich rokoch a desaťročiach bude však čím ďalej tým ťažšie nájsť prostriedky na investovanie do dopravnej infraštruktúry:
- starnúca spoločnosť má za následok, že väčšie množstvo zdrojov pohltia výdavky na sociálne zabezpečenie;
 - hospodárska kríza v rokoch 2008–2009 citeľne zasiahla verejné rozpočty a súkromné úverovanie. Zanechá dedičstvo dlhého konsolidačného procesu;
 - zavedenie vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami a väčšie využívanie verejnej dopravy zníži príjmy zo spotrebných daní na benzín a naftu.
43. Tento vývoj urýchli klesajúce trendy v dopravnej infraštruktúre financovanej zo štátneho rozpočtu, ktoré pred finančnou krízou boli do určitej miery kompenzované zvýšením vo financovaní zo súkromného sektora. Finančný nedostatok musí byť preklenutý spoločnými úsiliami vlád, EÚ, finančných inštitúcií a za pomoci nových modelov kapitálových trhov a nových cenových mechanizmov, napríklad stanovenie poplatkov súvisiacich s preťažením dopravy. Celkové mechanizmy financovania sa musia viac prikláňať k zásade „používateľ platí“.
44. Zlá dopravná infraštruktúra je prekážkou pre hospodárstvo. Početné štúdie potvrdzujú vzťah medzi zemepisnou prístupnosťou a hospodárskym rastom. Predovšetkým najnovšia štúdia³⁵ vychádzajúca z príkladu Nemecka ukazuje, že napojenie na vysokorýchlostnú železničnú sieť podstatne zvyšuje mieru hospodárskeho rastu miest.

³⁵ Ahlfeldt, Gabriel M. a Feddersen, Arne (2010) From periphery to core: economic adjustments to high speed rail (Od periférie k jadrú: hospodárska adaptácia na vysokorýchlostné železnice). London School of Economics & University of Hamburg. (Neuverejnené.), <http://eprints.lse.ac.uk>.

3.4. Potreba nového prístupu k mobilite

45. Vyvodzuje sa záver, že doterajší prístup nie je udržateľný: zvyšujúce sa dopravné náklady podnikov budú brzdiť hospodársky rast, prísne obmedzenie uhlíka v hospodárstve EÚ sa nebude dodržiavať a občania budú limitovaní vo svojej osobnej mobilite a ochudobnení drahším prístupom k tovarom a službám.

II – Vízia na rok 2050: integrovaná, udržateľná a efektívna sieť mobility

1. VEĽKÁ PRÍLEŽITOSŤ

46. Svetové hospodárstvo sa vo zvýšenej miere vyznačuje tým, že na trhu sa objavujú noví silní účastníci. Budúca prosperita nášho kontinentu bude závisieť od schopností všetkých jeho oblastí zostať súčasťou plne integrovaného svetového hospodárstva. Efektívne dopravné spojenia sú pre plnenie tohto cieľa veľmi dôležité. Obmedzenie mobility nie je riešením.
47. Zachovanie mobility bude možné, len ak bude udržateľná. Európsky dopravný systém sa rozvíjal v súvislosti so všeobecne lacnou ropou, rozširujúcou sa infraštruktúrou, vedúcim postavením v oblasti technológií a malými obmedzeniami pre životné prostredie, ale teraz sa musí prispôbiť rozdielnym rámcovým podmienkam. Prognózovaný rast rozvíjajúcich sa hospodárstiev a svetovej populácie je spojený s vyvíjaním tlaku na prírodné zdroje. Ako je uvedené v časti I, ak sa neprijmú žiadne opatrenia, doprava zostane takmer úplne závislá od ropy a mimoriadne citlivá na dve intenzívne hybné sily: rastúca nerovnováha medzi svetovým dopytom a ponukou ropy a potrebou znížiť emisie skleníkových plynov.
48. Odklon od ropy bude nevyhnutný. Nie je to len veľká výzva, ale aj príležitosť prehodnotiť spôsob, akým sa mobilita v našej spoločnosti organizuje a riešiť celý rad iných závažných a zatiaľ nevyriešených problémov: vysoká úroveň preťaženia dopravy, hluk a znečistenie ovzdušia v mestách; tisíce mŕtvych a milióny zranených na európskych cestách. Bezpečnosť Európy sa takisto zvýši odklonom od závislosti od dodávok ropy z čoraz viac nestabilných častí sveta.
49. Technologická výzva poskytuje navyše veľkú príležitosť. Hlboká transformácia môže viesť k značnému pokroku v dopravnom systéme, ktorý by inak smeroval prinajlepšom iba k okrajovému zvýšeniu efektívnosti. Napriek novým obmedzeniam nemusia byť úrovne dopravných služieb znížené. Štrukturálne zmeny v doprave môžu zlepšiť kvalitu života a životného prostredia a súčasne zachovať slobodu ľudí cestovať a konkurencieschopnosť priemyslu EÚ.
50. Transformácia dopravy a zaistenie, aby bola efektívnejšia, ekologickejšia, bezpečnejšia a spoľahlivejšia, nebude možné iba vďaka malému množstvu vybraných intervencií. Doprava je zložitý systém založený na vzájomnej súčinnosti infraštruktúry, vozidiel, informačnej technológie, pravidiel a správania. Všetky tieto prvky musia byť súčasťou spoločnej vízie pre zmenu.
51. Riešenia, ktoré nie sú uskutočniteľné, alebo majú malý vplyv, pokiaľ ich príjme iba niekoľko jednotlivcov a prevádzkovateľov, môžu byť účinné, ak budú základom nového systému: hromadná výroba môže znížiť náklady na ekologické technológie; početnosť a bezpečnosť verejnej dopravy sa zvýšia, keď bude viac používateľov; dostatočné objemy môžu odôvodniť vyčlenené koridory nákladnej dopravy, ktoré zaisťujú spoľahlivejšiu dopravu; viac

- bicyklov a menej vozidiel na ceste vedie k príjemnejšej a bezpečnejšej cyklistike.
52. Transformácia dopravy je tiež veľkou príležitosťou pre odvetvie výroby vozidiel a zariadení a pre logistických prevádzkovateľov, pretože ostatné oblasti sveta budú stáť pred podobnými obmedzeniami zdrojov, zatiaľ čo celkový dopyt po mobilite stále rastie. Najlepšia technológia bude ťažiť z rozšírenia trhu vhodného na jej obchodné využitie.
 53. Osobná mobilita, a najmä cestná doprava, sú celosvetovým problémom. Medzinárodná agentúra pre energiu (IEA)³⁶ predpokladá, že počet automobilov na svete sa do roku 2050 zvýši z dnešných približne 750 miliónov na viac ako 2,2 miliardy. Tieto automobily by museli byť oveľa ekologickejšie a efektívnejšie než v súčasnosti. Čína je už najväčším svetovým trhom automobilov, ale má tiež program rozsiahlych investícií do železníc. Schopnosť poskytovať služby na týchto medzinárodných trhoch bude pre priemysel EÚ rozhodujúca. Na druhej strane oneskorené opatrenia a pomalé zavádzanie nových technológií by mohlo odsúdiť odvetvie dopravy EÚ na nezvratný úpadok.
 54. Všeobecnejšie povedané, schopnosť minimalizovať využívanie niekdajších bohatých zdrojov bude kľúčom k budúcej konkurencieschopnosti. V súlade s hlavnou iniciatívou „Európa efektívnejšie využívajúca zdroje“ zavedenou v rámci stratégie Európa 2020³⁷ je zásadným cieľom európskej dopravnej politiky pomôcť vytvoriť systém, ktorý poskytuje kvalitné služby mobility a súčasne využíva menej zdrojov. V praxi musí doprava využívať menej energie, ekologickejšiu energiu a lepšie využívať modernú infraštruktúru.
 55. Nasledujúce oddiely ukazujú, ako splniť tieto ciele a pritom zachovať rovnováhu medzi ekonomickými, sociálnymi a environmentálnymi otázkami. Vízia je inšpiráciou pre stratégiu Európskej dopravnej politiky v nadchádzajúcich desaťročiach a poskytuje základ pre konkrétne návrhy na najbližšiu budúcnosť. Vychádza pochopiteľne so súčasných dostupných informácií a chápania pravdepodobného technologického vývoja. Bude to určite prekvapujúce, ale v najbližšej budúcnosti musíme uskutočniť veľa rozhodnutí – akú infraštruktúru postaviť, do akej technológie investovať, aké zariadenie nakúpiť – ktoré budú mať vplyv na niekoľko nadchádzajúcich desaťročí a musia sa riadiť víziou do budúcnosti: prístup „počkáme a uvidíme“ si nemôžeme dovoliť. S ohľadom na budúce neistoty je súčasne dôležité zaistiť, aby politika bola dostatočne pružná a odolná s cieľom zvládnuť neočakávaný vývoj.

³⁶ Medzinárodná agentúra pre energiu (2010), Energy Technology Perspectives (Výhľady energetickej technológie) 2010.

³⁷ KOM (2010) 2020, EURÓPA 2020 – Stratégia na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu.

2. INTEGROVANÁ VÍZIA PRE RÔZNE SEGMENTY DOPRAVY

2.1. Riadenie osobných a nákladných áut mimo miest

56. Mestský kontext kladie najväčšie nároky na udržateľnosť dopravy. Mestá v súčasnosti najviac trpia preťažením dopravy, zlou kvalitou ovzdušia a vystavením hluku. Mestská doprava je významný zdroj emisií z dopravy. V mestách dochádza k 69 % cestných nehôd³⁸. Zásada subsidiarity súčasne upozorňuje na opatrný prístup na európskej úrovni.
57. Mestský rozmer sa stane dokonca ešte dôležitejší, lebo sa predpokladá, že percento Európanov žijúcich v mestských oblastiach sa v roku 2050 zvýši zo súčasných 74 % na 85 %³⁹. Projektovanie udržateľných miest je jedna z najväčších úloh tvorcov politiky.
58. Mestské prostredie našťastie poskytuje z hľadiska mobility mnoho alternatív. Prechod na ekologickejšiu energiu je zjednodušený nižšími požiadavkami na kapacitu vozidiel⁴⁰. Možnosti výberu vo verejnej doprave sú širšie, zároveň sa k nim pripája pešia a cyklistická doprava. Riadenie dopytu a uvedomelé územné plánovanie môže tiež značne prispieť k menším objemom prepravy.
59. Automobily sú dnes v Európe najpopulárnejším spôsobom osobnej dopravy⁴¹. Úspech automobilov možno spätne vysledovať až do ich multifunkčnosti: poskytujú súvislú priamu dopravu až na miesto určenia, ktorá je vždy k dispozícii a odolná voči vplyvom počasia s ďalšou výhodou ochrany súkromia a schopnosti pokryť krátke aj dlhé vzdialenosti. Táto multifunkčnosť má však podstatný nedostatok: osobné auto je málokedy optimálnym druhom dopravy používaným z hľadiska energetickej účinnosti. Podľa údajov Spojeného kráľovstva⁴² je 60 % áut na cestách obsadených len jednou osobou. V prípade dochádzania do zamestnania a pracovných ciest sa percento zvyšuje približne na 85 %.
60. Z dôvodu nedostatku mestského priestoru, rastúcich nákladov na energiu a za používanie infraštruktúry by sa doprava v nadchádzajúcich desaťročiach nemala naďalej sústreďovať na viacúčelové vozidlá, ktoré spravidla jazdia nedostatočne využité. Pravdepodobne sa v značnej miere rozšíria menšie, ľahšie a špecializovanejšie osobné vozidlá. Veľké alebo dlhé vozidlá sa budú čím ďalej tým viac používať, len keď budú takéto charakteristiky potrebné.

³⁸ Zdroj: Európske observatórium bezpečnosti cestnej premávky – Databáza Spoločenstva o nehodách na cestách v Európe (CARE) – údaje z roku 2009.

³⁹ Odbor hospodárskych a sociálnych záležitostí Organizácie Spojených národov/oddelenie pre obyvateľstvo (2009), Perspektívy v oblasti svetovej urbanizácie – revízia z roku 2009, <http://esa.un.org/unpd/wup/index.htm>

⁴⁰ Najnovšia skúška elektrických vozidiel v Spojenom kráľovstve ukázala, že priemerný počet denne prejdených míľ používateľov je 23 (37 km). <http://www.cabled.org.uk/>

⁴¹ Osobné automobily uskutočnili 82 % celej osobnej pozemnej dopravy meranej v osobo-km.

⁴² Ministerstvo dopravy Spojeného kráľovstva, 2008, Dopravné trendy: vydanie z roku 2008.

61. V mestských oblastiach pešia a cyklistická doprava spolu s verejnou dopravou často poskytujú lepšie alternatívy nielen z hľadiska emisií, ale aj rýchlosti⁴³: mohli by pohotovo nahradiť veľký podiel ciest na vzdialenosť menej ako 5 km. Okrem zníženia emisií skleníkových plynov prinášajú veľké výhody z hľadiska lepšieho zdravia, menšieho znečistenia ovzdušia a nižších emisií hluku, menšej potreby cestného priestoru a nižšieho využívania energie. Podpora pešej a cyklistickej dopravy by sa teda mala stať neoddeliteľnou súčasťou mestskej mobility a plánovania infraštruktúry.
62. Verejná doprava musí v kombinácii jednotlivých druhov dopravy získať vyšší podiel než v súčasnosti, byť ľahko dostupná pre každého a plne integrovaná s nemotorizovanými druhmi dopravy. Používanie integrovaného elektronického predaja cestovných lístkov a inteligentných kariet môže prevádzkovateľom a orgánom verejnej dopravy poskytnúť štatistické údaje v reálnom čase o správaní používateľov. S dodržaním právnych predpisov o ochrane osobných údajov možno tieto informácie použiť na optimalizáciu plánovania dopravných služieb a navrhovanie marketingových stratégií zameraných na zvýšenie využívania verejnej dopravy.
63. Verejnú dopravu by mohol podporiť aj širší rozsah možností; niektoré z nich vychádzajú z existujúcich koncepcií (trolejbusy) alebo z nových spôsobov prevádzkovania dopravy (systémy rýchlej autobusovej dopravy⁴⁴; používanie menších autobusov mimo dopravnej špičky; „odvoz na požiadanie“ za pomoci pokrokových rezervačných systémov). Osobné mobilné komunikačné prostriedky spôsobili revolúciu v informáciách o voľbách, ktoré sú k dispozícii, a v možnosti nákupu cestovných lístkov. Vnímané čakacie doby⁴⁵ možno výrazne znížiť eliminovaním neistoty a frustrácie, keď sa nevie, kedy príde ďalší autobus alebo vlak. Vyšší podiel ciest hromadnou dopravou umožní zvýšiť hustotu a početnosť dopravných služieb, posilniť spoje medzi mestom a vidiekom a vytvorí tak pozitívnu reťazovú reakciu v hromadných druhoch dopravy.
64. V Európe je významným faktorom „šedivenie obyvateľstva“, ktoré si bude vyžadovať, aby sa dopravné služby prispôbili zvyšujúcemu sa starnutiu populácie. Starší ľudia vo veku viac ako 65 rokov budú do roku 2050 predstavovať 29 % z celkovej populácie v porovnaní s dnešnými 17 %.

⁴³ Najnovšia štúdia uskutočniteľnosti pre londýnsky systém prenajímania bicyklov, ktorá zastávala stanovisko, že na vzdialenosť do 8 km je jazda na bicykli z hľadiska jazdnej doby konkurencieschopná so všetkými ostatnými druhmi dopravy.
<http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/businessandpartners/cycle-hire-scheme-feasibility-full-report-nov2008.pdf>.

Webová kvantitatívna štúdia medzi cyklistami a necyklistami uskutočnená v roku 2006 tiež ukázala, že rýchlosť sa vníma ako jedna z najkladnejších „hnacích síl“ jazdy na bicykli do práce v centre Londýna. Zdroj: TfL, 2008, *Cyklistika v Londýne*.

⁴⁴ Rýchla autobusová doprava je verejná dopravná služba poskytovaná autobusmi obvykle na vyčlenených jazdných pruhoch s veľkou frekvenciou a dlhšími intervalmi medzi zastávkami.

⁴⁵ Výskum tvrdí, že cestujúci vnímajú čakacie doby ako dlhšie, než sú skutočné čakacie doby na autobusových zastávkach, a preto by informačné systémy pre cestujúcich v reálnom čase mohli potenciálne znížiť vnímanú čakaciu dobu na autobusy, keď poskytnú presné informácie. Zdroj: Mishalani a kol. 2006. Passenger Wait Time Perceptions at Bus Stops (Vnímanie čakacej doby cestujúcich na autobusových zastávkach), *Journal of Public Transportation*, diel 9, č. 2, 2006 s. 89–106.

Približne jedna osoba zo šiestich je v EÚ zdravotne postihnutá^{46,47}. Kvalita, spoľahlivosť, bezpečnostná ochrana a dostupnosť, najmä pre osoby so zníženou mobilitou, a bezpečnosť verejnej dopravy, budú veľmi dôležité pre väčšie využívanie verejnej dopravy.

65. Pre mnohých však súkromná doprava zostane jedinou alternatívou kvôli zložitosti ich každodenných ciest. Bude nutné viac využívať palivovo úsporné vozidlá. Zníženie hmotnosti a rozmerov áut bude veľmi dôležité pre úsporu energie za podmienok zastavenia/rozjazdu mestskej dopravy a z dôvodov priestoru – ale vozidlá s ľahkou váhou a malými rozmermi môžu predstavovať problémy v bezpečnosti týkajúce sa kompatibility s veľkými vozidlami, takže môžu byť potrebné systémy na zabránenie zrážkam, navigačné systémy a čiastočná dopravná segregácia. To pomôže tiež starším vodičom.
66. Nové motory používajúce ekologickejšie zdroje energie by mali pomôcť znížiť emisie skleníkových plynov a súčasne prispievať k ďalším cieľom. Cesty v rámci každodenného dochádzania do zamestnania alebo na nákupy si nevyžadujú rozšírenú škálu, ktorú niektoré nové technológie ešte nie sú schopné poskytnúť, a vozové parky mestských autobusov, taxíkov a dodávok sú obzvlášť vhodné na zavedenie alternatívnych pohonných systémov a palív. Tým by sa mohlo výrazne prispieť k zníženiu intenzity oxidov uhlíka v mestskej doprave a zároveň pripraviť podmienky na testovanie nových technológií a príležitostí na ich včasné zavedenie na trh.
67. A napokon územné plánovanie, regulácia prístupu vrátane zón s nízkymi emisiami, prísnejšie kontroly parkovania, politiky cenotvorby a alternatívne formy dostupnosti (elektronická štátna správa, práca na diaľku atď.) by mohli výber mobility značne ovplyvniť. Veľmi dôležité je územné plánovanie a vhodná správa na úrovni funkčných mestských oblastí. Malo by sa zamerať na vytvorenie kompaktných miest, podporu dobrej koordinácie medzi dopravným plánovaním, obnovou bývalých priemyselných území a novými sídliskami. Používanie štandardných technológií (napr. pre elektronické mýtné systémy) a spoločných kritérií (napr. pre typy vozidiel, ktoré majú povolený vstup do zón s nízkymi emisiami) by pomohlo znížiť výrobné náklady a uľahčilo by ich dodržiavanie zo strany používateľov.
68. Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, mestá budú musieť lepšie využívať potenciál pre optimalizáciu mestskej logistiky. To možno dosiahnuť zmenou v plánovaní a organizácii mestského dopravného systému, rozsiahlym zavádzaním alternatívnych vozidiel a pohonných systémov a plným využívaním potenciálu moderných informačných technológií.

⁴⁶ Európska komisia, GR Hospodárske a finančné záležitosti: Správa o starnutí obyvateľstva z roku 2009: Hospodárske a rozpočtové prognózy pre členské štáty EÚ-27 (2008 – 2060). EUROPEAN ECONOMY 2/2009, http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication14992_en.pdf. „Základný“ scenár tejto správy spracovalo GR Hospodárske a finančné záležitosti, Výbor pre hospodársku spoluprácu, za podpory odborníkov členských štátov a schválila ho Rada ECOFIN.

⁴⁷ Európska komisia, GR pre zamestnanosť: Osoby so zdravotným postihnutím majú rovnaké práva – Európska stratégia pre oblasť zdravotného postihnutia 2010–2020, <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=738&langId=en&pubId=591&type=2&furtherPubs=no>

69. Rozhranie medzi dlhou vzdialenosťou a dopravou na poslednom úseku cesty by sa mohlo usporiadať efektívnejšie začlenením nákladnej dopravy do multimodálnych logistických stredísk nachádzajúcich sa na okrajoch miest s prípadným spojením s distribučnými strediskami a zbernými miestami v meste. Cieľom je obmedziť individuálne dodávky, ktoré predstavujú „najneefektívnejšiu“ časť prepravy, na najkratšiu možnú trasu. Možno že podniky sa budú musieť deliť o náklad v snahe znížiť prázdne a neefektívne jazdy. Informačná technológia by pomohla podobným postupom v lepšom plánovaní nákladnej a osobnej dopravy a schopnosti zisťovať pohyb a sledovať náklad.
70. Doprava na poslednom úseku cesty by sa mohla uskutočňovať menšími a ekologickejšími nákladnými vozidlami. Používanie nových motorov a nosičov energie – elektrických, vodíkových a hybridných – bude nevyhnutne súčasťou stratégie na zníženie intenzity oxidov uhlíka mestskej logistiky. Nové motory by mali tiež výhodu tichého chodu a umožnili by uskutočniť väčšie množstvo nákladnej dopravy v mestských oblastiach v nočnej dobe. To by zmiernilo problém preťaženia cestnej dopravy počas ranných a popoludňajších dopravných špičiek.
71. Mestská doprava sa v podstate nachádza tam, kde je najväčší priestor pre rôzne druhy mobility a zníženie emisií. Odhady ukazujú, že emisie z mestskej osobnej dopravy by sa v porovnaní so scenárom za nezmenených politík mohli znížiť až o 88 %⁴⁸ kombináciou opatrení týkajúcich sa noriem účinnosti paliva (44% zníženie), eliminácie emisií uhlíka v dodávkach energie (42% zníženie), priestorového plánovania a prechodu na pomalé druhy dopravy a verejnú dopravu (2% zníženie).
72. Vzhľadom na to, že každé mesto by malo vlastnú preferovanú stratégiu pre nahradenie konvenčných vozidiel na benzín a naftu – s rozdielnym dôrazom na úspornú dopravu, verejnú dopravu a ekologické vozidlá – postupné znižovanie ich počtu a prípadne ich odstránenie z mestského prostredia je nevyhnutnou zložkou každej stratégie, ktorá má za cieľ podstatné zníženie závislosti od ropy a emisií skleníkových plynov. Boli by potrebné interoperabilné technológie a technické normy, aby sa zabránilo roztrieštenosti a strate úspor z rozsahu pri dodržaní zásady subsidiarity. Opatrenia členských štátov a opatrenia na miestnej úrovni sú veľmi dôležité.

2.2. Multimodálna medzimestská doprava

73. Približne 63 % emisií z automobilov sa vzťahuje na nemestské cesty a diaľnice, ktoré predstavujú 73 % celkovej automobilovej dopravy na základe osobokilometrov⁴⁹. Nemestská cestná doprava je tiež zodpovedná za väčšinu nehôd, t.j. 61 % z celkových nehôd⁵⁰. Je tiež hlavným segmentom činnosti železníc (tak konvenčných, ako aj vysokorýchlostných) a autokarov, ktoré

⁴⁸ Zdroj: Posúdenie vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“.

⁴⁹ Zdroj: Dopravné modely PRIMES-TREMOVE a TREMOVE.

⁵⁰ Zdroj: Európske observatórium bezpečnosti cestnej premávky – Databáza Spoločenstva o nehodách na cestách v Európe (CARE) – údaje z roku 2009.

poskytujú bezpečnejší a ekologickejší spôsob prepravy na stredné a dlhé vzdialenosti.

74. V budúcnosti by efektívnejšie vozidlá, nové motory a širšie používanie energie z obnoviteľných zdrojov vo výrobe elektriny zvýšilo výkonnosť všetkých druhov dopravy. Leteckú dopravu možno zlepšiť väčším využívaním stredne veľkých lietadiel novej generácie pre regionálne lety, lepšieho riadenia letovej prevádzky a prípadne biopalív.
75. Existuje tiež priestor pre zvýšenie výkonnosti železničných rušňov. Musela by sa zväziť ďalšia elektrifikácia železničných tratí. V súčasnosti je elektrifikovaných 50 % železničnej siete EÚ a 80 % siete osobnej dopravy⁵¹. Pokiaľ ďalšia elektrifikácia nie je ekonomicky uskutočniteľná, výkonnejšie rušne a iné alternatívy dieselového pohonu (napr. biopalivá, vodík) môžu poskytnúť cesty na zníženie látok znečisťujúcich ovzdušie a emisií skleníkových plynov.
76. V prípade cestných vozidiel otázky rozsahu znamenajú, že schopnosť niektorých nových technológií hrať úlohu v tomto segmente je viac limitovaná. Napriek tomu sa odhaduje, že až 30% zníženie emisií CO₂ v prípade osobných automobilov by sa mohlo dosiahnuť so súčasnou technológiou a existuje väčší potenciál z ďalšieho technického rozvoja vrátane väčšej elektrifikácie pohonných systémov. Zmenšenie rozmerov automobilov môže tiež hrať významnú rolu v zaistení rovnakej úrovne mobility v tomto segmente s nižšou spotrebou energie a nižšími emisiami skleníkových plynov. A napokon lepšie riadenie dopravy môže tiež prispieť k lepšiemu využívaniu energie.
77. Možno očakávať, že technologické zlepšenia vo všetkých druhoch dopravy usporia v roku 2050 energiu a znížia emisie na osobokilometer až o 90 % v medzimestskej a regionálnej doprave (na vzdialenosť do 500 km)⁵². To však nevyrieši problém preťaženia dopravy, ktorý by sa zhoršil s rastom objemov prepráv, bez ohľadu na zavádzanie pokrokových technológií riadenia dopravy.
78. Viac udržateľná a efektívna medzimestská doprava si tiež vyžaduje sústavný výber medzi prostriedkami verejnej a súkromnej dopravy v prospech najefektívnejšieho druhu dopravy. Napriek pokroku vo všetkých druhoch dopravy nie je pravdepodobné, že sa ich relatívne postavenie z hľadiska energetickej účinnosti zmení s ohľadom na podstatné charakteristiky⁵³, takže s cieľom dosiahnuť ďalšie úspory energie a zníženie emisií v medzimestskej osobnej doprave budú musieť autokary a železnice prevziať väčší podiel v prepravách a nahradiť sčasti autá a lietadlá. Na tento účel je dôležité vytvorenie jednotného európskeho železničného priestoru.

⁵¹ Európske spoločenstvo železníc a spoločností pre infraštruktúru (CER – Community of European Railway and Infrastructure Companies), (2010), A closer look at the railways: Annual Report 2009–2010 (Bližší pohľad na železnice: Výročná správa za roky 2009–2010); http://www.cer.be/media/2011_CER_2009-2010_Annual_Report.pdf

⁵² Zdroj: Posúdenie vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“.

⁵³ Lietadlá musia vynaložiť zvláštnu energiu, aby sa udržali vo vzduchu. Automobily majú väčšiu čelnú plochu na osobu než autobusy, čo je dôležité v preprave na dlhé vzdialenosti, kde sa väčšina energie používa na prekonanie odporu vzduchu. Vlaky majú dokonca menšiu čelnú plochu na osobu a ďalšiu výhodu nízkeho valivého odporu.

79. Regionálna letecká doprava zostane citlivou voľbou pre okrajové oblasti, ktoré nemajú veľké objemy prepravy alebo alternatívne spojenia, ale v iných prípadoch by železničná doprava mohla poskytnúť lepšiu alternatívu pre cesty trvajúce 3–4 hodiny. Väčšie používanie vysokorýchlostných tratí znamená, že železničná doprava by mala byť konkurencieschopná na oveľa väčšie vzdialenosti. Vysokorýchlostné železnice by mohli do roku 2050 prevziať o 176 miliárd osobokilometrov viac ako v roku 2005 a predstihnúť zvýšenie v leteckej doprave (okolo 67 miliárd osobokilometrov) pre cesty na vzdialenosť kratšiu než 1 000 km⁵⁴. Ale koeficienty vysokého zaťaženia sú dôležité: vplyv prázdneho vlaku na životné prostredie je veľmi malý.
80. Podpora lepšieho výberu druhu dopravy si vyžiada väčšiu integráciu sietí jednotlivých druhov dopravy: letiská, prístavy, železničné stanice, stanice metra a autobusové stanice, požičovne automobilov a parkoviská by mali byť čoraz viac prepojené a koncipované ako multimodálne dopravné platformy pre cestujúcich.
81. Lepší výber druhov dopravy sa bude musieť riadiť tiež cenami, ktoré odrážajú všetky náklady spojené s dopravou. Je to nevyhnutný vývoj aj s ohľadom na potreby financovania dopravy. Používatelia ciest by si museli zvyknúť na platenie za infraštruktúru, ktorú používajú, a za negatívne účinky, ktoré spôsobujú. Interoperabilné elektronické mýtné systémy – ktoré sú spojené s jedinou otvorenou palubnou platformou pre všetky aplikácie, alebo sa o ňu opierajú – by v ideálnom prípade mali byť k dispozícii vo všetkých vozidlách.
82. Príprava cesty vopred by mala byť ľahšia a cestovanie jednoduchšie. Plánovači ciest on-line môžu cestujúcim poskytnúť úplné informácie z jedného bodu do druhého stručným a ľahko pochopiteľným spôsobom. Informačné a rezervačné systémy on-line pre cestujúcich vrátane elektronickej platby a prípadne integrovaných systémov predaja cestovných lístkov alebo platieb pre všetky druhy dopravy zjednoduší cesty zahŕňajúce rôzne druhy dopravy. Informácie v reálnom čase by sa mali okamžite poskytovať v prípade oneskorenia alebo narušenia dopravy, ktorých výskyt sa očakáva na zvyšných častiach cesty.
83. Starúca spoločnosť bude potrebovať dopravné služby, ktoré sú bezpečné, chránené, pohodlné a orientované na používateľa. V dopravnom systéme budúcnosti by bolo možné obmedziť výskyt nehôd takmer na nulu. To sa dá dosiahnuť univerzálnym uplatňovaním inteligentných dopravných systémov, ktoré umožnia všestrannú komunikáciu medzi infraštruktúrou a vozidlami a navzájom medzi vozidlami. Automatické systémy predchádzania zrážkam vo vozidlách môžu minimalizovať pravdepodobnosť zrážky aj s chodcami, cyklistami alebo predmetmi.
84. Keď občania cestujú v rámci EÚ, mali by mať možnosť využiť spoločné všeobecné zásady práv cestujúcich používaných vo všetkých druhoch dopravy. Keď dôjde k veľkému oneskoreniu alebo zrušeniu cesty, mali by mať možnosť uplatniť svoje práva vrátane príslušných kompenzácií. Lepšie a integrovanejšie voľby druhov dopravy a inteligentných dopravných systémov pravdepodobne

⁵⁴ Zdroj: Posúdenie vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“.

zjednodušia prenos, výmenu a zdieľanie osobných informácií týkajúcich sa cestujúcich. V dôsledku toho bude nutné zaistiť ochranu údajov a transparentnosť vo vzťahu k všetkým takto spracúvaným osobným údajom.

85. Na záver treba uviesť, že existuje veľký rozsah možností, ako organizovať cestovanie v rámci EÚ bezpečnejšie a ekologickejšie (83% zníženie emisií CO₂ do roku 2050 v porovnaní so scenárom za nezmenených politík) hlavne elimináciou emisií uhlíka v dodávkach energie (45 %) a za pomoci energeticky úsporných technológií (35 %).

2.3. Zelená a efektívna základná sieť nákladnej dopravy

86. Nákladná doprava v rámci EÚ sa uskutočňuje predovšetkým nákladnými vozidlami (47,3 %), po ktorých nasledujú námorné lode (37,8 %), železnica (11,2 %) a vnútrozemské vodné cesty (3,7 %) ⁵⁵. Nákladné vozidlá majú vo vnútrozemskej nákladnej doprave EÚ prevládajúci podiel 76,1 % tonokilometrov a približne 94 % emisií CO₂. Nákladná letecká doprava má pre porovnanie malý podiel na objemoch prepravy, aj keď prepravuje značný podiel, pokiaľ ide o hodnotu tovaru ⁵⁶.
87. Jeden z najväčších cieľov v doprave je znížiť vplyv nákladnej dopravy uskutočňovanej v rámci EÚ na životné prostredie bez toho, aby sa obetovala jej efektívnosť. Kľúčom k efektívnej doprave je spojenie veľkých objemov prepravy na veľké vzdialenosti medzi takzvanou prvou a poslednou míľou. Na to je vhodná najmä vodná a železničná doprava, ako je vidieť inde vo svete. Aj keď sa podporuje používanie najefektívnejšieho riešenia na všetky vzdialenosti, na vzdialenosť nad 300 km by sa malo uskutočniť výrazné vyváženie objemov - do roku 2030 by sa malo previesť 30 % cestnej nákladnej dopravy na multimodálne riešenia a do roku 2050 viac ako 50 %.
88. Prepravy na dlhé vzdialenosti by mohli používať špeciálne rozvinuté koridory pre nákladnú dopravu optimalizované z hľadiska využívania energie a emisií, ale tiež prítlačivé pre prevádzkovateľov vďaka ich spoľahlivosti, obmedzenému preťaženiu dopravy a nízkym prevádzkovým a administratívnym nákladom.
89. Tieto koridory by predstavovali časť "základnej siete" pre nákladnú dopravu alebo základný pilier dopravného systému EÚ. Spájali by hlavné mestské centrá a prístavy a zahŕňali by pravidelné prepravy na mori, na tratiach železničnej nákladnej dopravy a na vnútrozemských vodných cestách, ako aj v cestnej doprave za pomoci nástrojov riadenia dopravy, schopnosti používať alternatívne palivá a multimodálnych uzlov. Tieto koridory by museli ponúkať zjednodušenie administratívnych postupov a optimalizáciu cestovných poriadkov na zisťovanie pohybu a sledovanie nákladu. Administratívna záťaž spojená s multimodálnou nákladnou dopravou by sa teda mala značne znížiť. Formality týkajúce sa prepravy tovarov by sa mohli vybavovať len raz – nezávisle od počtu prekladania nákladu – a elektronicky.

⁵⁵ Pre leteckú a námornú dopravu: zahrnutá je len vnútroštátna doprava a doprava medzi členskými štátmi EÚ-27. (Zdroj: Európska komisia (2010), Energetika a doprava EÚ v číslach.)

⁵⁶ Údaje o hodnote tovarov prepravených leteckou dopravou existujú len v prepravách s tretími krajinami, kde sa letecká doprava podieľa na 0,6 % z celkového objemu, ale na 22 % z celkovej hodnoty.

90. Účinné riadenie tokov nákladnej dopravy v rámci EÚ sa nemôže plne dosiahnuť bez odstránenia prekážok administratívneho alebo regulačného charakteru. Úplné otvorenie trhu by malo sprevádzať jednotné presadzovanie spoločných právnych predpisov v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, ochrany životného prostredia a v sociálnej oblasti. Systematická výmena informácií medzi vnútroštátnymi dozornými orgánmi by po zistení porušenia umožnila bez problémov prijať následné opatrenia a zaistila by účinné a nediskriminačné presadzovanie politiky, ktoré by odradzovalo od porušovania, na celom území EÚ.
91. Odstránenie prekážok pre vstup na trh a integrácia jednotlivých druhov dopravy by posilnila úlohu nadnárodných a multimodálnych logistických prevádzkovateľov. Používatelia by mali širší výber medzi dopravnými službami a ich poskytovateľmi.
92. Multimodálna doprava by hrala väčšiu úlohu v nákladnej doprave na dlhé vzdialenosti (nad 300 km), ale veľká časť prepráv, ktoré sa uskutočňujú na krátke a stredné vzdialenosti⁵⁷, by zostala väčšinou na nákladných vozidlách. S ohľadom na to je dôležité zvýšiť ich efektívnosť, napr. umožnením lepšej aerodynamiky, a podporiť rozvoj a zavádzanie nových motorov a ekologickejších palív.
93. Používanie udržateľných biopalív by znížilo emisie z cestnej nákladnej dopravy. Do roka 2050 by biopalivá mohli predstavovať približne 40 % spotreby energie v nákladnej cestnej doprave na dlhé vzdialenosti, kde má elektrifikácia menšie možnosti. Ale výroba týchto biopalív tak, aby sa dosiahli značné úrovně úspor skleníkových plynov, je aj naďalej náročná. Cestná infraštruktúra môže byť v budúcnosti vybavená automatickými usmerňujúcimi systémami. Táto technika by usporila energiu a aj minimalizovala preťaženie dopravy a nehody.
94. Niektoré kontajnerové prepravy tovaru by sa mohli previesť na vnútrozemské vodné cesty a námornú dopravu na krátke vzdialenosti, kde ešte existuje voľná kapacita. Energetická účinnosť plavidiel by sa zvýšila. Prechod na alternatívne palivá, napr. skvapalnený zemný plyn, poskytuje určitý potenciál zníženia skleníkových plynov, ako aj prínosy týkajúce sa znečistenia ovzdušia.
95. Na rozšírenie kapacity železničnej siete by boli potrebné značné investície. Výkony železničnej nákladnej dopravy sa môžu do roku 2050 zvýšiť o ďalších 360 miliárd tonokilometrov, čo je 87% zvýšenie v porovnaní s rokom 2005⁵⁸. Skôr než budovaním nových tratí by sa mohlo veľa dosiahnuť modernizáciou existujúcej siete, ktorá by umožnila zvýšiť rýchlosť (najmä vo východnej časti EÚ), zavedením európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), vybudovaním obchvatov okolo miest, zriadením odstavných koľají a staníc, ktoré by mohli prijímať vlaky s dĺžkou 1 000 metrov, a zväčšením prejazdneho prierezu na hlavných koridoroch. Postupne by sa mali zavádzať nové železničné koľajové vozidlá s tichými brzdami a samočinným spojovacím zariadením.

⁵⁷ Viac ako polovica všetkého tovaru (z hľadiska hmotnosti) v cestnej doprave sa prepravuje na vzdialenosť kratšiu ako 50 km a viac ako tri štvrtiny na vzdialenosť kratšiu ako 150 km.

⁵⁸ Zdroj: Posúdenie vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“.

2.4. Zlepšenie priamej dopravy až na miesto určenia v preprave na dlhé vzdialenosti

96. Letecká doprava je jediným druhom dopravy, ktorá je schopná uskutočňovať konkurencieschopnú medzikontinentálnu prepravu cestujúcich. V súčasnosti prakticky nie sú v dohľadnom čase žiadne alternatívy na takéto dlhé vzdialenosti.
97. Európske letecké spoločnosti uskutočňujú v súčasnosti približne 30 % svetovej leteckej osobnej dopravy. Zemepisná poloha Európy umožňuje európskemu leteckému dopravnému systému nielen spojiť európskych občanov a podniky so zvyškom sveta, ale byť zároveň leteckým dopravným uzlom pre dopravu medzi inými oblasťami sveta.
98. V budúcnosti sa význam leteckej dopravy bude ďalej zvyšovať. Činnosť leteckej dopravy EÚ by sa od roku 2005 do roku 2050 viac ako zdvojnásobila (120% zvýšenie). V prepravách na stredné vzdialenosti (menej ako 1 000 km) by vysokorýchlostná železnica čím ďalej tým viac konkurovala leteckej doprave (aj keď na medziregionálnych trasách s malými prepravami si malé lietadlá môžu udržať svoju výhodu), takže takmer celé zvýšenie (o 90 % do roku 2050) v činnosti leteckej dopravy by pochádzalo z preprav na vzdialenosť dlhšiu ako 1 000 km⁵⁹.
99. V letectve možno rast dopravy dať do súladu s ambicióznymi cieľmi v oblasti životného prostredia pomocou začlenenia letectva do európskeho dopravného systému EÚ, jednotného európskeho neba, systému riadenia letovej prevádzky (SESAR) a projektu čistého neba.
100. Aby Európa mohla čeliť rastúcej konkurencii a udržať si postavenie ako globálna platforma pre osobnú a nákladnú dopravu, bude musieť investovať do kapacity letísk a inej infraštruktúry. Predvídajú sa moderné technológie kontroly letovej prevádzky s cieľom zvýšiť kapacitu a bezpečnosť letov. Existujúce medzikontinentálne uzly by sa mali vybaviť potrebnou infraštruktúrou a modernizovanými technológiami, aby mohli absorbovať oveľa väčšie objemy preprav ako dnes. Všetky hlavné letiská by sa mali napojiť na železničnú, prioritne vysokorýchlostnú sieť. Efektívne spojenie s najbližšími mestskými centrami sa musí zaistiť vhodnou železničnou a autobusovou dopravou. Zvyšovaním a rozvojom bezpečnosti európskej leteckej dopravy budú lety do Európy, z Európy a cez Európu aj naďalej prítiažlivou zložkou svetovej leteckej dopravy.
101. Optimalizácia trvania cesty by mala zohľadniť aj čas strávený pred letom a po lete v snahe zlepšiť celkové skúsenosti cestujúcich v priamej doprave až na miesto určenia. Používaním modernejších technológií orientovaných na cestujúcich by sa nepríjemnosti spojené s osobnými bezpečnostnými kontrolami mali znížiť na minimum. Integrované cestovné informácie umožnia odbaviť cestujúcich kedykoľvek, určiť charakter ich letu a prispôbiť cestovné služby.

⁵⁹ Zdroj: Posúdenie vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“.

102. Letecká doprava v tejto vízii naďalej podstatne rastie. Vplyv plánov na klímu sa bude musieť znížiť v súlade s cieľmi EÚ zameranými na zníženie CO₂. Množstvo paliva spotrebovaného na jedno sedadlo v súčasných nových lietadlách je o 70 % nižšie ako v niekdajších lietadlách⁶⁰. Najnovšie správy ukazujú, že technologická inovácia by mohla viesť k zvýšeniu účinnosti paliva približne o 35-45 % do roku 2025 a o 60 % do roku 2050 v porovnaní so súčasným stavom. Efektívnejšie riadenie a činnosti letovej prevádzky (ATM) by mohli do roku 2020 prispieť k ďalšiemu zníženiu o 6 až 13 % na let⁶¹. Ostatné potreby energie budúcich lietadiel budú pokryté z obnoviteľných zdrojov energie, napríklad druhá a tretia generácia biopalív.

2.5. Globálne rovnaké podmienky pre medzikontinentálnu nákladnú dopravu

103. V medzikontinentálnej nákladnej doprave sa prevažná väčšina tovarov podľa objemu prepravuje po mori. Nie je pravdepodobné, že sa to v nadchádzajúcich desaťročiach zmení: medzikontinentálny obchod sa bude aj naďalej takmer výlučne opierať o námornú dopravu, ktorá bude i v budúcnosti globálnou obchodnou aktivitou. Európa má dvojaký cieľ: znížiť negatívny vplyv dopravy podporou kvalitnej lodnej dopravy a súčasne udržať, prípadne rozšíriť podiel prevádzkovateľov EÚ na trhu. Napredovanie k týmto cieľom si vyžaduje predovšetkým globálne rovnaké podmienky so spoločnými pravidlami a vysokými normami, ktoré sa univerzálne uplatňujú a presadzujú bez ohľadu na vlajku.
104. Námorné normy sa spracúvajú a schvaľujú v rámci medzinárodných organizácií a na dvojstranných alebo viacstranných rokovaníach s medzinárodnými partnermi. Opatrenia na úrovni EÚ sa zamerajú na navrhovanie nových myšlienok, spracúvanie spoločných stanovísk EÚ a ich jednotné predkladanie.
105. Vstupné miesta na európske trhy sa do roku 2050 znásobia. Niektoré prístavy sa budú rozvíjať alebo sa stanú hlavnými medzikontinentálnymi uzlami pozdĺž severných a južných pobreží a súčasne umožnia vyhnúť sa zbytočnej preprave cez celú Európu. Prípadné rozpúšťanie ľadovca na mori v niektorých častiach Severného ľadového oceánu môže otvoriť nové a kratšie trasy lodnej dopravy do Tichého oceánu. V dôsledku toho sa prístavy Severného ľadového oceánu v Nórsku a prípadne v Rusku môžu stať novými bránami do kontinentálnej Európy.
106. Na úlohu medzinárodných uzlov sa treba pozerieť aj v súvislosti so zvýšeným využívaním námornej plavby na krátke vzdialenosti pre nákladnú dopravu v rámci EÚ. Prístavy hrajú hlavnú úlohu ako logistické strediská a potrebujú efektívne multimodálne spojenia.
107. Aj keď námorná doprava je v priemere druhom dopravy s najlepšou výkonnosťou, čo sa týka emisií skleníkových plynov na tkm, rastúce objemy

⁶⁰ Medzivládny panel pre zmenu klímy, 1999. Zvláštna správa o letectve a globálnej atmosfére. Oddiel 9.2.2.

http://www.grida.no/publications/other/ipcc_sr/?src=/Climate/ipcc/aviation/index.htm

⁶¹ V prípade európskeho vzdušného priestoru celkové úspory zásluhou zlepšeného navrhovania leteckých tratí a plánovania letov predstavovali v roku 2009 približne 36 000 ton paliva, ktoré zodpovedajú 120 000 ton CO₂. Eurocontrol (2009), Správa o preskúmaní výkonnosti.

emisii nemožno nebrať do úvahy: predpokladá sa, že do roku 2050 sa úroveň jej činností zdvojnásobí a námorná doprava v rámci EÚ a mimo EÚ by spolu predstavovala približne 24 % všetkých emisií z dopravy.

108. Existuje značný priestor na zlepšenie vplyvu lodnej dopravy na životné prostredie tak za pomoci technológie, ako aj lepšej prevádzky. Správa⁶², ktorú si objednala Medzinárodná námorná organizácia, posudzovala možné zníženie CO₂ využitím známych technológií a postupov – s výnimkou používania nízkouhlíkových palív – v rozsahu od 58 % do 75 % do roku 2050 v závislosti od typu lode. Najnovšia správa Medzinárodnej agentúry pre energiu považuje za uskutočniteľné znížiť emisie CO₂ v lodnej doprave do roku 2030 až o 40 % na tkm a do roku 2050 až o 60 % na tkm⁶³.
109. K zvýšeniu energetickej účinnosti môže prispieť používanie biopalív s nízkymi emisiami skleníkových plynov, ktoré sa predpokladá v rozsahu asi 40 % z námorných lodných palív⁶⁴. Emisie z námorných lodných palív by sa mohli do roku 2050 celkovo znížiť o 40 % v porovnaní s úrovňami z roku 2005.
110. Okrem emisií CO₂ bude musieť námorná doprava riešiť aj problémy spojené so znečisťovaním ovzdušia. Skvapalnený zemný plyn a bioplyn majú potenciál nahradiť lodné palivá ako hlavný zdroj energie, a to najmä v námornej doprave na krátke vzdialenosti. Energia z obnoviteľných zdrojov (veterná a solárna) alebo palivové články by sa mohli používať na pohon a chod palubného vybavenia.

3. SPOJENIE VŠETKÉHO DOHROMADY: CHARAKTERISTIKY A VÝHODY NOVEJ KONCEPCIE MOBILITY

111. Blaho ľudí a konkurencieschopnosť podnikov v Európe budú aj naďalej závisieť od schopnosti chopiť sa príležitostí s využitím efektívneho dopravného systému. Prieskumy o podnikových investíciách dôsledne poukazujú na dobré dopravné spojenia ako na jedno z najdôležitejších kritérií v rozhodovaní o umiestnení hospodárskej činnosti. Výkonný dopravný systém hrá podobne významnú úlohu v charakteristikách miest, ktoré sa radia na vysokých priečkach v prieskumoch kvality života.
112. Ekologické motory a alternatívne palivá budú tvoriť rozhodujúci faktor v tom, aby mobilita menej znečisťovala ovzdušie, aby bola menej závislá od ropy a aby prispievala najmenej jednou polovicou k celkovému zníženiu emisií skleníkových plynov v doprave. Technologické preteky o vytvorenie

⁶² Buhaug, Ø. a kol. 2009. Second IMO GHG study 2009 (Druhá štúdia IMO o emisiách skleníkových plynov 2009); Medzinárodná námorná organizácia (IMO) Londýn, Spojené kráľovstvo. http://www.ce.nl/publicatie/second_imo_ghg_study_2009/941

⁶³ Zníženie emisií vyplýva z kombinácie: zdokonalených projektov novo postavených plavidiel (30 %); lepšej údržby a technickej modernizácie (20 %); a zlepšenia prevádzky (40%). IEA, 2009, Transport, Energy and CO₂. Moving Toward Sustainability (Doprava, energetika a CO₂. Postup k udržateľnosti). Kapitola 8. <http://www.iea.org/w/bookshop/add.aspx?id=365>

⁶⁴ Zdroj: Posúdenie vplyvu v rámci bielej knihy o doprave „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“.

ekologických vozidiel sú globálnym javom a zostať na čele závodu je pre spracovateľský priemysel EÚ kľúčové.

113. Ekologické palivá by nemohli vyriešiť všetky úlohy a ich používanie sa bude musieť uviesť do súladu s obmedzeniami v efektívnom využívaní zdrojov. Vozidlá musia byť tiež energeticky účinnejšie: využívať *menej* energie bude rovnako dôležité ako využívať *ekologickejšiu* energiu.
114. Každú cestu bude treba optimalizovať s ohľadom na využívanie energie všeobecným zvýšením koeficientov zaťaženia, sústavným používaním najefektívnejších druhov dopravy a jednotnejšími prístupmi k územnému a dopravnému plánovaniu.
115. Jednotlivé druhy dopravy sa musia lepšie prispôbiť konkrétnym potrebám každej cesty a v prípade cestujúcich ich celkovým skúsenostiam z cestovania. To bude možné len v systéme, ktorý je vysoko integrovaný a založený na trvalej a všestrannej výmene informácií. Používanie informačnej technológie na optimalizáciu všetkých aspektov osobnej a nákladnej dopravy sa pravdepodobne stane jedným z najvýraznejších rysov budúcich dopravných systémov.
116. Konsolidácia objemov si vyžaduje väčšie využívanie autobusovej, železničnej a leteckej dopravy pre ľudí a širšie používanie vodnej a železničnej dopravy na prepravu nákladu. Rýchlosť by sa v oboch prípadoch mohla vymeniť za spoľahlivosť a nižšie náklady. Pre cestujúcich by využívanie kvalitnej hromadnej dopravy mohlo taktiež predstavovať príležitosť lepšie využiť čas cesty.
117. Osobné autá budú stále predstavovať obľúbený spôsob cestovania, ale používali by sa menej a podieľali by sa na nižšom percente ciest. So stanovením vhodných poplatkov za používanie infraštruktúry a za externality by jazda autom stála viac, ale vodičom by sa poskytli lepšie služby z hľadiska nepreťažených ciest, ľahšieho parkovania a bezpečnejšieho cestovania. V prípade mestskej dopravy môžu inovačné riešenia, napr. systémy rýchlej osobnej dopravy a ultra-kompaktné autonómne vozidlá prevádzkované prostredníctvom elektrickej siete, poskytnúť nákladovo efektívnu individuálnu dopravu bez emisií – najmä pre cesty v mestách, čo by si vo verejnej doprave vyžiadalo určité zmeny.
118. Problém preťaženia dopravy sa samotným zavedením ekologickejších motorov a palív nevyrieši. Lepšia integrácia všetkých druhov dopravy je skutočne multimodálna vízia a spolu so širším využívaním informačných a komunikačných technológií nielen umožní vyššiu energetickú účinnosť, ale bude tiež kľúčom k efektívnejšiemu využívaniu dopravnej siete. Dopravný systém sa pravdepodobne vyvíja smerom k modelom odvetvia telekomunikácií, kde nadnárodní operátori poskytujú svoje služby na sieti, ktorá bez problému spája rozdielne technológie (optiku tenkých vlákien, satelit, ADSL, WiFi...) prispôbené rôznym okolnostiam a súčasne zaisťuje zaručenú úroveň služieb a najmä zaručenú dostupnosť.
119. Integrovaný dopravný systém, kde logistickí operátori poskytujú široké spektrum služieb a vyhľadávajú kvalifikovaných odborníkov, by tiež vytvoril priaznivé príležitosti pre pracovníkov. Zbližovanie v sociálnych podmienkach

umožní založit hospodársku súťaž skôr na kvalite služieb a efektívnom využívaní zdrojov ako na minimalizácii nákladov práce.

120. Integrácia jednotlivých druhov dopravy si vyžiada vyššie investície do infraštruktúry a integrované riadenie cezhraničnej a multimodálnej infraštruktúry. Tento vývoj už možno v niektorých koridoroch nákladnej dopravy pozorovať. Prevádzkovatelia infraštruktúry by museli vo zvýšenej miere posudzovať svoje podnikanie v kontexte multimodálnej siete, ktorá musí slúžiť viacerým poskytovateľom služieb. Väčšie oddelenie prevádzkovateľov infraštruktúry od poskytovateľov služieb by mohlo prispieť k efektívnejšiemu využívaniu siete, musia sa však zaistiť vhodné stimuly pre investície.
121. Súčasne možno očakávať väčšie oddelenie osobnej dopravy od nákladnej, ktoré by uľahčilo optimalizáciu dopravných tokov s rôznymi potrebami a charakteristikami.
122. Vysoká efektívnosť môže vyvážiť rastúce náklady spojené s preťažením dopravy. Menej súkromnej dopravy na cestách by prinieslo prospech najmä nákladnej doprave. Osobná mobilita by sa mohla zvýšiť vyššou kvalitou a dostupnosťou verejnej dopravy. Tým by sa tiež znížili nehody a hluk a zlepšila by sa kvalita ovzdušia.
123. Aby sa dopravný systém rozvíjal v súlade s touto víziou, bude musieť dosiahnuť niektoré ciele, pokiaľ ide o zavádzanie udržateľných palív a pohonných systémov, optimalizáciu logistických reťazcov, výber druhov dopravy a efektívne využívanie siete. Nižšie uvedený rámček predstavuje desať takýchto cieľov, ktoré by sa mali interpretovať ako referenčné kritéria, ktoré riadia politické opatrenia a pomáhajú posudzovať pokrok smerom ku konkurencieschopnému dopravnému systému efektívne využívajúcemu zdroje.

Vývoj a zavádzanie nových a udržateľných palív a pohonných systémov

- (1) Znížiť používanie „konvenčne poháňaných“⁶⁵ automobilov v mestskej doprave do roku 2030 na polovicu; postupne ich vyradiť z premávky v mestách do roku 2050; dosiahnuť v centrách veľkých miest zavedenie mestskej logistiky v podstate bez emisií CO₂ do roku 2030⁶⁶.
- (2) Používanie nízkouhlíkových udržateľných palív v leteckej doprave by do roku 2050 malo dosiahnuť 40 %; do roku 2050 by sa zároveň mali znížiť emisie CO₂ z námorných lodných palív o 40% (o 50 %⁶⁷, ak to bude uskutočniteľné).

Optimalizácia výkonu multimodálnych logistických reťazcov vrátane väčšieho využívania energeticky efektívnejších druhov dopravy

- (3) 30 % cestnej nákladnej dopravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 previesť na iné druhy dopravy, ako napr. na železničnú či vodnú dopravu, a do roku 2050 by

⁶⁵ Pojem „konvenčne poháňaný“ sa vzťahuje na vozidlá používajúce nehybridné spaľovacie motory .

⁶⁶ To by výrazne znížilo ostatné škodlivé emisie.

⁶⁷ Pozri oznámenie Komisie „Plán prechodu na konkurencieschopné nízkouhlíkové hospodárstvo v roku 2050“, KOM (2011)112.

to malo byť viac ako 50 %. Napomôcť by tomu mali efektívne zelené koridory nákladnej dopravy. Na dosiahnutie tohto cieľa je takisto potrebné vyvinúť vhodnú infraštruktúru.

- (4) Dokončiť do roku 2050 európsku vysokorýchlostnú železničnú sieť. Strojnasobiť do roku 2030 dĺžku existujúcich vysokorýchlostných železničných sietí a udržať hustú železničnú sieť vo všetkých členských štátoch. Do roku 2050 by sa mala väčšina cestujúcich na strednú vzdialenosť prepravovať po železnici.
- (5) Sprevádzkovať do roku 2030 v celej EÚ plne funkčnú multimodálnu „základnú sieť“ TEN-T s vysokokvalitnou a vysokokapacitnou sieťou do roku 2050 a so zodpovedajúcim súborom informačných služieb.
- (6) Prepojiť do roku 2050 všetky letiská základnej siete so železničnou sieťou, pokiaľ možno vysokorýchlostnou; zabezpečiť, aby všetky hlavné námorné prístavy boli v dostatočnej miere prepojené s nákladnou železničnou dopravou a prípadne s vnútrozemskými vodnými cestami.

Zvyšovanie efektívnosti dopravy a využívania infraštruktúry prostredníctvom informačných systémov a trhovo orientovaných stimulov

- (7) Zavedenie modernizovanej infraštruktúry riadenia letovej prevádzky (SESAR⁶⁸) v Európe do roku 2020 a dokončenie spoločného európskeho leteckého priestoru. Zavedenie príslušných systémov riadenia pozemnej a vodnej dopravy (ERTMS⁶⁹, ITS⁷⁰, SSN a LRIT⁷¹, RIS⁷²). Zavedenie európskeho globálneho navigačného satelitného systému (Galileo).
- (8) Do roku 2020 vytvoriť rámec pre informačné, riadiace a platobné systémy európskej multimodálnej dopravy.
- (9) Znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu. V súlade s týmto cieľom sa EÚ usiluje o zníženie dopravných nehôd do roku 2020 na polovicu. Zabezpečiť vedúce postavenie EÚ v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy vo všetkých jej druhoch.
- (10) Uplatňovať v plnej miere zásady „používateľ platí“ a „znečisťovateľ platí“ a viac zapájať súkromný sektor do odstraňovania nezrovnalostí vrátane škodlivých dotácií, vytvárania ziskov a zabezpečovania financovania budúcich dopravných investícií.

124. Nasledujúca „Časť III – Stratégia: Politiky pre riadenie zmien“ bielej knihy uvádza iniciatívy, ktoré by mohli uľahčiť dosiahnutie týchto cieľov a prechod na nové druhy dopravy a mobility, ako sa podrobne uviedlo v predchádzajúcich odsekoch. Rôzne kroky a opatrenia uvedené v tejto stratégii sa budú ďalej

⁶⁸ V súlade s európskym hlavným plánom ATM.

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

⁶⁹ V súlade s európskym plánom rozvoja ERTMS. pozri rozhodnutie Komisie K(2009)561.

⁷⁰ V súlade s plánom implementácie EasyWay 2: pozri rozhodnutie Komisie K(2010)9675.

⁷¹ Smernica 2002/59/ES, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (Ú. v. ES L 208, 5.8.2002), zmenená a doplnená smernicou 2009/17/ES (Ú. v. EÚ L 131, 28.5.2009).

⁷² Pozri smernicu 2005/44/ES.

vypracovávať. Komisia pripraví vhodné legislatívne návrhy a uskutoční nevyhnutné politické opatrenia. Každému návrhu bude predchádzať dôkladné posúdenie vplyvu, v ktorom sa zväží pridaná hodnota EÚ a aspekty subsidiarity.

III – Stratégia: politiky pre riadenie zmien

1. EFEKTÍVNY A INTEGROVANÝ SYSTÉM MOBILITY

125. Od 90. rokov otvorila EÚ pre hospodársku súťaž väčšinu svojich dopravných trhov, ale prekážky pre hladké fungovanie vnútorného trhu trvajú ďalej. Cieľom na ďalšie desaťročia je vytvoriť skutočný *jednotný európsky dopravný priestor* odstránením všetkých prekážok zostávajúcich medzi jednotlivými druhmi dopravy a vnútroštátnymi systémami, zjednodušením integračného procesu a podporou vzniku nadnárodných a multimodálnych prevádzkovateľov.
126. Riešenie neefektívnosti v jednotlivých druhoch dopravy je z hľadiska dopravného systému dôležité, pretože druh dopravy alebo rozhranie, ktoré pracuje zle, je nielen nežiaduce, keď neexistujú alternatívy, ale môže tiež pôsobiť ako slabé spojenie, ktoré ohrozuje funkčnosť multimodálneho reťazca.
127. Dosiahnutie plne integrovaného dopravného systému je v súčasnosti oneskorené kvôli mnohým pretrvávajúcim regulačným a trhovým chybám. Regulačné prekážky pre vstup na trh, technická nezlučiteľnosť medzi jednotlivými druhmi dopravy, zaťažujúce administratívne postupy alebo nedokonalé a zastarané právne predpisy predstavujú najväčšie problémy.
128. Otvorené dopravné trhy a konkurenčnejšie prostredie môže vytvoriť napätie, ak prevažujúce zamestnanecké a pracovné podmienky, ako aj normy bezpečnosti a ochrany, sú na vnútroštátnej úrovni príliš odlišné. Vyšší stupeň harmonizácie a presadzovania sociálnych pravidiel i opatrenia na zvýšenie minimálnych noriem služieb a práv používateľov musí byť neoddeliteľnou súčasťou stratégie pre jednotný európsky dopravný priestor.
129. V nasledujúcich oddieloch sú sformulované návrhy, ktoré sa zaoberajú niektorými z týchto otázok: Sú rozdelené do piatich rozsiahlych kategórií:
- 1) Odstránenie regulačných, administratívnych a technických prekážok
 - 2) Opatrenia týkajúce sa kvality pracovných miest
 - 3) Aspekty ochrany
 - 4) Aspekty bezpečnosti
 - 5) Opatrenia týkajúce sa kvality služieb

1.1. Jednotný európsky dopravný priestor

130. Rozhodujúcou podmienkou pre splnenie cieľov uvedených v oddiele II.3 – najmä s ohľadom na rozvoj multimodálnej osobnej a nákladnej dopravy – je odstránenie všetkých prekážok administratívneho a regulačného charakteru, ktoré stále zdržujú každý druh dopravy.
131. V niektorých segmentoch odvetvia dopravy – najmä vo vnútroštátnej železničnej osobnej doprave, cestnej kobotáži a prístavných službách – nie sú trhy zatiaľ úplne otvorené pre hospodársku súťaž. V iných segmentoch, napr. v železničnej nákladnej doprave, nedostatočné uplatňovanie existujúcich pravidiel

a iné prekážky bránia vstupu na trh. Rozdielne technické špecifikácie a nedostatočná interoperabilita kladú prekážky rozvoju multimodálnych inteligentných dopravných systémov a činnosti cezhraničných služieb, a to najmä v železničnej doprave a riadení letovej prevádzky. Rôzne administratívne požiadavky – napr. rôzne režimy zodpovednosti a početné dopravné doklady – zvyšujú náklady medzinárodných a multimodálnych operácií a majú vplyv na obslužnú rýchlosť tokov nákladnej dopravy. Stále ešte existuje značný priestor na zvýšenie efektívnosti dopravného systému odstránením regulačných, administratívnych a technických prekážok.

1.1.1. Skutočný vnútorný trh služieb železničnej dopravy

132. Nevyhnutnou podmienkou pre zriadenie jednotného európskeho dopravného priestoru je vytvorenie jednotného európskeho *železničného* priestoru dokončením procesu otvorenia trhu vrátane zadávania zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme, posilnením úlohy Európskej železničnej agentúry, lepším oddelením prevádzkovateľov infraštruktúry od poskytovateľov služieb a rozvojom integrovaného prístupu k riadeniu koridorov nákladnej dopravy.

Dokončenie procesu otvárania trhu

133. Aj keď je Komisia toho názoru, že na dosiahnutie cieľov týkajúcich sa emisií a palivovej bezpečnosti bude potrebný presun na druhy dopravy, ktoré sú šetrnejšie k životnému prostrediu, najmä na železničnú dopravu, je nutné to dosiahnuť zaručením rovnakých podmienok vo všetkých druhoch dopravy a zvýšením efektívnosti a príťažlivosti železničnej dopravy. Nedostatočná hospodárska súťaž súčasných prevádzkovateľov, ktorí fakticky majú často prospech z monopolného postavenia na vnútroštátnom trhu, je jednou z príčin vysvetľujúcich nízku kvalitu a efektívnosť služieb. Dôkazy z krajín, kde otvorenie trhu železničnej dopravy pokročilo najviac, ukazujú, že zdokonalené a inovačné služby viedli k zvýšeniu podielu železničnej dopravy na trhu.
134. Zatiaľ čo trhy boli úplne otvorené hospodárskej súťaži pre služby železničnej nákladnej dopravy od januára 2007⁷³ a pre služby medzinárodnej osobnej dopravy od 1. januára 2010⁷⁴, vnútroštátna osobná doprava zostáva pre hospodársku súťaž vo veľkej miere zatvorená.
135. Komisia nedávno uverejnila štúdiu o regulačných možnostiach ďalšieho otvorenia trhu vo vnútroštátnej železničnej osobnej doprave⁷⁵. Štúdia dospela k záveru, že skutočné otvorenie trhu bude mať značný kladný vplyv na odvetvia železničnej dopravy v celej EÚ. Dôkazy podporujú názor Komisie, že otvorenie trhu povedie k inovácii a lepšej kvalite a zaistí sa tak vyšší počet cestujúcich. Na rastúcom trhu sa úrovne zamestnanosti môžu udržať spolu so zvýšením

⁷³ Ako sa stanovuje v smernici 2004/51/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva. V praxi však stále ešte existujú mnohé prekážky vrátane prekážok vyplývajúcich z neúplného a nesprávneho uplatňovania právnych predpisov Spoločenstva členskými štátmi.

⁷⁴ Smernica Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc Spoločenstva, v znení zmien a doplnení okrem iného smernice 2007/58/ES.

⁷⁵ Everis, Study on Regulatory Options on Further Market Opening in Rail Passenger Transport, Final Report, 09/09/2010 (Everis, Štúdia o regulačných možnostiach ďalšieho otvorenia trhu v železničnej osobnej doprave, záverečná správa, 9. 9. 2010).

efektívnosti. Na základe zistení tejto štúdie a iných príspevkov Komisia predloží novú iniciatívu týkajúcu sa otvorenia trhu vnútroštátnej osobnej dopravy v roku 2012⁷⁶.

Otvorené postupy pre záväzky služby vo verejnom záujme (PSO – public service obligations)

136. Pravidlá o poskytovaní služieb v rámci záväzkov služby vo verejnom záujme sú stanovené v jednotlivých právnych predpisoch pre leteckú dopravu⁷⁷, vnútrozemskú dopravu⁷⁸ a námornú dopravu⁷⁹. V prípade vnútrozemskej dopravy nariadenie 1370/2007 vylučuje železničný sektor z povinnosti zadávať zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme na základe postupu verejnej súťaže. Takže väčšina miestnych a regionálnych prepráv, ako aj potenciálne značný podiel prepráv na dlhé vzdialenosti, sa uskutočňuje podľa záväzkov služby vo verejnom záujme (PSO), ale prevádzkovateľom sa zadáva priamo. Zavedenie otvorených postupov pre zadávanie služieb – takzvaná hospodárska súťaž *pre trh* namiesto hospodárskej súťaže *na trhu* – by mohlo viesť k atraktívnejším a viacej inovačným službám za nižšie náklady.
137. Nariadenie 1370/2007 požaduje od členských štátov, aby Komisii do júna 2015 predložili správu o postupe v zadávaní zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme⁸⁰. Na základe týchto správ a iných štúdií a ponaučení z odvetví leteckej a námornej dopravy Komisia navrhne iniciatívu na zavedenie otvorenej súťaže pre zmluvy o službe vo verejnom záujme zameranú na zabezpečenie efektívneho poskytovania vysoko kvalitných služieb.

Riadenie a presadzovanie: väčšia úloha Európskej železničnej agentúry, štrukturálneho oddelenia a prevádzkovateľov infraštruktúry

138. Pred otvorením trhu boli právne predpisy o hospodárskej súťaži v odvetví železničnej dopravy veľmi obmedzené a právne predpisy o bezpečnosti často vykonávali samotní prevádzkovatelia železničnej dopravy. Na základe právnych predpisov EÚ boli zriadené zvláštne vnútroštátne inštitúcie, aby otvorenie trhu bolo efektívne a aby sa súčasne zaistilo, že úrovne bezpečnosti budú zachované a zvýšené. Tento systém zahŕňa vnútroštátne bezpečnostné orgány (NSA – National Safety Authorities) a regulačné orgány. Komisia často dostáva sťažnosti, že aj keď je tento decentralizovaný systém odôvodnený, pretože rieši ešte stále pretrvávajúce technické rozdiely medzi vnútroštátnymi systémami

⁷⁶ Oznámenie Komisie o rozvoji jednotného európskeho železničného priestoru, KOM(2010) 474.

⁷⁷ Články 16–18 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie),
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:293:0003:0020:EN:PDF>.

⁷⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 z 23. októbra 2007 o službách vo verejnom záujme v železničnej a cestnej osobnej doprave, ktorým sa zrušujú nariadenia Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:EN:PDF>.

⁷⁹ Článok 4 nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kobotáž),
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992R3577:EN:HTML>.

⁸⁰ Pozri článok 8 ods. 2 nariadenia.

železničnej dopravy, nie je vhodný na zaistenie vytvorenia skutočného európskeho trhu pre služby železničnej dopravy.

139. Napríklad vnútroštátne bezpečnostné orgány sú zodpovedné za certifikáciu železničných podnikov a schvaľovanie uvádzania vozidiel a subsystémov do prevádzky. Prístup k bezpečnostnému osvedčeniu a povoleniu vychádza zo zásady vzájomného uznávania a mal by v podstate umožniť slobodné poskytovanie služieb železničnej dopravy a pohybu vlakov v celej EÚ. Súčasný legislatívny rámec však vnútroštátnym bezpečnostným orgánom umožňuje vykonávať ďalšie kontroly pred prijatím osvedčení a povolení udelených inými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Vede to k značným zdržaniam a podstatnému zaťaženiu železničných prevádzkovateľov nákladmi. Komisia zvažuje, ako riešiť tento problém: zdá sa, že bude treba posilniť úlohu Európskej železničnej agentúry a preskúmať rozdelenie zodpovedností medzi vnútroštátne bezpečnostné orgány a Európsku agentúru.
140. Úlohou regulačných orgánov je zabezpečiť spravodlivý a nediskriminačný prístup na železničnú sieť a k železničným službám a overiť, či sa náležite uplatňujú zásady poplatkov a pridelovania kapacít. Ale regulačné orgány členských štátov narážajú na ťažkosti vo vykonávaní svojich povinností dozoru nad prevádzkovateľmi infraštruktúry, často kvôli nedostatku pracovníkov a iných zdrojov. Ťažkosti sa znásobujú v prípadoch, keď regulačný orgán nie je dostatočne nezávislý od prevádzkovateľov infraštruktúry, samotného železničného podniku alebo ministerstva, ktoré uplatňuje vlastnícke práva voči samotnému prevádzkovateľovi. Posledný návrh na prepracovanie prvého železničného balíka⁸¹ zaisťuje rozšírenie a posilnenie ich právomocí ako prvý krok k riešeniu tejto otázky. Sú však potrebné ďalšie opatrenia, možno vytvorenie siete vnútroštátnych regulačných orgánov.
141. V niektorých členských štátoch ďalej pretrváva úzke štrukturálna integrácia riadenia infraštruktúry a činnosti železničnej dopravy zo strany minulých alebo súčasných prevádzkovateľov. Môže to viesť k prijímaniu prevádzkových rozhodnutí s cieľom chrániť súčasných prevádzkovateľov pred novými prevádzkovateľmi a k prevedeniu príjmu z poplatkov za prístup na trate na podporu prevádzkovateľov dopravy. Komisia zastáva názor, že mnoho z toho je v rozpore s jestvujúcimi železničnými právnymi predpismi a v dôsledku toho stíha mnoho prípadov ich porušenia. Prvý prepracovaný železničný balík obsahuje taktiež ustanovenia na riešenie kľúčových problémov. Napriek tomu je Komisia presvedčená, že budú potrebné ďalšie opatrenia s cieľom zabezpečiť spravodlivý a nediskriminačný prístup k železničnej infraštruktúre a k službám spojeným s železničnou dopravou. Na základe ďalšieho hodnotenia predloží návrh na zabezpečenie účinného štrukturálneho oddelenia riadenia infraštruktúry od poskytovania služieb železničnej dopravy.
142. Komisia uznáva, že zatiaľ čo súčasný regulačný prístup by mal byť úspešný vo vytvorení konkurencie medzi prevádzkovateľmi vlakov, riadenie infraštruktúry zostáva vnútroštátnym monopolom. Keďže je to potrebné na miestnom trhu (nebolo by nákladovo efektívne budovať konkurenčnú

⁸¹ Návrh smernice, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (prepracované znenie), KOM(2010) 475.

infraštruktúru), Komisia v koordinácii s regulačnými orgánmi bude riadenie infraštruktúry držať pod prísnu kontrolou s cieľom zabezpečiť, aby bolo efektívne a aby tvorba cien a investičné rozhodnutia boli v súlade s cieľom podpory rozvoja železníc a účinnej hospodárskej súťaže v poskytovaní železničných dopravných služieb.

143. Komisia zastáva stanovisko, že v dlhodobom výhľade by stálo za to zriadiť celoeurópskych prevádzkovateľov infraštruktúry, ktorí zabezpečia koordinovaný rozvoj v kľúčových koridoroch, ale umožnia hospodársku súťaž alebo porovnávanie prevádzkovateľov rôznych dopravných ciest.

Integrovaný prístup k riadeniu koridorov nákladnej dopravy

144. Železničná nákladná doprava by mala byť konkurencieschopnejšia v porovnaní s cestnou dopravou na dlhé vzdialenosti, kde sú náklady na prekladanie tovaru v preprave medzi prvou a poslednou míľou relatívne nízke v porovnaní s celkovými nákladmi na prepravu. Skúsenosti EÚ však nie sú také: naopak, prevádzkové a technické prekážky v medzištátnej doprave (najmä vytvorenie nových tokov nákladnej dopravy) a tendencia dávať prednosť osobnej doprave často vedú k tomu, že železničná nákladná doprava sa považuje za drahú a nespoľahlivú.
145. Technické prekážky sa riešia prostredníctvom právnych predpisov Komisie vychádzajúcich zo základných smerníc o interoperabilite a bezpečnosti. S cieľom prekonať niektoré prevádzkové prekážky sa nariadením 913/2010 – ktoré nadobudlo účinnosť 9. novembra 2010 – zriaďuje európska železničná sieť pre nákladnú dopravu založená na medzinárodných koridoroch pre nákladnú dopravu.
146. Nariadenie predpokladá koordináciu medzi všetkými zúčastnenými stranami a krajinami najmä v prideľovaní cezhraničnej kapacity, časových plánoch investícií, normách infraštruktúry a stanovení poplatkov za prístup na trate. Komisia bude musieť sledovať pokrok a zabezpečiť, aby integrované riadenie koridorov v praxi dobre fungovalo. Dôvody rozvoja železničných koridorov vyčlenených pre nákladnú dopravu a výhody takého prístupu sú podrobnejšie opísané nižšie v oddiele 3.

1. Skutočný vnútorný trh služieb železničnej dopravy

- Otvoriť domáci trh osobnej železničnej dopravy hospodárskej súťaži vrátane povinného zadávania zmlúv o poskytovaní služieb vo verejnom záujme prostredníctvom konkurenčnej verejnej súťaže.
- Zaviesť jednotné povolenie podľa typu vozidla a jednotnú bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov prostredníctvom posilnenia roly Európskej železničnej agentúry (ERA).
- Vyvinúť integrovaný prístup k riadeniu koridorov nákladnej dopravy vrátane poplatkov za prístup na trať.

- Zabezpečiť účinný a nediskriminačný prístup k železničnej infraštruktúre vrátane služieb spojených s železničnou dopravou, najmä prostredníctvom štrukturálneho oddelenia prevádzkovania infraštruktúry od poskytovania služieb⁸².

1.1.2. Dokončenie európskeho odvetvia leteckej dopravy

Bezproblémová letecká doprava na jednotnom európskom nebi

147. Európske odvetvie leteckej dopravy je jednou z najvýkonnejších častí európskeho hospodárstva. K posilneniu tohto odvetvia prispelo vytvorenie jednotného trhu, jeho rozšírenie na našich bezprostredných susedov, umožnenie hospodárskej súťaže, prerokovanie vyvážených dohôd o otvorenom nebi s inými časťami sveta, podpora technického pokroku a presadzovanie vysokých noriem z hľadiska kvality, spravodlivosti a vplyvu na životné prostredie. Globálna konkurencia sa však zvyšuje a možno veľa stratíť.
148. Nedávne udalosti, napríklad kríza vyvolaná sopečným popolom⁸³, ale tiež celkový výhľad rastu⁸⁴ preukazujú, aké je naliehavé postupovať smerom k dokonca ešte viac integrovanému vzdušnému priestoru EÚ. Právne predpisy o jednotnom európskom nebi (SES – Single European Sky) sa od prijatia prvého balíka v roku 2004⁸⁵ a revízie a predĺženia platnosti právnych predpisov v roku 2009 rozlúčili s tradíciou vnútroštátneho, roztriešteného prístupu k riadeniu letovej prevádzky (ATM) a medzivládnu koordináciu posunuli smerom ku skutočnému európskemu rámcu s účinnou spoluprácou medzi členskými štátmi, európskymi inštitúciami a agentúrami, Eurocontrolom a zainteresovanými stranami a s účinným sociálnym dialógom. Pri uznaní toho, že výkonnosť európskeho leteckého systému je určovaná jej najslabšími článkami, sa dôraz vo zvýšenej miere kladie na výkonnosť siete na európskej úrovni.
149. Iniciatívy jednotného európskeho neba sú zamerané na strojnásobenie kapacity, zníženie nákladov ATM na let o polovicu, desaťnásobné zvýšenie bezpečnosti a zníženie vplyvu každého letu na životné prostredie o 10 %⁸⁶. Zavedenie nových technológií a postupov ATM (SESAR) je kľúčovým predpokladom pre urýchlenie plného uplatňovania jednotného európskeho neba.
150. *Acquis* týkajúce sa jednotného európskeho neba zahŕňa:
- vytvorenie funkcie prevádzkovateľa siete na účely riadenia vzácných zdrojov (navrhovanie vzdušného priestoru, pridelovanie kódov odpoedačov, rádiové frekvencie) z celoeurópskeho hľadiska;

⁸² Uprednostňované možnosti štrukturálneho oddelenia by mali zabezpečiť rozvoj hospodárskej súťaže, kontinuitu investícií a nákladovú efektívnosť poskytovania služieb.

⁸³ Informácie pre Komisiu o vplyve krízy spôsobenej oblakom vulkanického popola na odvetvie leteckej dopravy, SEK(2010) 533, 27.4.2010.

⁸⁴ Pozri vyššie ods. 98.

⁸⁵ Nariadenia (ES) č. 549/2004, 550/2004, 551/2004, 552/2004, Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s.1–26, zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1070/2009 z 21.10.2009, Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34.

⁸⁶ Trate pre vnútroeurópske lety sú približne o 15 % menej efektívne ako vnútroštátne letové trate; v dôsledku fragmentácie vzdušného priestoru lietajú lietadlá v priemere o 49 km dlhšiu trasu, ako je absolútne nutné.

- zriadenie funkčných blokov vzdušného priestoru s cieľom optimalizovať poskytovanie letových navigačných služieb (ANS – air navigation services) na úrovni poskytovateľov letových navigačných služieb bez ohľadu na štátne hranice;
 - zavedenie systému výkonnosti zameraného na zvýšenie výkonnosti letových navigačných služieb v štyroch kľúčových oblastiach výkonnosti: bezpečnosť, ciele v oblasti životného prostredia, nákladová efektívnosť a efektívnosť letov.
151. Systém výkonnosti sa musí zavádzať od roku 2012 do roku 2014; funkcia správcu jednotnej siete bude zriadená v roku 2011; a funkčné bloky vzdušného priestoru by sa mali zriadiť do roku 2012. Vytvorenie jednotného európskeho neba v rámci dohodnutých míľnikov má pre budúcu európsku leteckú dopravu mimoriadny význam⁸⁷.
152. V súvislosti s vytvorením funkcie správcu jednotnej siete sa vzťah medzi Európskou úniou a Eurocontrolom⁸⁸ musí znovu vymedziť s cieľom vytvoriť právny a finančný rámec pre neskoršiu organizáciu na podporu politiky jednotného európskeho neba. Súčasný dobrovoľný systém Eurocontrolu týkajúci sa zavedenia jednotného európskeho neba by sa mal zjednotiť prostredníctvom medziinštitucionálneho rámca v súlade s nariadením o jednotnom nebi.

2. Dokončenie projektu jednotné európske nebo

- Dosiahnuť skutočne konzistentné jednotné európske nebo a zaviesť budúci systém riadenia letovej prevádzky (SESAR) v odsúhlasenom termíne.
- Vytvoriť vhodný právny a finančný rámec na podporu politiky jednotného európskeho neba a skonsolidovať vzťah medzi Európskou úniou a organizáciou Eurocontrol.

Efektívnejšie využívanie kapacity letísk

153. Letiská hrajú v reťazci leteckej dopravy hlavnú úlohu. Ich dobré fungovanie a efektívnosť je kľúčovým ekonomickým parametrom pre zákazníkov leteckých spoločností a podniky, ktoré pracujú v úzkej koordinácii s nimi – napr. nezávislá pozemná obsluha lietadiel. Pre úspešné uskutočnenie reformy jednotného európskeho neba sú najdôležitejšie.
154. Trvalý úspech európskeho leteckého trhu závisí tiež od schopnosti zvládnuť úlohy kapacity a jej negatívne vplyvy na hospodárstvo, od skúseností cestujúcich a oneskorení. Napriek vplyvu finančnej a hospodárskej krízy na odvetvie leteckej dopravy a na objemy prepráv, dlhodobé trendy ukazujú na obmedzenia kapacity na zemi a na nebi. Eurocontrol vo svojom prieskume 138 letísk v roku 2008 zdôraznil, že nehladiac na 41% zvýšenie kapacity letísk od roku 2007 do roku 2030, nebude v najpriaznivejšom scenári zaistených 11 % dopytu a v najnáročnejšom scenári 25 % dopytu. Podľa prvého scenára bude

⁸⁷ Vyhlásenie Konferencie na vysokej úrovni o pláne uplatňovania jednotného európskeho neba, Madrid 25–26.2.2010.

⁸⁸ Európska organizácia pre bezpečnosť leteckej prevádzky (Eurocontrol) je medzivládna organizácia zodpovedná za koordináciu a plánovanie riadenia letovej prevádzky v Európe.

fungovať na plnú kapacitu 8 hodín denne 19 letísk; v druhom prípade 39 letísk⁸⁹.

155. Aj keď niektoré letiská potrebujú dodatočnú infraštruktúru, určité problémy preťaženia dopravy možno vyriešiť lepším systémom pridelovania prevádzkových intervalov. Prevádzkové intervaly sa v súčasnosti udeľujú administratívne podľa ustanovení nariadenia 95/93⁹⁰. Toto nariadenie, ktorého cieľom je zabezpečiť, aby bol prístup na preťažené letiská organizovaný za pomoci systému spravodlivých, nediskriminačných a transparentných pravidiel pre pridelovanie prevádzkových intervalov na pristátie a vzlet, bolo zmenené a doplnené v roku 2004⁹¹. Zmena a doplnenie obsahuje celý rad technických zlepšení – napríklad ustanovenia týkajúce sa presadzovania, jasnejšie definície, lepšie monitorovacie nástroje a prísnejšie sankcie za zneužívanie alebo nedodržovanie pravidiel pridelovania.
156. Problémy však zostávajú: schopnosť nových účastníkov trhu a rozvíjajúcich sa dopravcov konkurovať zavedeným dopravcom je sťažená nedostatkom dostupných prevádzkových intervalov vo fonde prevádzkových intervalov. Na letiskách, kde dopyt neustále prekračuje kapacitu, je vo fonde prevádzkových intervalov tendencia dávať ich k dispozícii v neatraktívnom čase, alebo nie sú k dispozícii ako série. To bráni optimálnemu využívaniu kapacity letísk. Okrem toho nie je dostatočná istota, pokiaľ ide o právny rámec sekundárneho obchodovania a existujú obavy o mieru nezávislosti koordinátorov prevádzkových intervalov. Štúdia o vykonávaní nariadenia o prevádzkových intervaloch vrátane mechanizmov pre primárne pridelovanie prevádzkových intervalov sa spracováva a očakáva sa, že prinesie odporúčania na zmenu politiky navrhnuté Komisiou.
157. Okrem lepšieho využívania kapacity letísk musíme riešiť predpokladané zvýšenie dopytu na leteckú dopravu. Časťou odpovede môžu byť vysokorýchlostné vlaky, ktoré poskytujú vhodnú alternatívu pre lety na krátke vzdialenosti a zbernú dopravu, a uvoľnia kapacitu pre diaľkové lety. To si však vyžiada oveľa účinnejšiu integráciu medzi týmito dvoma druhmi dopravy. Budú sa musieť rozvíjať železnično-letecké uzly infraštruktúry, aby sa zabezpečil plynulý prechod cestujúcich z vlaku do lietadla. A čo je dôležitejšie, veľkou úlohou bude umožniť prístup k údajom a ich integráciu a efektívne využívanie všetkými zúčastnenými stranami s cieľom podporiť bimodálnu letecko-železničnú dopravu. Komisia bude skúmať možné voľby a navrhne iniciatívy zamerané na tieto ciele. Komisia bude súčasne pokračovať v práci na iných prístupoch s cieľom riešiť problémy kapacity v kontexte orgánu dohľadu Spoločenstva nad kapacitou letísk.

⁸⁹ Zdroj: Dlhodobá prognóza EUROCONTROL: IFR Flight Movements 2008-2030.

⁹⁰ Nariadenie Rady 95/93 z 18. januára 1993 o spoločných pravidlách pridelovania prevádzkových intervalov na letiskách Spoločenstva, zmenené a doplnené neskoršími právnymi aktmi, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1993R0095:20090630:EN:PDF>

⁹¹ Nariadením (ES) č. 793/2004.

Činnosti pozemného odbavovania na letiskách

158. Služby pozemného odbavovania prispievajú k efektívnosti leteckej dopravy. Trh pre služby pozemného odbavovania sa postupne otvoril smernicou 96/67/ES⁹². V smernici sa stanovuje, že na väčších letiskách EÚ je prístup na trh otvorený pre dodávateľov služieb pozemného odbavovania a pre niektoré kategórie služieb, kde je počet dodávateľov limitovaný; tento počet dodávateľov nesmie byť menší ako dvaja pre každú kategóriu služieb.
159. Podľa štúdií, ktoré doteraz uskutočnila Komisia⁹³, hlavné ciele právnych predpisov boli dosiahnuté: počet poskytovateľov sa zvýšil, ceny majú tendenciu klesať a súčasne sa priemerná kvalita služieb podľa leteckých spoločností zlepšila.
160. Záporné aspekty však pretrvávajú: noví poskytovatelia majú stále ťažký vstup na trh, kde svoje služby poskytuje prevádzkovateľ letiska alebo dominantní dopravcovia. Okrem toho sa niektoré ustanovenia smernice niekedy interpretujú odlišne. Smernicu spochybňujú aj niektoré zainteresované strany, pokiaľ ide o jej sociálne aspekty a aspekty bezpečnosti a ochrany. A napokon skúsenosti z poslednej doby s ťažkými zimnými klimatickými podmienkami takisto ukázali, že letiská sú súčasťou systému, kde sa musia vypracovať niektoré normy kvality a pohotovostné plány, vrátane všetkých zúčastnených strán. Komisia predloží návrh na vysvetlenie a zlepšenie podmienok pre vstup na trh tiež s cieľom zabezpečiť, aby všetky letiská spĺňali minimálne normy kvality.

3. Kapacita a kvalita letísk

- Zrevidovať nariadenie o pridelovaní prevádzkových intervalov s cieľom podporiť efektívnejšie využívanie kapacity letísk.
- Spresniť a zlepšiť podmienky vstupu na trh a poskytovania služieb vrátane pozemnej obsluhy: zabezpečiť, aby všetci účastníci letiskového systému dodržiavali normy minimálnej kvality.
- Kapacita letiska – vyvinúť prístup na riešenie budúcich kapacitných problémov vrátane lepšej integrácie do železničnej siete.

1.1.3. Koncept „Blue Belt“ a vhodný rámec pre vnútrozemskú plavbu

161. Námorná doprava sa podieľa na viac ako jednej tretine všetkej činnosti nákladnej dopravy v rámci EÚ. Na rozdiel od ostatných druhov dopravy sa doprava po mori medzi prístavmi EÚ často ešte považuje za prekračujúcu rámec vonkajších hraníc vnútorného trhu, ktorá si preto vyžaduje rozsiahle administratívne postupy (napr. colné a veterinárne kontroly a kontroly súvisiace s ochranou rastlín, prístavné formality).

⁹² Smernica Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1996L0067:20031120:EN:PDF>.

⁹³ Obidve štúdié sú dostupné na: http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm.

Koncept „Blue Belt“ pre námornú dopravu na krátke vzdialenosti

162. V súlade s akčným plánom Komisie na vytvorenie európskeho priestoru námornej dopravy bez prekážok⁹⁴ budú pre niektoré podniky od 1. januára 2012⁹⁵ zjednodušené colné postupy a od 19. mája 2012 prístavné formality⁹⁶. Cieľom je uľahčiť námornú dopravu v rámci EÚ v priestore „Blue Belt“, čo je oblasť morí obklopujúcich Európsku úniu. V tomto priestore Blue Belt sa námorná doprava v rámci EÚ môže prevádzkovať s čo najmenšou administratívnou záťažou a v prístavoch budú vytvorené postupy „Blue Lanes“ (t. j. rýchle postupy) pre tovary Spoločenstva, aby sa zaistil ich rýchly tranzit. Monitorovacie technológie, najmä tie, ktoré vyvinula Európska námorná bezpečnostná agentúra so sídlom v Lisabone (EMSA), sa použijú na kontrolu pohybu plavidiel a na ich začlenenie do plynulých logistických reťazcov začínajúcich a končiacich na území EÚ⁹⁷.
163. Komisia ako súčasť úsilia zameraného na zjednodušenie postupov v námornej doprave zanedlho posúdi možnosť udeliť skúseným kapitánom za určitých podmienok a v niektorých prístavoch výnimku z povinnosti používať služby lodivoda, keď manévrujú v prístave (osvedčenie o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda).

Zníženie administratívnych nákladov pomocou elektronickej námornej dopravy (e-maritime)

164. Mnohé prístavy používajú pokrokové informačné systémy, ale medzi týmito prístavnými informačnými systémami nie je takmer žiadna interoperabilita. Často sa musia predkladať (ručne) tie isté údaje pri každom zastavení v prístave, čo vedie k strate času a chybám v údajoch. Iniciatíva elektronickej námornej dopravy (e-Maritime) podporí interoperabilitu medzi systémami všetkých zainteresovaných strán v námornej doprave vrátane dopravcov, logistických prevádzkovateľov, prístavných administratívnych orgánov a administratívnych orgánov vnútrozemskej vodnej dopravy.
165. Iniciatíva e-Maritime bude tiež vychádzať z príslušných smerníc EÚ – napr. zo smernice, ktorou sa zriaďuje monitorovací a informačný systém Spoločenstva pre lodnú dopravu (SafeSeaNet)⁹⁸ – a bude uvedená do súladu s modernými elektronickými prostriedkami pre správu a výmenu informácií týkajúcich sa dopravy, napr. systém elektronického colníctva (e-Customs) a elektronická nákladná doprava (e-Freight); potrebovala by otvorené prepojenia so systémami iných druhov dopravy v duchu integrovaného intermodálneho dopravného systému.

⁹⁴ KOM(2009) 10 v konečnom znení, 21.1.2009.

⁹⁵ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 177/2010, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EHS) č. 2454/93, ktorým sa vykonáva nariadenie Rady (EHS) č. 2913/92, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Spoločenstva, Ú. v. EÚ L 52, 3.3.2010.

⁹⁶ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/65/EÚ o ohlasovacích formalitách lodí plávajúcich do prístavov a/alebo z prístavov členských štátov, Ú. v. EÚ L 283, 29.10.2010.

⁹⁷ V ďalšom kroku sa bude riešiť zjednodušenie prepravy tovaru Spoločenstva na lodiach plávajúcich medzi prístavmi EÚ, ktoré sa však v priebehu plavby hlásia v neeurópskych prístavoch.

⁹⁸ Smernica 2002/59/ES.

Prístup na trh v prístavoch

166. Aj keď mnohé prístavy pracujú v konkurenčnom prostredí, technicko-námorné služby a služby manipulácie s nákladom sú často obmedzené na monopoly alebo na niekoľkých zavedených prevádzkovateľov. Európsky parlament odmietol snahu Komisie otvoriť prístup trhu k prístavným službám⁹⁹. V súlade s požiadavkami zainteresovaných strán Komisia nepredložila žiadny ďalší legislatívny návrh¹⁰⁰. V sektore prístavov uplatňuje a presadzuje v súčasnosti základné pravidlá Zmluvy a pozorne sleduje vývoj trhu. Pokiaľ by sa ukázalo, že tento stav nie je dostačujúci, alebo že vytvára neistotu, mohli by sa legislatívne návrhy znovu posúdiť¹⁰¹.
167. Konkurencia medzi prístavmi môže byť značná a vyžaduje si rovnaké podmienky. Informácie o finančných prostriedkoch, ktoré verejné orgány dávajú k dispozícii každému prístavu, by mali byť transparentné. Podľa smernice 2006/11/ES¹⁰² povinnosť viesť oddelené účtovníctvo – medzi činnosťami, ktoré dostávajú verejné finančné prostriedky a tými, ktoré ich nedostávajú – už existuje pre prístavy s ročným obrátom nad 40 miliónov EUR. Pretože veľký počet prístavov – a niektoré z nich sú veľmi dôležité pre európsky dopravný systém – má malý obrát, Komisia vyhodnotí potrebu znížiť túto medznú hodnotu. Vzhľadom na to, že existujúce administratívne štruktúry v prístavoch sa značne odlišujú, je okrem toho potrebné zaviesť určité spoločné zásady výkazníctva a účtovníctva. Držitelia koncesie hrajú tiež významnú úlohu, pokiaľ ide o efektívnosť prístavov. V tejto súvislosti je dôležité zabezpečiť, aby podmienky, podľa ktorých prístavné orgány vyberajú držiteľov koncesie, boli plne transparentné a konkurencieschopné.

4. Koncept „Blue Belt“ v námornej doprave a prístup na trh v prístavoch

Európsky námorný dopravný priestor bez bariér by sa mal ďalej vyvíjať do konceptu „Blue Belt“, ktorý by znamenal slobodný námorný pohyb v Európe a v jej okolí, a mal by sa v plnej miere využívať potenciál vodnej dopravy.

- Všetky príslušné orgány budú v plnej miere využívať monitorovacie nástroje. Zabezpečiť úplnú interoperabilitu medzi systémami informačných a komunikačných technológií v odvetviach vodnej dopravy, zaručiť monitorovanie plavidiel a nákladu (Blue Belt) a zriadiť príslušné prístavné zariadenia („Blue Lanes“).
- Vytvoriť rámec na udeľovanie osvedčení o oslobodení od povinnosti poskytovať služby lodivoda v prístavoch EÚ.
- Preskúmať obmedzenia týkajúce sa poskytovania prístavných služieb.

⁹⁹ Napr. návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o prístupe trhu k prístavným službám, KOM(2004) 654 v konečnom znení.

¹⁰⁰ Pozri oznámenie o európskej prístavnej politike, KOM(2007) 616 v konečnom znení.

¹⁰¹ Pracovný dokument útvarov Komisie: Hodnotenie vplyvu oznámenia o európskej prístavnej politike, SEK(2007) 1339, 18.10.2007.

¹⁰² Smernica Komisie 2006/111/ES zo 16. novembra 2006 o transparentnosti finančných vzťahov členských štátov a verejných podnikov a o finančnej transparentnosti v niektorých podnikoch, Ú. v. EÚ L 318, 17.11.2006, s. 17–25.

- Posilniť transparentnosť v oblasti financovania prístavov, spresniť účel použitia verejných financií na jednotlivé prístavné činnosti s cieľom zabrániť akémukoľvek narušovaniu hospodárskej súťaže.

Ďalšie odstraňovanie prekážok s cieľom plne využiť potenciál vnútrozemskej vodnej dopravy

168. Trh vnútrozemskej vodnej dopravy je od 90. rokov plne liberalizovaný. Keďže európska sieť vnútrozemských vodných ciest sa nemôže považovať za úplnú bez účasti tretích krajín (najmä v prípade Dunaja a Rýna), celkový regulačný rámec je roztrieštený a niektoré bariéry na vnútornom trhu zostávajú, alebo sa objavili.
169. Inštitucionálny rámec v Európe je rozdelený medzi rôzne zúčastnené strany: EÚ, jej členské štáty, tretie krajiny, medzivládne riečne komisie na základe medzinárodných dohôd (napr. pre Rýn a Dunaj), Európska hospodárska komisia OSN (EHK/OSN). Táto štruktúra niekedy vedie k prekrývajúcim sa činnostiam a spôsobuje neefektívnosť.
170. Uznáva sa, že komplexný akčný program na podporu vnútrozemskej vodnej dopravy NAIADES, ktorý Komisia zahájila v roku 2006, dal podnet na spoločnú európsku politiku na základe legislatívnych opatrení a opatrení na koordináciu a podporu. Komisia zaistí kontinuitu vykonávacích opatrení a bude riešiť nové úlohy pomocou komplexného prístupu za účasti všetkých príslušných strán a v prípade potreby bude poskytovať podporu: napr. posilnenie postavenia vnútrozemskej vodnej dopravy na trhu jej začlenením do multimodálnej logistiky, zníženie jej vplyvu na životné prostredie a zavedenie nových technológií vrátane riečnych informačných služieb (RIS)¹⁰³.

5. Vhodný rámec pre vnútrozemskú vodnú dopravu

- Vytvoriť vhodný rámec na optimalizáciu vnútorného trhu pre vnútrozemskú vodnú dopravu a odstrániť prekážky, ktoré bránia väčšiemu využívaniu tohto druhu dopravy. Prehodnotiť a vymedziť úlohy a mechanizmy potrebné na prevádzkovanie tohto druhu dopravy v širšom európskom kontexte.

1.1.4. Ďalšia integrácia trhu cestnej nákladnej dopravy

171. Cestná doprava je prevládajúca na obchodnom dopravnom trhu, ale súčasne je krehkým a veľmi roztriešteným odvetvím zloženým prevažne z malých podnikov, ktorých ziskové marže závisia priamo od pracovných nákladov a kolísania cien ropy. Aby sa v plnej miere využili výhody otvorených trhov a zaistilo ich sociálne prijatie, je nevyhnutné pracovať na vytvorení rovnakých podmienok týkajúcich sa pravidiel o sociálnych normách, bezpečnosti a spoplatňovaní používania ciest – a ich presadzovania.

Harmonizované presadzovanie pravidiel pre profesionálnu cestnú dopravu

172. Podniky cestnej dopravy sa stretávajú s nerovnakým zachádzaním v rôznych členských štátoch v dôsledku rozdielov v systémoch kontrol a sankcií. To

¹⁰³ Pozri nižšie oddiel 2.1.3.

vytvára zbytočnú administratívnu záťaž a nerovnaké podmienky hospodárskej súťaže a nastoľuje otázky bezpečnosti. Komisia s cieľom riešiť tieto problémy navrhne harmonizovať a posilniť politiky presadzovania tak, aby sa s prevádzkovateľmi v jednotnom európskom dopravnom priestore zachádzalo rovnoprávne, keď sa podrobujú kontrolám a keď nedodržia sociálne a technické pravidlá a pravidlá bezpečnosti a trhu ustanovené na úrovni EÚ.

173. Kontroly sociálnych pravidiel by mali byť nákladovo efektívnejšie. Keďže pravidlá o dobe jazdy a dobách odpočinku majú mimoriadny význam pre zamedzenie nehodám kvôli únave vodičov a pre zabezpečenie pracovných podmienok vodičov, firmy, ktoré tieto pravidlá nedodržia, môžu získať nenáležitú konkurenčnú výhodu. Základom kontrol, ktoré vykonávajú vnútroštátne vynucovacie orgány alebo polícia, sú údaje zaznamenané na tachografoch. Digitálny tachograf odolný voči falšovaniu a montovaný od roku 2006 na všetkých nových vozidlách generuje spoľahlivejšie údaje. Zistili sa však aj prípady manipulácie a podvodov. Aj keď by sa administratívna záťaž pre podniky, ktoré dodržia pravidlá, mala znížiť, EÚ by mala zabezpečiť, aby kontroly boli úplne účinné v predchádzaní manipulácii a zisťovaní manipulácie alebo zneužitia tachografov.
174. Platné nariadenia o prístupe na trh a o prístupe k povolaniu¹⁰⁴ už predpokladajú vytvorenie európskeho registra podnikov cestnej dopravy. Opatrenia potrebné na jeho uvedenie do činnosti prepojením vnútroštátnych registrov sa musia prijať do konca roka 2012.¹⁰⁵ Európsky register umožní výmenu informácií o porušení predpisov, ktorého sa dopustili podniky neusadené v členskom štáte.
175. Tento register sa ako prvý krok zameria na výmenu informácií o závažnom porušení ustanovení právnych predpisov, ale neskôr Komisia hodlá predložiť návrh, aby sa informácie obsiahnuté v registri využívali tiež na ciele kontroly a v reálnom čase v priebehu cestných kontrol (napr. kontrola platnosti licencie). V dôsledku toho budú kontroly rýchlejšie, cielenejšie a celková administratívna záťaž podnikov, ktoré náležite dodržia predpisy, sa podstatne zníži.
176. Presadzovanie právnych predpisov EÚ si vyžaduje, aby sankcie v prípade porušenia predpisov boli úmerné, nediskriminačné a účinné. Posledná správa¹⁰⁶ ukázala, že v členských štátoch existujú značné rozdiely, pokiaľ ide o druh pokút, klasifikáciu porušení predpisov a pokuty uplatňované v oblasti sociálnych právnych predpisov pre cestnú dopravu. Za rovnaké porušenie predpisov môže podnik cestnej dopravy v jednej krajine dostať až desaťnásobne vyššiu pokutu než v druhej. Komisia navrhne harmonizovať tieto sankcie. Európsky parlament¹⁰⁷ už Komisiu požiadal, aby použila ustanovenia Zmluvy o fungovaní EÚ, ktoré umožnia stanoviť minimálne pravidlá týkajúce sa

¹⁰⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1071/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá týkajúce sa podmienok, ktoré je potrebné dodržiavať pri výkone povolania prevádzkovateľa cestnej dopravy, a ktorým sa zrušuje smernica Rady 96/26/ES.

¹⁰⁵ Čl. 16 ods. 5 nariadenia (ES) č. 1071/2009.

¹⁰⁶ Správa Komisie, v ktorej sa analyzujú sankcie za závažné porušenia pravidiel v sociálnej oblasti, týkajúcich sa cestnej dopravy, ustanovené v právnych predpisoch členských štátov (KOM(2009) 225).

¹⁰⁷ Správa o sankciách za závažné porušenia sociálnych pravidiel v cestnej doprave, INI/2009/2154 (správa Rannera).

definície trestných činov a sankcií, kde je zblížovanie trestného práva a nariadení dôležité na zabezpečenie účinného vykonávania politiky Únie.

177. Práca orgánov zodpovedných za presadzovanie práva v členských štátoch má dôležitú úlohu v uplatňovaní právnych predpisov. Sú do nej zapojené mnohé rôzne orgány v závislosti od inštitucionálneho usporiadania každého členského štátu; zahŕňajú zložky policajného zboru, ministerstvo dopravy a ministerstvo práce a vyčlenené vynucovacie agentúry. Harmonizovaný prístup k minimálnej odbornej príprave úradných osôb zabezpečujúcich vykonávanie predpisov by viedol k jednotnejšiemu uplatňovaniu právnych predpisov EÚ. Podporil by tiež výmenu informácií, napr. o metódach zisťovania manipulácie s tachografmi, a systematickejšie šírenie informácií o regulačnom pokroku na európskej úrovni. Komisia preto predloží návrh zameraný na harmonizáciu odbornej prípravy úradných osôb zabezpečujúcich vykonávanie predpisov.

Kabotáž v cestnej nákladnej doprave

178. Cestná kabotáž je možnosť prevádzkovateľa prepravovať tovar v rámci iného členského štátu ako štátu, kde má sídlo. Pre prevádzkovateľov predstavuje spôsob, ako znížiť počet nevyťažených, prázdnych vozidiel v spätnej jazde po uskutočnení medzinárodnej prepravy a vyhľadávať obchodné príležitosti najmä v cezhraničných oblastiach. Ale vzhľadom na rozdiely, ktoré doteraz ešte existujú v celej Európskej únii, najmä čo sa týka zdaňovania a sociálnych pravidiel, sú obavy, že úplné otvorenie kabotáže by malo za následok značný presun v pracovných miestach medzi krajinami a vyvolalo by ďalšie prepravy.
179. Rovnováhu medzi týmito dvoma aspektmi zaisťujú pravidlá o prístupe na trh, ktoré prijal legislatívny orgán v roku 2009¹⁰⁸. Dopravcovia, ktorí chcú systematicky prevádzkovať vnútroštátnu prepravu v iných členských štátoch, ju môžu uskutočňovať, ak si v tomto členskom štáte zriadia dcérsku spoločnosť, aby podliehali rovnakým pravidlám ako ich konkurenti. Tí, ktorí takýto krok radšej neurobia, majú povolené tri kabotážne prepravy do siedmich dní po uskutočnení medzinárodnej dopravy¹⁰⁹. Tieto pravidlá poskytujú viac pružnosti ako predchádzajúce, ktoré boli prijaté v roku 1993¹¹⁰, ale stále obmedzujú dopravcov v ich výbere zmlúv pre optimálny výber trasy.
180. Komisia je toho názoru, že vzhľadom na naliehavé potreby zaistiť efektívnosť trhu a navrhované kroky na harmonizáciu presadzovania pravidiel, by sa malo pokračovať v ďalšom otváraní trhu.

Maximálna hmotnosť a rozmery cestných vozidiel

181. Maximálny rozmer a hmotnosť cestných vozidiel sa riadi smernicou 96/53/ES¹¹¹. Smernica – ustanovujúca minimálne normy a maximálne rozmery

¹⁰⁸ Nariadenie (ES) č. 1072/2009.

¹⁰⁹ Tri kabotážne prepravy sa môžu uskutočniť buď v krajine vykládky tovaru prepravovaného medzinárodnou dopravou, alebo najviac jedna preprava na jednu krajinu v iných členských štátoch.

¹¹⁰ Členské štáty by mohli po mesačnej kabotážnej preprave zabrániť podniku v uskutočňovaní kabotáže po dobu jedného roka.

¹¹¹ SMERNICA RADY 96/53/ES z 25. júla 1996, ktorou sa v Spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave,

a hmotnosť, ktoré musia vozidlá dodržať, aby mali prístup na cestné siete všetkých členských štátov – bola vypracovaná v roku 1990 ako sprievodný dokument k otvoreniu trhu medzinárodnej cestnej dopravy.

182. Vývoj kontajnerizácie, potreba zabezpečiť ekonomickú a environmentálnu efektívnosť dopravy a rozvoj aerodynamického vybavenia na zvýšenie energetickej účinnosti vozidiel si vyžaduje nový pohľad na tieto právne predpisy.
183. Niektorí v odvetví cestnej dopravy tvrdia, že omnoho ťažšie a dlhšie nákladné vozidlá by priniesli zvýšenie efektívnosti a mohli by sa používať bez toho, aby ohrozili bezpečnosť alebo poškodili infraštruktúru. Komisia v súčasnosti uskutočňuje ďalšiu nezávislú prácu s cieľom posúdiť túto problematiku a určiť podmienky pre ďalší postup.
184. Komisii sa v každom prípade zdá, že by to bola dobrá príležitosť pre obmedzené zmeny dnešných rozmerov, aby bolo možné namontovať (alebo dodatočne namontovať) na vozidlá aerodynamické vybavenie, ktoré by mohlo znížiť spotrebu paliva¹¹². Obmedzené zmeny môžu byť tiež potrebné s cieľom prispôsobiť sa novým normám intermodálnych vozidiel a zaoberať sa elektrickými vozidlami.

6. Cestná nákladná doprava

- Preskúmať situáciu na trhu cestnej nákladnej dopravy ako aj stupeň konvergenencie týkajúcej sa okrem iného spoplatňovania používateľov ciest, právnych predpisov v sociálnej oblasti a v oblasti bezpečnosti, transpozície a presadzovania právnych predpisov v členských štátoch s cieľom otvoriť ďalšie trhy v cestnej doprave. Predovšetkým by sa malo pokračovať v odstraňovaní zostávajúcich obmedzení kabotáže.
- Preskúmať pravidlá týkajúce sa tachografu s cieľom nákladovo ho zefektívniť, sprístupniť register EÚ podnikov cestnej dopravy polícii a úradným osobám zabezpečujúcim vykonávanie predpisov pri cestných kontrolách. harmonizovať sankcie za porušenie pravidiel EÚ v oblasti profesionálnej dopravy; harmonizovať odbornú prípravu úradných osôb zabezpečujúcich vykonávanie predpisov.
- Prispôsobiť právne predpisy v oblasti hmotnosti a rozmerov novým okolnostiam, technológiám a potrebám (napr. hmotnosť batérií, lepšia aerodynamika) a zabezpečiť, aby sa tým zjednodušila intermodálna preprava a znižovanie celkovej spotreby energie a emisií.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0053:EN:HTML>.

¹¹² Uvoľnenie súčasných prísnych obmedzení týkajúcich sa dĺžky vozidiel by umožnilo aerodynamickejšie navrhovanie nákladných vozidiel a dodatočnú montáž zariadení, napríklad kormá plavidla, ktoré môžu znížiť vzdušný odpor o 12 %. Prinieslo by to približne 6% úsporu paliva. Sharpe, R.B.A. (2009) *Technical options for fossil fuel based road transport (Technické možnosti pre cestnú dopravu používajúcu fosílnu palivá)*. Dokument spracovaný ako súčasť zmluvy ENV.C.3/SER/2008/0053 uzatvorenej medzi Generálnym riaditeľstvom Európskej komisie pre životné prostredie a AEA Technology plc; <http://eutransportghg2050.eu/cms/assets/EU-Transport-GHG-2050-Paper-1-Technical-options-for-f-fuel-road-transport-11-02-10.pdf>.

1.1.5. *Multimodálna preprava tovaru: rozvoj elektronickej nákladnej dopravy (e-Freight)*

185. Zjednodušenie nákladnej dopravy a výmena dopravných informácií by mohla podstatne znížiť náklady multimodálnej dopravy. Týka sa to predovšetkým možnosti hospodárskych subjektov predkladať informácie len raz – v elektronickej forme – („jednotné okienko“) a musieť kontrolovať náklad a vozidlá iba jedenkrát na tom istom mieste („jedno kontaktné miesto“)¹¹³. Tento rozvoj si bude vyžadovať prepojenie a dokončenie sietí na výmenu informácií medzi správami a na uľahčenie prístupu podnikov k týmto informáciám.
186. Táto vízia bezpapierového, elektronického toku informácií, ktoré spájajú fyzický tok tovaru s bezpapierovou stopou vytvorenou prostredníctvom informačných a komunikačných technológií (IKT), zahŕňa schopnosť sledovať a vystopovať náklad počas jeho cesty rôznymi druhmi dopravy a v súlade s pravidlami hospodárskej súťaže EÚ automatizovať výmenu údajov spojených s obsahom na regulačné a obchodné účely. Bude to lepšie uskutočniteľné a cenovo dostupnejšie zásluhou novo vznikajúcich technológií, napríklad identifikácia na základe rádiovkej frekvencie (RFID) a používanie globálnych satelitných navigačných systémov, ako je Galileo.
187. Náklad by mal byť identifikovateľný a lokalizovateľný nezávisle od druhu dopravy, akým sa prepravuje. Nevyhnutnou podmienkou pre to je zabezpečenie zavedenia štandardných rozhraní v rôznych druhoch dopravy a ich interoperability vo všetkých druhoch dopravy. Komisia vytvorí vhodný legislatívny rámec na zavedenie technológií na zisťovanie pohybu a sledovanie nákladu a iných technologických komponentov, ktoré prispievajú ku konceptu e-Freight a pritom zaistia príslušnú technickú bezpečnosť na ochranu osobných údajov a súlad s právnymi predpismi o ochrane údajov.
188. V súčasnosti rôzne druhy dopravy používajú rôzne prepravné doklady (CMR v cestnej doprave, konosament v námornej doprave atď....), čo je stav, ktorý vytvára administratívne náklady v multimodálnej doprave a uvádza ju do nepriaznivého postavenia v porovnaní s jednotlivým druhom dopravy. Na podporu multimodálnej dopravy je preto dôležité vytvoriť jednotný prepravný doklad na prepravu nákladu akýmkoľvek druhom dopravy. V celkovom rámci e-Freight¹¹⁴ bude jednotný prepravný doklad digitálny. Pretože prepravné doklady vo veľkej miere odrážajú príslušné právne režimy zmlúv na prepravu nákladu, riešia sa tieto dve opatrenia spolu. Aby sa zostavil jednotný prepravný doklad, musí sa vytvoriť základný režim zodpovednosti.
189. Súčasné slabé stránky a nedostatky v režimoch zodpovednosti existujú v jednotlivých odvetviach, ako aj medzi odvetviami. Skutočnosť, že neexistuje európsky režim zodpovednosti pre vzťahy medzi železničnými podnikmi a prevádzkovateľmi infraštruktúry predstavuje prekážku pre vstup prevádzkovateľov iných členských štátov na trh železničnej dopravy. Pravidlá

¹¹³ Oznámenie Komisie z 18. októbra 2007: Akčný plán pre logistiku nákladnej dopravy, KOM(2007) 607 v konečnom znení, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0607:FIN:EN:PDF>.

¹¹⁴ Tamtiež, s. 3.

o zodpovednosti sa zvyčajne spracúvajú v dopravných spojoch jednotlivých druhov dopravy, čím sú vyvolané trecie náklady v uzloch medzi dvoma alebo viacerými druhmi dopravy, pretože práve tam prichádza systém zodpovednosti jedného druhu dopravy do styku s druhým. Nedávno prijatý dohovor OSN o „Rotterdamských pravidlách“¹¹⁵ sa zaoberá multimodálnou dopravou zahrnujúcou námorný úsek. Podpísal ju obmedzený počet členských štátov EÚ. Každý komplexný multimodálny návrh Komisie bude musieť vziať celosvetový dohovor do úvahy.

7. Multimodálna preprava tovaru: e-Freight (elektronická nákladná doprava)

Vytvoriť vhodný rámec s cieľom umožniť sledovanie nákladu v aktuálnom čase, zabezpečiť intermodálnu zodpovednosť a podporiť ekologickú nákladnú dopravu:

- zaviesť do praxe koncepty „jedného okienka“ a „jedného kontaktného miesta“; vytvorením a zavedením jednotného elektronického prepravného dokladu (elektronický nákladný list) a vytvorením vhodného rámca na zavedenie technológií na zisťovanie pohybu a sledovanie nákladu, RFID atď.).
- Zabezpečiť, aby režimy zodpovednosti propagovali železničnú, vodnú a intermodálnu dopravu.

1.2. Podpora kvalitných pracovných miest a lepších pracovných podmienok

190. Odvetvie dopravy zamestnáva 10 miliónov ľudí, čo je 4,5 % z celkovej zamestnanosti v EÚ. Ľudský faktor je rozhodujúcou zložkou každého vysoko kvalitného dopravného systému. Efektívne fungovanie dopravného systému by nebolo možné bez dobre vyškolených a vysoko motivovaných pracovníkov, ktorí sú spokojní so svojimi pracovnými miestami.
191. V starnúcej spoločnosti, kde sa pracovné sily budú čoskoro zmenšovať, starnú dopravné pracovné sily rýchlejšie, než je priemer v hospodárstve (26 % starších ľudí nad 50 rokov v porovnaní s 22 %). Existuje jednomyselný názor, že nedostatok pracovných síl a odborných schopností bude v budúcnosti predstavovať v doprave závažný problém. Odbornosť v nových technológiách (informačné technológie, ekologické energie), v udržateľných druhoch dopravy alebo v starostlivosti o zákazníkov sa nemôže považovať za samozrejmu a ľahko získateľnú. Vzdelávanie a odborná príprava budú dôležité. Odvetvie dokonca i pred poslednou hospodárskou krízou trpelo nedostatkom odbornosti a malou ponukou pracovných síl.
192. Súčasný podiel žien pracujúcich v odvetví dopravy je nižší než priemer v celom hospodárstve (21 % v porovnaní s 35 %). Bude uskutočnená analýza príčin tejto nerovnováhy a na základe toho budú navrhnuté konkrétne opatrenia, aby toto odvetvie bolo prítiažlivejšie pre pracujúce ženy.
193. Základným cieľom celého súboru pravidiel EÚ v sociálnej oblasti odvetvia dopravy je ochrana pracovníkov v doprave pred negatívnymi vplyvmi na ich zdravie a bezpečnosť spôsobenými nevhodnými pracovnými podmienkami.

¹¹⁵ Dohovor OSN o zmluvách pre medzinárodnú prepravu tovaru v plnej miere alebo čiastočne po mori, http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/pdf/Ch_XI_D_8.pdf.

Vysoké normy pracovných podmienok a dobré vyhliadky v oblasti kariéry vo všetkých druhoch dopravy a krajinách sú nevyhnutné, aby sa zachoval ľudský kapitál v tomto odvetví. Odlišné normy na vnútroštátnej úrovni v sociálnej oblasti brzdia harmonizovaný sociálny rozvoj európskej dopravy. Takáto rôznorodosť pravidiel zvyšuje zraniteľnosť mobilných pracovníkov, zaťažuje prevádzkovateľov dopravy nadmernou byrokraciou, narušuje hospodársku súťaž a spôsobuje, že niektoré právne predpisy EÚ sú ťažko presadzovateľné. Zbližovanie v tejto oblasti by bolo dôležité.

194. A tak isto zlé odvetvové vzťahy v časti odvetvia dopravy EÚ a z toho vyplývajúce štrajky a iné narušenia dopravy vyvolávajú značne vysoké ekonomické náklady, narušujú životy jednotlivých cestujúcich a oslabujú konkurencieschopnosť najviac postihnutých druhov dopravy. Lepší, ale realistický sociálny dialóg je životne dôležitý. Bude dôležité uviesť do súladu konkurencieschopnosť a sociálnu agendu, aby sa zabránilo sociálnym konfliktom, u ktorých sa preukázalo, že spôsobujú značné hospodárske straty v daných odvetviach.
195. Dopravný systém musí zvládnuť globalizáciu. Pretože náklady na pracovné sily predstavujú najmenej jednu tretinu celkových nákladov dopravných operácií, zamestnávateľia znižujú tieto náklady hlavne presmerovaním nábora na tretie krajiny alebo na iné členské štáty, kde je práca lacnejšia. V tomto smere by sa nespravodlivej konkurencii malo zabrániť opatreniami zameranými na zvýšenie minimálnych noriem v EÚ a v medzinárodnom rámci.

1.2.1. Sociálny zákonník pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy

196. Aby sa plne využil vnútorný trh a prispelo k širším politickým cieľom udržateľnej dopravy, pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, spravodlivú hospodársku súťaž a dobré pracovné podmienky mobilných pracovníkov, je veľmi dôležité zabezpečiť v cestnej doprave harmonizovaný súbor transparentných noriem v sociálnej oblasti, v oblasti ochrany a hospodárskej súťaže (sociálny zákonník) rovnako uplatňovaných vo všetkých členských štátoch.
197. Takýto spoločný sociálny zákonník by nielen zlepšil sociálnu situáciu približne 5 miliónov pracovníkov cestnej dopravy, ale pomohol by aj ďalšej integrácii trhu. Dôkladné používanie zodpovedajúcich sociálnych noriem by prispelo priamo k vytvoreniu udržateľného dopravného systému a odstránilo by významné prekážky v liberalizácii kabotáže.
198. Sociálny zákonník by bol výslovne určený mobilným pracovníkom a zamestnávateľom, aby boli prípadne zodpovední alebo spoluzodpovední za dodržiavanie spoločných minimálnych pracovných noriem. Mal by zahŕňať napr. tieto otázky: podmienky zamestnávania, zdravotné poistenie a starostlivosť, lepšia organizácia práce a doby odpočinku vodičov, aby mohli zladit' svoj pracovný a rodinný život, ako aj rodová rovnosť.
199. Sociálny zákonník by mal tiež riešiť problém nenahlásenej samostatnej zárobkovej činnosti vytvárajúci právnu neistotu a zraniteľnosť niektorých skupín pracovníkov, na ktorých sa nevzťahujú žiadne pravidlá o sociálnej ochrane. Členské štáty s účasťou sociálnych partnerov sa budú podporovať vo

výmene postupov a skúsenosti, ako zisťovať nenahlásenú samostatnú zárobkovú činnosť a ako jej čeliť.

200. V záujme zjednodušenia a lepšej účinnosti by mal byť sociálny zákonník zostavený na základe dohody o sociálnom dialógu v odvetví cestnej dopravy s možnosťou jeho postúpenia Rade na rozhodnutie. Tým by sa tiež zaručilo, že sa normy prispôbia skutočným potrebám a schopnostiam všetkých strán odvetvia.

8. Sociálny zákonník pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy

- Presadzovať a podporovať dialóg medzi sociálnymi partnermi s cieľom dosiahnuť dohodu týkajúcu sa sociálneho zákonníka pre mobilných pracovníkov v odvetví cestnej dopravy a zároveň riešiť problém nenahlásenej samostatnej zárobkovej činnosti.

1.2.2. Sociálna agenda pre vodnú dopravu

201. Rastúci nedostatok námorníkov sa stal globálnym problémom s ohľadom na posledný rýchly rozvoj odvetvia námornej dopravy. Táto situácia sa dotýka aj mnohých krajín v EÚ a podobne i odvetvia vnútrozemskej vodnej dopravy. Z toho vyplývajúce zníženie know-how v oblasti námornej dopravy v EÚ môže súčasne ovplyvniť efektívnosť námorných zoskupení, ktorá závisí od odborných znalostí v oblasti námornej plavby.
202. Preto sú potrebné naliehavé opatrenia. Komisia predloží súbor návrhov v rámci „Sociálnej agendy pre námornú dopravu“ zameraných na zvýšenie príťažlivosti námorného povolania v EÚ, podporu zamestnanosti európskych námorníkov, aby sa zachoval know-how v Európe, a zlepšenie námornej bezpečnosti.
203. V globálnej hospodárskej súťaži majú vlajky štátov, ktoré používajú nízke pracovné a bezpečnostné normy, nenáležitú konkurenčnú výhodu. Tomu možno čeliť len spracovaním a presadzovaním dobrého medzinárodného rámca. Rozhodujúcim krokom v tomto smere bolo prijatie Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave (MLC ILO) v roku 2006. Dohoda európskych sociálnych partnerov, ktorá stanovuje, že normy MLC týkajúce sa minimálnych požiadaviek na námorníkov pracujúcich na palube lode, boli začlenené do právnych predpisov EÚ, doplnila existujúce právne predpisy EÚ o zamestnanosti a sociálnych záležitostiach¹¹⁶. Vzhľadom na harmonizované presadzovanie je potrebné ďalšie posúdenie s cieľom vymedziť a vykonávať príslušné zodpovednosti vlajkového štátu, prístavného štátu, ako aj štátu, ktorý dodáva pracovné sily, aby bolo možné kontrolovať pracovné a životné podmienky na palubách lodí zastavujúcich v prístavoch EÚ bez ohľadu na ich vlajku a štátnu príslušnosť posádky.
204. Odborné schopnosti posádok na palubách lodí EÚ – vrátane neeurópskych námorníkov – sú rozhodujúcim prvkom pre bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu, ochranu životného prostredia a kvalitnú plavbu a sú upravené na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni (Medzinárodný dohovor o normách výcviku,

¹¹⁶ Smernica 2009/13 zo 16. februára 2009.

vydávani osvedčení a strážnej služby námorníkov Medzinárodnej námornej organizácie IMO – Dohovor STCW); tieto ustanovenia sa pravidelne aktualizujú, aby sa prispôbili novým technológiám a zmenám v odvetví. Dobre vyškolení prístavní pracovníci, ktorí sú spokojní so svojimi pracovnými podmienkami, sú takisto dôležití pre bezpečné, zaistené a efektívne prevádzkovanie prístavov. Obidve otázky sa budú rovnakou mierou riešiť v sociálnej agende.

9. Sociálna agenda pre námornú dopravu

- Implementovať opatrenia vymedzené pre sociálnu námornú agendu v nadväznosti na strategické ciele a odporúčania Komisie pre námornú dopravnú politiku EÚ do roku 2018.
- Posilniť uplatňovanie Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave vlajkovými štátmi, prístavnými štátmi a štátmi poskytujúcimi pracovnú silu.
- Začleniť všetkých súčasne vylúčených sezónnych pracovníkov alebo ich časť do rozsahu pôsobnosti niekoľkých smerníc EÚ o pracovnom práve alebo im zaručiť rovnakú úroveň ochrany prostredníctvom iných nástrojov.
- Aktualizovať smernicu o príprave námorníkov (2008/106/ES) po revízií Dohovoru Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) o príprave a vydávaní osvedčení námorníkom (dohovor STCW). Vytvoriť vzájomne prijateľný rámec školení prístavných pracovníkov v rôznych odvetviach prístavných činností.

1.2.3. Sociálne zodpovedné odvetvie leteckej dopravy

205. Zamestnanosť v leteckej doprave má čím ďalej tým viac nadnárodný charakter, čo je tendencia, ktorá s prebiehajúcimi fúziami v odvetví bude pokračovať a dokonca sa v nadchádzajúcich rokoch urýchli. Určitá forma dohľadu nad príslušnými sociálnymi normami v odvetví leteckej dopravy by mohla byť potrebná, najmä čo sa týka lietajúceho personálu, u ktorého sa povaha zmlúv a príslušných právnych predpisov v sociálnej oblasti v jednotlivých členských štátoch odlišuje.
206. Právna jasnosť by sa mohla zvýšiť, pokiaľ ide o právne predpisy, ktoré sa vzťahujú na mobilných pracovníkov v civilnom letectve, najmä na lietajúci personál patriaci pod letecké spoločnosti usadené v niekoľkých členských štátoch. Konkrétne by sa malo vysvetliť, do akej miery sa smernica 1996/71/ES o vysielaní pracovníkov, ako aj nariadenie (ES) č. 593/2008 o rozhodnom práve pre zmluvné záväzky, týkajú lietajúceho personálu. Európske zamestnanecké rady v nadnárodných leteckých spoločnostiach EÚ by sa mali súčasne posilniť vykonávaním smernice 2009/38/ES o zriaďovaní európskej zamestnaneckej rady¹¹⁷.

¹¹⁷ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/38/ES zo 6. mája 2009 o zriaďovaní európskej zamestnaneckej rady alebo postupu v podnikoch s významom na úrovni Spoločenstva a v skupinách podnikov s významom na úrovni Spoločenstva na účely informovania zamestnancov a porady s nimi, Ú. v. EÚ L 122, 16.5.2009, s. 28.

207. Uplatňovanie jednotného európskeho neba vyvoláva zvláštne obavy v oblasti manažmentu letovej prevádzky (ATM). Madridskou konferenciou o leteckej doprave, ktorá sa konala vo februári 2010, sa schválil plán, ktorý zdôrazňuje potrebu zvláštnych konzultačných mechanizmov na úrovni Únie o sociálnej dimenzii ATM.

10. Sociálne zodpovedné odvetvie leteckej dopravy

- Vytvoriť mechanizmus na analýzu vplyvu vývoja v oblasti právnej regulácie na pracovné podmienky v odvetví leteckej dopravy.
- Vytvoriť po celej Európe minimálne služby a minimálne normy kvality pre pracovníkov v celom hodnotovom reťazci odvetvia leteckej dopravy (vrátane riadenia letovej prevádzky a pozemnej obsluhy). Nabádať európskych sociálnych partnerov, aby riešili otázky predchádzania konfliktom a narúšania minimálnej služby v celom hodnotovom reťazci odvetvia leteckej dopravy.

1.2.4. Zhodnotenie prístupu EÚ k pracovným miestam a podmienkam vo všetkých druhoch dopravy

208. Európsky sociálny dialóg je spolu s európskymi právnymi predpismi v sociálnej oblasti hlavným nástrojom pre zlepšenie pracovných noriem a modernizáciu pracovných trhov – nástroj, z ktorého malo odvetvie dopravy veľký prospech¹¹⁸. Sociálni partneri získavajú bezprostrednú predstavu o podmienkach na pracovnom mieste. To vedie k tomu, že sociálny dialóg je nástrojom výberu, ktorý by mala Únia aj naďalej podporovať a zjednodušovať. Keďže výnimka pre námorné prístavy sa má čoskoro skončiť, vo všetkých druhoch dopravy boli vytvorené výbory pre sociálny dialóg. Je potrebná ďalšia podpora so zdôraznením skutočnosti, že dohody prerokované so sociálnymi partnermi sa môžu prevziať do práva EÚ. Úlohou Komisie podľa článkov 154 a 155 ZFEÚ je propagovať a podporovať takéto kolektívne dohody na európskej úrovni a na žiadosť ich signatárov navrhnúť rozhodnutím Rady ich vykonávanie.
209. Dobrým príkladom je odvetvie vnútrozemskej plavby, ktoré stojí vo zvýšenej miere pred problémom nedostatku pracovníkov, najmä lodných posádok a podnikateľských následníkov. Sociálni partneri pracujú na odporúčaníach týkajúcich sa lepších pracovných a životných podmienok na palube lodí, osobitných dohovorov o pracovnej dobe, náplni práce a požiadaviek EÚ na obsadenie posádkami, stanovenia minimálnych noriem pre odbornú prípravu a vzdelávanie a odporúčaní proti sociálnemu dumpingu a nespravodlivej konkurencii v odvetví vnútrozemskej vodnej dopravy.
210. Komisia hodlá podporiť sociálny dialóg a dohody medzi sociálnymi partnermi o vyššie uvedených otázkach aj v odvetví leteckej dopravy¹¹⁹. Výbor pre sociálny dialóg v odvetví „Civilného letectva“ by bol vhodným rámcom na uskutočnenie tejto práce.

¹¹⁸ SEK(2010) 964 „O fungovaní a potenciáli európskeho sektorového dialógu“.

¹¹⁹ Precedens existuje v Európskej dohode o organizácii pracovného času mobilných pracovníkov civilného letectva, ktorú 22. marca 2000 uzatvorili asociácie zamestnancov a zamestnávateľov v odvetví civilného letectva, a ktorá sa implementovala smernicou 2000/79/ES.

211. A napokon v odvetví železničnej dopravy sa v smernici 2005/47/ES stanovujú pracovné podmienky mobilných pracovníkov, ktorí pôsobia v interoperabilnej cezhraničnej doprave. Vychádza tiež z dohody o sociálnom dialógu, ktorá zaisťuje minimálne normy týkajúce sa pracovných podmienok a doby jazdy a odpočinku v medzinárodnej doprave. Otázka počtu nepretržitých dôb odpočinku mimo domova a náhrad za tento odpočinok mimo domova sa v súčasnosti prerokúva medzi sociálnymi partnermi, zatiaľ čo presadzovanie pravidiel o pracovnej dobe a potreba harmonizovať pracovné podmienky aj pre vnútroštátnu železničnú dopravu sa ešte musí posúdiť.
212. Napriek pokroku dosiahnutému do súčasnosti sa pracovné podmienky a sociálne normy v odvetví dopravy ešte stále vnímajú ako menej výhodné než v hospodárstve ako celku. Zo všetkých týchto dôvodov má prístup založený na sociálnom dialógu svoje slabé miesta, k posilneniu ktorých by Komisia mala prispieť v spolupráci so sociálnymi partnermi. V niektorých prípadoch bude potrebné vytvoriť určitú kapacitu a v iných prípadoch bude treba vyvinúť viac úsilia. Komisia by mala podporiť a uľahčiť oveľa hlbšiu analýzu v súlade so svojou inštitucionálnou úlohou v procese sociálneho dialógu. Takéto hodnotenie jasnejšie vymedzí tiež hranice, za ktorými sa musí sociálny dialóg doplniť konvenčnou tvorbou práva.
213. Hodnotenie by malo taktiež určiť možnosti zvyšovania kvality práce v doprave ako celku. Možno očakávať že pozitívne účinky bude mať výmena osvedčených postupov medzi jednotlivými druhmi dopravy v takých oblastiach, ako je podpora rodovej rovnosti, predchádzanie pracovným nehodám a jazyková a logistická odborná príprava. Odborné schopnosti vyžadované od pracovníkov v rôznych druhoch dopravy môžu byť podobné, najmä pokiaľ ide o logistiku, kde sa odborná príprava musí vyrovnávať s rýchlym tempom technologických a hospodárskych zmien. Výsledkom zvýšenia kvalifikácie logistických povolání by bola lepšia výkonnosť logistických reťazcov a fundovanejšie rozhodnutia o výbere druhu dopravy. Tým by sa zvýšila tiež pracovná mobilita a zlepšili by sa vyhliadky v oblasti kariéry v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi.
214. Mimoriadnu úlohu v odbornej príprave tak, aby bola viac účelovo zameraná, by mohli hrať sociálni partneri vytvorením – na základe skúseností získaných z novej stratégie o ekologických a energeticky účinných vozidlách – rady pre zručnosti s cieľom výmeny informácií o potrebách odborných schopností a osvedčených postupoch v odbornej príprave. Táto multimodálna platforma so skúsenosťami získanými zo všetkých druhov dopravy by mohla pomôcť zamedziť škodlivým nedostatkom v odborných schopnostiach tým, že by včas naznačila potrebu vyvinúť ďalšie úsilie zamerané na odbornú prípravu v danej oblasti.

11. Zhodnotenie prístupu EÚ k pracovným miestam a podmienkam vo všetkých druhoch dopravy

- Posúdiť metódy odvetvového sociálneho dialógu v rôznych sektoroch odvetvia dopravy s cieľom zlepšiť tento dialóg a zvýšiť jeho účinnosť.
- Zabezpečiť zamestnancom účasť, najmä prostredníctvom európskych zamestnaneckých rád, v nadnárodných spoločnostiach v odvetví.

- Zaoberať sa kvalitou práce vo všetkých druhoch dopravy, najmä pokiaľ ide o odbornú prípravu, certifikáciu, pracovné podmienky a kariérny postup s cieľom vytvoriť kvalitné pracovné miesta, rozvíjať potrebné zručnosti a posilniť hospodársku súťaž dopravných prevádzkovateľov EÚ.

1.3. Bezpečná doprava

215. Teroristické útoky z 11. septembra 2001 viedli k medzinárodnému konsenzu o potrebe zvýšiť bezpečnostnú ochranu dopravy. Fórami pre toto medzinárodné úsilie bola Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO), Medzinárodná námorná organizácia (IMO) a Svetová colná organizácia (WCO).
216. EÚ má v súčasnosti rozsiahle právne predpisy v oblasti bezpečnostnej ochrany leteckej a námornej dopravy, kde boli spracované opatrenia pre ochranu cestujúcich, ako aj nákladu. Pokiaľ ide o bezpečnostnú ochranu pozemnej dopravy, bolo na základe pravidelných kontaktov s úradnými osobami členských štátov vyvinuté úsilie s cieľom rozšíriť osvedčené postupy, napríklad v núdzovom plánovaní.
217. Na úrovni EÚ sa bezpečnostná ochrana dopravy prevádza do dvoch hlavných stratégií: spracovanie a regulácia politik a monitorovacie (inšpekčné) činnosti, ktoré sa vzťahujú na príslušné vnútroštátne orgány, letiská, prístavy a prístavné zariadenia a lode, aby sa zabezpečilo správne vykonávanie právnych predpisov. Rozsah systémov súčasných kontrol sa bude musieť posúdiť a v prípade potreby upraviť. Otázka financovania bezpečnostnej ochrany dopravy sa bude musieť s konečnou platnosťou vyriešiť. Pozornosť by sa mala venovať uplatňovaniu článku 222 ZFEÚ, ktorý predpokladá, že Únia a jej členské štáty budú konať spoločne v duchu solidarity, ak je nejaký členský štát vystavený teroristickému útoku, alebo ak sa stane obeťou živelných pohrôm alebo katastrof spôsobených človekom.
218. Spoločný prístup a jednotný súbor pravidiel v EÚ je dôležitý pre vysokú úroveň bezpečnostnej ochrany v EÚ. V letectve tento prístup nielen zaisťuje vysokú úroveň bezpečnostnej ochrany občanov, ale tiež umožňuje, aby sa v preprave cestujúcich, batožiny a nákladu využívali „jednorazové bezpečnostné kontroly“. To znamená, že v zásade nie sú na miestach prestupu v EÚ potrebné žiadne ďalšie kontroly, ak už bezpečnostné kontroly boli vykonané na letisku odletu v EÚ. Efekt jednorazovej bezpečnostnej kontroly z hľadiska odstránenia nadbytočných noriem a postupov je veľkou „pridanou hodnotou“ európskej bezpečnostnej politiky. To isté sa dá povedať o inšpekciách Komisie na letiskách a v prístavoch EÚ vykonávaných v súlade s právnymi predpismi. Návrhy na zvýšenie bezpečnostnej ochrany budú musieť chrániť súkromie a osobné údaje.

1.3.1. Bezpečnostná ochrana nákladu

Akčný plán bezpečnostnej ochrany nákladu

219. Keď sa 30. októbra 2010 funkčné výbušné zariadenia pochádzajúce z Jemenu našli v zásielkach nákladu, ktoré sa na letiskách v Nemecku a Spojenom

kráľovstve prekladali na lietadlá smerujúce do USA, potreba ďalšieho posilnenia bezpečnostnej ochrany nákladu v Európe sa stala zrejmou¹²⁰. Po tomto incidente skupina na vysokej úrovni spracovala správu s akčným plánom na preklenutie nedostatkov v bezpečnostnej ochrane a na rozvoj ďalšieho koordinovaného prístupu na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni pre doplnujúce bezpečnostné opatrenia. V decembri 2010 správu schválila Rada, ktorá požiadala o urýchlenú implementáciu akčného plánu a správy o postupe v lete 2011.

220. Komisia hodlá predložiť legislatívny návrh, najmä pokiaľ ide o náklad pochádzajúci z oblastí mimo EÚ. Návrhy budú vychádzať zo skúseností získaných doteraz v EÚ a v medzinárodnom rámci a vezmú do úvahy tiež postupy používané v odvetví colníctva v prípade programu schválených hospodárskych subjektov (AEO). Umožnia dodržať prístup vychádzajúci z rizík a požadovať zlepšenie kvality údajov v prípade informácií o zásielkach poskytovaných vopred a súčasne zvýšia bezpečnostnú ochranu dodávateľských reťazcov v tretích krajinách: vzájomným uznávaním bezpečnostných a obchodných programov príslušných tretích krajín, aby sa využila výhoda bezpečnostných kontrol, ktoré už existujú v tretích krajinách. Každý nový prístup musí zmierniť riziko zásielok odosielaných z tretích krajín pre EÚ a mať minimálny vplyv na manipuláciu s prekladaným nákladom na letiskách EÚ.
221. Členské štáty a Komisia by mali naliehavo posilniť sledovanie dodržiavania pravidiel o náklade a pošte. Komisia vykonala doteraz 30 inšpekcií nákladu na letiskách členských štátov a výsledky týchto inšpekcií ukazujú, že implementácia pravidiel EÚ sa musí zlepšiť. Počet inšpekcií EÚ sa zvýši a členské štáty musia prijať opatrenia na posilnenie vnútroštátnych programov sledovania. Náležitá implementácia pravidiel o náklade je spojená s účinnou odbornou prípravou pracovníkov. Štandardizované balíky odbornej prípravy pre pracovníkov zapojených do bezpečnostnej ochrany leteckej dopravy zaisťujú pevnú a harmonizovanú bezpečnostnú ochranu. Budovaniu kapacít v oblasti bezpečnostnej ochrany dopravy v tretích krajinách sa musí venovať väčšia pozornosť v programoch vonkajšej pomoci EÚ vrátane prostredníctvom seminárov s podporou takých orgánov ako Európska konferencia civilného letectva (ECAC).

Zvýšená bezpečnostná ochrana nákladu v prístavoch

222. V reakcii na zvýšené obavy o bezpečnosť, a najmä na udalosti z 11. septembra, mnohé krajiny podnikli jednostranné kroky, aby sa pripravili na potenciálne hrozby. Napríklad Spojené štáty americké zaviedli požiadavku na 100% skenovanie tovarov vyvázaných na územie USA po mori, ktoré sa má zaviesť do 1. júla 2012. Komisia v rozsiahlom posúdení vplyvu uskutočnenom v roku 2008 zdôraznila, že *„ak by sa v európskych prístavoch zaviedlo 100% skenovanie vo vývoze, bolo by príliš nákladné, globálnu bezpečnostnú ochranu by pravdepodobne nezvýšilo, pohltilo by zdroje, ktoré sú v súčasnosti vyčlenené*

¹²⁰ V roku 2005 bol Colný kódex EÚ zmenený a doplnený – v súlade so systémom noriem “SAFE” Svetovej colnej organizácie na ochranu a uľahčenie svetového obchodu – s cieľom zaviesť posilnené pravidlá bezpečnosti a ochrany zahŕňajúce spoločný rámec EÚ na riadenie rizík, predbežné informácie o náklade a program schválených hospodárskych subjektov EÚ (AEO).

na bezpečnostné záujmy EÚ, a narušilo by obchod a dopravu v EÚ a v celosvetovom rámci¹²¹.

223. Na základe toho EÚ neuvažuje o zavedení 100% skenovania kontajnerov vo vývoze. Podporuje presunúť zameranie politiky na spracovanie balíka opatrení s cieľom zvládnuť veľkú rozmanitosť bezpečnostných rizík a riešiť bezpečnostnú ochranu dodávateľských reťazcov nielen z vnútroštátneho hľadiska, ale aj ako globálnu a komplexnú výzvu. Tento alternatívny balík by však bol založený na zásade, že všetky vývozy i dovozy by prechádzali komplexným a účinným viacúrovňovým procesom riadenia rizík s použitím celej škály metód a technológií úmerných rizikám spojeným s konkrétnymi zásielkami. Žiadna zásielka by nemala odísť neskontrolovaná.
224. Ako neoddeliteľnú súčasť politiky viacúrovňového riadenia rizík hodlá EÚ zintenzívniť medzinárodnú spoluprácu, aby sa čo najviac zvýšila efektívnosť a účinnosť predpokladaných opatrení. Komisia sa bude spoliehať najmä na konštruktívnu spoluprácu s USA.

12. Bezpečnostná ochrana nákladu

- Implementovať akčný plán na posilnenie bezpečnostnej ochrany nákladnej leteckej dopravy, v prípade potreby vymedziť nové pravidlá skríningu nákladnej leteckej dopravy a posilniť bezpečnostnú ochranu nákladu v prístavoch.
- Dokončiť systém jednorazovej bezpečnostnej kontroly nákladnej leteckej dopravy v celej EÚ.

1.3.2. Vysoká úroveň bezpečnosti cestujúcich, nízka úroveň neprijemností

225. Spoločná európska politika ochrany letectva bola spracovaná v reakcii na útoky z 11. septembra. Pravidlá sa pravidelne aktualizovali, aby riešili vznikajúce riziká a hrozby. Pokus o teroristický útok so schovanými výbušninami 25. decembra 2009 na linke 253 spoločnosti Northwest Airline z Amsterdamu do Detroitu znova pripomenul obmedzenia v bezpečnostnej ochrane letectva.
226. Tieto incidenty podčiarkujú skutočnosť, že bezpečnostná ochrana letectva zápasí so stále vznikajúcimi alebo novými druhmi hrozieb; hrozby, na ktoré tradičné metódy bezpečnostnej ochrany používané na letiskách nemusia dať vždy vhodnú a účinnú odpoveď. Právne predpisy EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva požadujú, aby sa kontrolné metódy a normy vybavenia trvale zdokonaľovali s cieľom používať aktualizované bezpečnostné opatrenia. Členské štáty EÚ sa vyzývajú, aby skúšali inovačné vybavenia a metódy. Niektoré napríklad začali skúšať a zavádzať bezpečnostné skenery na svojich letiskách ako najnovšiu technológiu schopnú zistiť zakázané predmety, napr. nože alebo výbušniny, prenášané pod odevom alebo priamo na tele.
227. Očakáva sa, že Komisia ešte v roku 2011 predloží návrh, ktorý letiskám umožní používať – za určitých podmienok – bezpečnostné skenery¹²² ako bežnú metódu

¹²¹ Pozri *Bezpečný obchod a 100% skenovanie kontajnerov*, Pracovný dokument útvarov Komisie, SEK(2010) 131 v konečnom znení.

skríningu. Vnútorne posúdenie Komisie, ktoré bude sprevádzať každý právny návrh, musí odôvodniť, prečo treba vymedziť a uložiť spoločné normy EÚ, ktoré požadujú základnú detekčnú výkonnosť a zaisťujú dodržiavanie európskych základných práv a ustanovení týkajúcich sa zdravia.

228. Spoločné normy EÚ obsahujú základné zásady bezpečnostnej ochrany letectva. Umožňujú „jednorazové bezpečnostné kontroly“ v EÚ, keď v zásade nie sú na miestach prestupu v EÚ potrebné žiadne ďalšie kontroly cestujúcich, batožiny a nákladu, ak už bezpečnostné kontroly boli vykonané na letisku odletu v EÚ. Od 1. apríla 2011 sa opatrenia na jednorazové bezpečnostné kontroly v podstate rozširujú na cestujúcich, ktorí odlietajú z letísk USA, s možnosťou vytvoriť ešte širšiu oblasť zjednodušenia pre cestujúcich a ich ochrany.
229. Bezpečnostné skenery, ktoré sú k dispozícii v súčasnosti, majú potenciál zvýšiť kvalitu a efektívnosť bezpečnostných kontrol, ale iné inovačnejšie technológie sa ešte len pripravujú. Komisia sa všeobecne snaží hľadať inteligentnejšie spôsoby uskutočňovania kontrol cestujúcich a ich batožiny a súčasne pracuje na vývoji efektívnejšej a účinnejšej technológie, napríklad moderné skenery na batožinu vrátane kvapalín alebo skenery osôb, systémy detekcie výbušnín alebo inteligentné čipy. Tieto technológie by mali podporovať vytvorenie „kontrolného bodu budúcnosti“ – napr. bezpečnostných koridorov, ktoré by umožnili skontrolovať veľký počet cestujúcich s minimálnymi nepríjemnosťami. Používanie nových metód kontroly je dôležité pre zvýšenie bezpečnostnej ochrany vo všetkých bodoch procesu.

13. Vysoká úroveň bezpečnosti cestujúcich s minimálnymi nepríjemnosťami

Podporiť zdokonalené skrínigové metódy, ktoré v plnej miere dodržiavajú základné práva; takéto metódy by mali podporovať vytvorenie „kontrolného bodu budúcnosti“ – napríklad bezpečnostných koridorov, ktoré by umožnili skontrolovať veľký počet cestujúcich s minimálnymi nepríjemnosťami a obťažovaním. Zároveň by mali podporovať bezpečnostné opatrenia v iných citlivých oblastiach, ako napr. terminály, ktoré sú významnými dopravnými uzlami.

- Podporiť, aj prostredníctvom financovania, rozvoj účinnejších technológií, ktoré viac zohľadňujú ochranu súkromia (skenery, detektory nových výbušnín, inteligentné čipy atď.), ako aj riešenia, ktoré viac zohľadňujú ochranu súkromia, v existujúcich technológiách.
- Vymedziť spoločné normy detekčnej výkonnosti a certifikačné postupy detekčných zariadení.

1.3.3. Bezpečnostná ochrana pozemnej dopravy

230. Bezpečnostná ochrana pozemnej dopravy sa posudzovala odlišne od bezpečnostnej ochrany leteckej a námornej dopravy v dôsledku jej decentralizovaného charakteru, ale tiež s ohľadom na to, že v súčasnosti neexistuje právny základ pre opatrenia EÚ, ako aj s ohľadom na nedostatok

¹²² Oznámenie Európskej komisie Rade a Európskemu parlamentu o používaní bezpečnostných skenerov na letiskách EÚ, KOM (2010) 311.

popredných a právne kompetentných medzinárodných organizácií (ako IMO alebo ICAO) na riešenie tejto problematiky.

231. Pozemná doprava, najmä mestská doprava, bola v poslednom desaťročí vo zvýšenej miere terčom terorizmu a organizovaného zločinu. Boli to prípady v mestskej a regionálnej železničnej doprave (výbuch bomby v Madride v marci 2004, výbuch bomby v Londýne v júli 2005) a v diaľkovej železničnej doprave (nepodarený útok na regionálne vlaky v Nemecku v júli 2006). Náklady z hľadiska straty ľudských životov kvôli teroristickým útokom, ako aj z hospodárskeho hľadiska, kvôli organizovanému zločinu zameranému na prepravu tovaru, sú vysoké.
232. Aj keď je právomoc EÚ v bezpečnostnej ochrane mestskej dopravy obmedzená, bezpečnostná ochrana osôb v mestskom kontexte je kľúčovým faktorom na zvýšenie príťažlivosti verejnej dopravy. Rozvoj politiky bezpečnostnej ochrany pozemnej dopravy musí odrážať politické záväzky, právne základy a špecifiká každého odvetvia pozemnej dopravy. Bezpečnostná ochrana nesmie byť prekážkou pre tok dopravy a obchodu a musí podporovať ďalšie otváranie trhov.
233. V súlade s potrebou lepšie riešiť všetky aspekty bezpečnostnej ochrany pozemnej dopravy by sa práca Komisie s národnými kontaktnými miestami v oblasti bezpečnostnej ochrany mestskej dopravy mala rozšíriť, aby zahŕňala miestne a regionálne, ako aj vysokorýchlostné železnice. Predpokladá sa vytvorenie stálej skupiny expertov pre bezpečnostnú ochranu pozemnej dopravy a tiež ako fórum pre výmenu názorov so zainteresovanými stranami s prihliadnutím na predchádzajúce skúsenosti v oblasti bezpečnostnej ochrany leteckej a námornej dopravy.
234. Nedostatok súčasného prístupu k bezpečnostnej ochrane zameraného na jednotlivé druhy dopravy je v tom, že neberie dostatočne do úvahy zvýšenú zraniteľnosť multimodálnych dopravných uzlov. Mala by sa preto venovať pozornosť vytvoreniu bezpečnostných noriem aj pre tieto zariadenia.
235. Európska komisia v úzkej spolupráci s členskými štátmi spracovala akčný plán EÚ v oblasti chemickej, biologickej, rádiologickej a jadrovej bezpečnosti (CBRN)¹²³, ktorý zavádza prístup berúci do úvahy všetky riziká s cieľom znížiť hrozby incidentov CBRN a škody nimi spôsobené náhodne, prírodou alebo zámerne, vrátane teroristických činov. S ohľadom na nový integrovaný prístup ustanovený v stratégii vnútornej bezpečnosti¹²⁴ nadchádzajúce oznámenie o oznamovaní v oblasti bezpečnostnej ochrany dopravy v roku 2011 ďalej rozpracuje myšlienky, ako najlepšie zvýšiť úroveň bezpečnostnej ochrany v doprave, najmä vo veľkých dopravných uzloch a vo verejnej doprave.

2. Bezpečnostná ochrana pozemnej dopravy

- Pracovať s členskými štátmi na bezpečnostnej ochrane pozemnej dopravy tak, že sa v rámci prvého kroku vytvorí stála skupina expertov na bezpečnostnú ochranu pozemnej dopravy a prijímajú sa ďalšie opatrenia v prípadoch, v ktorých akcia EÚ môže

¹²³ KOM(2009) 273, 24.6.2009.

¹²⁴ KOM(2010) 673, 22.11.2010.

priniest pridanú hodnotu. Zamerať sa špeciálne na problematiku bezpečnosti v mestách.

1.3.4. Kompletná bezpečnostná ochrana

236. Aj keď v Európskej únii existujú mnohé nástroje na bezpečnostnú ochranu nákladnej dopravy, v súčasnosti nie sú zavedené žiadne pravidlá pre dodávateľské reťazce európskej pozemnej dopravy ako celku. V zásade by bolo možné predstaviť si sledovanie a bezpečnostnú kontrolu každej zásielky tovaru v celom logistickom reťazci, ale takýto prístup by zvýšil náklady spojené s bezpečnostnou ochranou na neudržateľné úrovne a mohol by sa navyše ukázať ako neúčinný. Komisia podporuje menej nákladné a potenciálne účinnejšie riešenie vytvárania profilu hospodárskych subjektov na základe ich úrovne dodržiavania niektorých kritérií spoľahlivosti.
237. Na základe skúseností, ktoré zhromaždili schválené hospodárske subjekty (AEO) a „známi odosielatelia“, Komisia navrhuje spracovať systém riadenia kompletnej bezpečnostnej ochrany zahrnujúci harmonizované spoločné posúdenie rizík prevádzkovateľov zapojených do celého dodávateľského reťazca dopravy nezávisle od použitého druhu dopravy. Certifikáty kompletnej bezpečnostnej ochrany dopravy udelené vyhovujúcim prevádzkovateľom by ich oprávňovali využívať výhodu bezpečnostných zjednodušení týkajúcich sa operácií v každej etape dodávateľského reťazca. Aby sa zamedzilo duplicitne úsilí a znížila zbytočná administratíva, nový certifikát by bol takisto začlenený do existujúcich systémov na ochranu námornej a leteckej dopravy.
238. Cieľom iniciatívy by bolo zvýšiť bezpečnostnú ochranu dodávateľských reťazcov, aby bola zaistená väčšia ochrana pre celú európsku nákladnú dopravu pred prípadnými teroristickými útokmi bez toho, že by to bránilo voľnému toku tovarov. Systém by bol založený na riadení rizík a nie na odstránení rizík. Postupy pre obnovu fungovania dodávateľského reťazca po veľkom teroristickom útoku alebo akomkoľvek inom narušení dopravy spojenom s bezpečnostnou ochranou by boli preto začlenené do návrhu európskych a vnútroštátnych plánov na zabezpečenie kontinuity mobility¹²⁵.
239. A napokon musí byť medzinárodná spolupráca ďalej posilnená vo všetkých aspektoch bezpečnostnej ochrany dopravy, kde spoločné úsilie môžu priniesť značné synergie (napríklad výmena informácií spravodajských služieb o medzinárodnom terorizme) a kde vnútroštátne právomoci nie sú jasne vymedzené (napríklad plavba v medzinárodných vodách).

15. Kompletná bezpečnostná ochrana

- Zvýšiť úroveň bezpečnostnej ochrany celého dodávateľského reťazca bez toho, aby sa bránilo voľnému toku obchodu. Malo by sa zväziť vytvorenie certifikátov kompletnej bezpečnostnej ochrany, pričom by sa zohľadnili existujúce režimy.

¹²⁵ Otázka plánov na zabezpečenie kontinuity je podrobnejšie preskúmaná v časti 3.5.3. „Zaistenie neprerušenej mobility po narušeníach v dopravnom systéme“.

- Zabezpečiť spoločné posúdenie otázok bezpečnostnej ochrany, v ktorom by sa pokryli všetky druhy dopravy.
- Začleniť potenciálne vplyvy teroristických a zločineckých útokov do prípravy plánov na zabezpečenie kontinuity mobility (pozri iniciatívu 23).
- Pokračovať v medzinárodnej spolupráci v boji proti terorizmu a iným zločineckým činnostiam ako napr. pirátstvo. Vonkajší rozmer je zásadný (pozri iniciatívu 40).

1.4. Konat' v prospech bezpečnosti dopravy: zachrániť tisícky životov

1.4.1. Vytvorenie „vízie nulovej nehodovosti“ v oblasti bezpečnosti cestnej dopravy

240. Bezpečnosť cestnej dopravy je hlavný spoločenský problém, ktorý sa veľmi dotýka občanov a vlád v celej Európe. Aj keď sa v rámci tretieho európskeho akčného programu pre bezpečnosť cestnej dopravy do roku 2010 dosiahli značné zlepšenia, ešte sa musí veľa spraviť, aby sa dosiahla „vízia nulovej nehodovosti“.
241. Komisia navrhuje ako príspevok k tomuto ambicióznemu cieľu a ako uviedla vo svojich nových politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011–2020¹²⁶ znížiť do roku 2020 celkový počet ľudí usmrtených na cestách na polovicu v porovnaní s výsledkami dosiahnutými v roku 2010.
242. Splnenie tohto cieľa si vyžiada definovanie stratégie opatrení týkajúcich sa zranení na cestách a prvej pomoci, účelovo zameraných opatrení pre konkrétne kategórie používateľov ciest a súčasne riešenie nových nadchádzajúcich spoločenských úloh.
243. V ďalších desiatich rokoch sa politiky bezpečnosti cestnej dopravy budú musieť prispôbiť vznikajúcim výzvam a problémom, napr. starnutie obyvateľstva, preťaženie mestskej dopravy, zvýšenie nebezpečného správania (drogy, lieky, používanie mobilných telefónov počas jazdy atď.) a potenciálne zníženie verejných zdrojov určených na údržbu cestnej infraštruktúry. Presadzovanie zostáva kľúčovým faktorom vo vytváraní podmienok pre podstatné zníženie počtu mŕtvych a zranených. Cezhraničná výmena informácií o priestupkoch v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ktorej návrh¹²⁷ sa v súčasnosti posudzuje v Európskom parlamente a v Rade, predstavuje prvú snahu o lepšie riešenie tohto problému na európskej úrovni. Ďalšie kroky by sa mohli predpokladať na základe získaných skúseností, keď sa už navrhnutá smernica bude uplatňovať.

Technológia cestnej bezpečnosti

244. Očakáva sa, že technológia prispeje vo veľkej miere k zvýšeniu bezpečnosti cestnej dopravy. Širšie zavádzanie inteligentných dopravných systémov, ktoré môžu zisťovať nehody, podpora dopravného dozoru a poskytovanie informácií pre používateľov ciest v reálnom čase významne zvýši bezpečnosť premávky. Kooperatívne systémy, ktoré umožňujú vozidlám komunikovať s používateľmi

¹²⁶ KOM (2010) 389 v konečnom znení.

¹²⁷ KOM(2008) 151 v konečnom znení z 19. marca 2008.

- dopravnej infraštruktúry i inými používateľmi cestných komunikácií, prispieť v blízkej budúcnosti takisto k vyššej bezpečnosti cestnej dopravy. Je dôležité urýchliť zavádzanie pokrokových systémov pomoci pre vodiča zabudovaných do vozidiel a inteligentných dopravných systémov (IDS) súvisiacich s bezpečnosťou a bezpečnostnou ochranou¹²⁸.
245. Mala by sa tiež ďalej posúdiť možnosť rozšíriť uplatňovanie pokročilých systémov pomoci pre vodiča, ako sú varovanie o odbočení z jazdného pruhu, upozornenie na nebezpečenstvo kolízie alebo systém rozpoznávania chodcov, a to ich dodatočnou inštaláciou do už existujúcich úžitkových a/alebo osobných vozidiel. Musí sa podporiť urýchlené zavádzanie týchto aplikácií zvyšujúcich bezpečnosť a ich uvedenie na trh v širokej miere, aby sa využil ich plný potenciál.
246. Technológia IDS by mala rozhodujúcou mierou prispieť tiež k zvýšeniu efektívnosti a rýchlosti záchrany, najmä prijatím celoeurópskej služby tiesňového volania vo vozidlách eCall. Technologický rozvoj, napr. systémy zabudované do vozidla, ktoré poskytujú informácie v reálnom čase o jestvujúcich obmedzeniach rýchlosti, by mohli prispieť k zlepšeniu presadzovania rýchlosti. Vzhľadom na to, že ľahké úžitkové vozidlá sú na cestách čoraz početnejšie, čím sa zvyšuje riziko, že budú účastníkmi nehôd, možnosť montáže obmedzovačov rýchlosti v týchto vozidlách by sa mala tiež preskúmať v súlade so zásadami, ktoré už ustanovila Komisia.
247. Po uvedení na trh by vozidlá mali ďalej plniť bezpečnostné normy po celú dobu ich životnosti. Súčasný systém technickej kontroly spôsobilosti vozidiel¹²⁹ sa musí rozvíjať, aby zahrnul kontroly elektronických bezpečnostných zariadení a nových pohonných systémov vozidiel budúcnosti. To si vyžiada aj vytvorenie európskej elektronickej platformy s cieľom uľahčiť prístup k informáciám potrebným na vykonávanie takýchto kontrol testovacími strediskami a ďalšími zúčastnenými stranami. Povinnosť pravidelne kontrolovať vozidlo by sa mala rozšíriť aj na dvojkoľosové motorové vozidlá v snahe znížiť počet nehôd za účasti tohto typu vozidiel.

Komplexná stratégia opatrení pre zranenia na cestách

248. Stratégie bezpečnosti cestnej premávky sa tradične zameriavajú na zníženie smrteľných nehôd v cestnej doprave. Zranenia na cestách sa však často prehliadali a stali sa vážnym zdravotným problémom. V roku 2009 bolo na cestách Európskej únie zranených približne 1 500 000 osôb s obrovskými ekonomickými nákladmi pre spoločnosť a stratami ľudských životov.
249. Zníženie počtu a závažnosti zranení zlepšením pohotovostných služieb a služieb následnej starostlivosti bude jedným z prioritných opatrení v EÚ pre nasledujúce desaťročie. Komisia preto za pomoci všetkých zúčastnených strán spracuje jednotlivé prvky komplexnej stratégie opatrení týkajúcich sa zranení na cestách a prvej pomoci. Najprv by sa mala snažiť dospieť k spoločnému chápaniu definícií a konceptov týkajúcich sa strát na životoch (najmä definície veľkých a malých zranení) s cieľom zlepšiť a harmonizovať zber údajov a určiť,

¹²⁸ Pozri nižšie oddiel 2.1.3 o IDS.

¹²⁹ Pozri smernicu 2009/40/ES zmenenú a doplnenú smernicou 2010/48/EÚ.

aké opatrenia sa prijímú na zlepšenie prevencie a zásahu vrátane ich sociálno-ekonomického vplyvu. Na základe toho by sa mohli určiť konkrétne opatrenia, napríklad výmena osvedčených postupov, spracovanie usmernení pre zásahy, podpora vytvárania zmiešaných záchranných jednotiek medzi členskými štátmi atď., a mohli by sa ustanoviť merateľné ciele zníženia zranení.

Odborná príprava a vzdelávanie

250. Pokiaľ ide o odbornú prípravu vodičov, súčasný prístup zostáva skutočne príliš roztrieštený a špecializovaný. Komisia navrhuje podporovať širší prístup a pohľad na vzdelávanie a odbornú prípravu ako na všeobecný proces, celoživotné „vzdelávacie kontinuum“. Komisia tiež hodlá rozšíriť odbornú prípravu a vzdelávanie na všetkých používateľov ciest a podporovať dopravné vzdelávanie a ponuky odbornej prípravy prispôbené každej vekovej skupine.
251. Vodičské skúšky by sa nemali obmedzovať len na skúšanie znalostí kandidáta o cestnom zákone alebo jeho schopnosti ovládať vozidlo. Aby sa zvýšila bezpečnosť dvojkolesových motorových vozidiel a znížili následky nehôd, Komisia bude podporovať vzdelávanie vodičov v potrebách a výhodách používania osobných ochranných vybavení, airbagov, eCall a pokročilých brzdoých systémov a pripraví zodpovedajúce opatrenia proti nevhodnej manipulácii.
252. Okrem toho, keď sa už ustanovenia tretej smernice o vodičských preukazoch¹³⁰ budú plne uplatňovať, Komisia v spolupráci s členskými štátmi ustanoví usmernenia o vzdelávaní vodičov s cieľom zahrnúť minimálne normy pre inštruktorov.

Zraniteľní používatelia

253. V roku 2008 predstavovali zraniteľní používatelia ciest 45 % všetkých smrteľných prípadov na cestách. Bezpečnosť cyklistov a chodcov sa týka hlavne riadenia mestskej dopravy, kde miestne orgány majú právomoc uskutočniť väčšinu opatrení. Značný priestor však zostáva pre spoločné opatrenia v rámci uplatňovania akčného plánu Komisie pre mestskú mobilitu. Bude sa počítať s rôznymi opatreniami pre starších ľudí, napr. zaistenie spôsobilosti riadiť vozidlo, zostavenie vhodných plánov infraštruktúry a signalizácie a poskytnutie zodpovedajúcich pasívnych bezpečnostných zariadení. S cieľom zvýšiť bezpečnosť motocyklistov Komisia podporí výskum a technický rozvoj zameraný na zvýšenie bezpečnosti dvojkolesových motorových vozidiel a zníženie následkov nehôd. Vyvíjané snahy o lepšie prispôbenie cestnej infraštruktúry dvojkolesovým motorovým vozidlám (napr. bezpečnejšie zvodidlá) budú tiež pokračovať.

16. Vytvorenie „vízie nulovej nehodovosti“ v oblasti bezpečnosti dopravy

- Harmonizovať a vyvinúť technológie v oblasti bezpečnosti dopravy – napr. systémy pomoci pre vodiča, (inteligentné) obmedzovače rýchlosti, signál odopnutého bezpečnostného pásu, eCall, kooperačné systémy a prepojenia vozidlo-infraštruktúra –

¹³⁰ Smernica 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (prepracované znenie), Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006. Členské štáty uplatňujú ustanovenia od 19. januára 2013.

ako aj zdokonalené skúšky cestnej spôsobilosti a to aj pre alternatívne pohonné systémy.

- Vypracovať komplexnú stratégiu opatrení v oblasti dopravných nehôd a pohotovostných služieb vrátane spoločných vymedzení pojmov a štandardných klasifikácií zranení a úmrtí ako prípravu na prijatie cieľa znížiť počet zranení.
- Zamerať sa na odbornú prípravu a vzdelávanie používateľov; podporiť používanie bezpečnostného vybavenia (bezpečnostných pásov, ochranných odevov, zariadení proti nevhodnej manipulácii).
- Venovať osobitnú pozornosť zraniteľným používateľom, ako sú chodci, cyklisti a motocyklisti, a to aj prostredníctvom bezpečnejšej infraštruktúry a technológie vozidiel.

1.4.2. Európska stratégia pre bezpečnosť civilného letectva

254. Aj keď EÚ má vysokú úroveň bezpečnosti letectva, nie je ešte najbezpečnejšou oblasťou na svete. Výkonnosť členských štátov v oblasti bezpečnosti je tiež rozdielna. S čím ďalej tým väčšou zložitosťou leteckého odvetvia a rastúcimi objemami leteckej dopravy bude musieť EÚ venovať trvalú pozornosť zachovaniu a ďalšiemu zvýšeniu jeho bezpečnosti. Aby sa to dosiahlo, EÚ by mala prejsť na systém riadenia bezpečnosti, ktorý je aktívny, založený na dôkazoch a prijíma preventívne opatrenia na zamedzenie nehodám.
255. Tento systém sa musí nutne opierať o základné predpísané pravidlá doplnené pravidlami založenými na výkonnosti a dohľade. Vyžaduje si trvalé zhromažďovanie informácií, aby bolo možné zistiť nebezpečenstvo a merať a zmierňovať riziká. Informácie o bezpečnosti musia byť na tento účel úplné, v štandardnej forme, analyzované z cieľom odvodiť príslušné fakty o bezpečnosti a pohotovo dostupné pre osoby, ktoré prijímajú rozhodnutia. V súčasnosti to nie je tak a stratégia bezpečnosti letectva EÚ by sa mala usilovať o zavedenie prostriedkov na vytvorenie takého systému.
256. Pre dôsledné uplatňovanie stratégie celej EÚ vo všetkých oblastiach letectva je dôležitý *systemový prístup*. Po vytvorení systému riadenia bezpečnosti, ktorý sa vzťahuje na všetky aspekty činnosti letectva, EÚ bude musieť spracovať ciele výkonnosti pre rôzne oblasti. Okrem toho by sa mali vymedziť a pravidelne revidovať spoločné priority a ciele pre Úniu ako celok a pre členské štáty. Bude sa musieť rozvíjať ústredná úloha Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA).
257. Zavedenie technologických pák jednotného európskeho neba – SESAR – prispeje k zvýšeniu úrovne bezpečnosti v leteckej premávke nad Európou. Je dôležité, aby príslušné európske právne predpisy podporovali včasné, koordinované a efektívne zavedenie tejto inovačnej technológie a aby bola zaistená zlučiteľnosť s normami spracovanými inde na svete, a najmä s NextGen v Spojených štátoch amerických.
258. Odolný systém bezpečnosti letectva v EÚ má priame dôsledky pre tretie krajiny, pre prevádzkovateľov do a z EÚ, ako aj pre letecký priemysel. Bude preto nutné spolupracovať s tretími krajinami, najmä s USA, s cieľom dosiahnuť

zosúladienie právnych predpisov, vzájomné uznávanie v prípade rovnakých úrovni bezpečnosti a poskytnúť technickú pomoc krajinám, ktoré potrebujú podporu.

259. EÚ bude musieť úzko spolupracovať s ICAO, aby sa dosiahli bezpečnostné ciele ustanovené medzinárodným leteckým spoločenstvom. V tomto ohľade Memorandum o porozumení pri globálnej výmene informácií o bezpečnosti, ktorý v septembri 2010 podpísala Komisia s Medzinárodným združením leteckých dopravcov (IATA), Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO) a Ministerstvom dopravy USA pripravuje cestu na vytvorenie komplexného globálneho systému výmeny informácií, ktorý prispeje k zvýšeniu bezpečnosti letectva a väčšej transparentnosti informácií o bezpečnosti. Navyše prechod ICAO na činnosti priebežného monitoringu (Continuous Monitoring Approach – CMA), ako nová metodika pre dohľad nad bezpečnosťou letectva na celom svete, poskytuje vynikajúcu príležitosť lepšie určovať a zmierňovať bezpečnostné riziká a súčasne sústrediť zdroje ICAO a členských štátov tam, kde sú najviac potrebné.

17. Európska stratégia pre bezpečnosť civilného letectva

Bezpečnosť európskej leteckej dopravy je vysoká, ale nie je najlepšia na svete. Naším cieľom je, aby sme sa stali regiónom s najbezpečnejšou leteckou dopravou. Aby sme to dosiahli, vypracujeme komplexnú európsku stratégiu pre bezpečnosť leteckej dopravy, pričom sa oprieme o nasledujúce aspekty práce Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva:

- Zlepšiť zbieranie, kvalitu, výmenu a analýzu údajov prostredníctvom revízie právnych predpisov v oblasti hlásenia udalostí v civilnom letectve.
- Prispôbiť regulačný rámec bezpečnosti vývoju nových technológií (SESAR).
- Zabezpečiť implementáciu stratégie EÚ pre bezpečnosť leteckej dopravy vo všetkých sektoroch letectva.
- Podporiť transparentnosť a výmenu informácií o bezpečnosti s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO) a inými medzinárodnými partnermi leteckej dopravy, najmä v rámci iniciatívy globálnej výmeny informácií o bezpečnosti. spolupracovať v otázkach bezpečnosti s krajinami, ktoré nie sú členmi EÚ, najmä s USA, pokiaľ ide o zosúladienie právnych predpisov, vzájomné uznávanie a technickú pomoc.
- Vytvoriť na úrovni EÚ systém riadenia bezpečnosti, ktorý by stanovil ciele a miery výkonnosti v oblasti bezpečnosti na účel identifikácie rizík a dosiahnutia neustáleho zlepšovania úrovne bezpečnosti.

1.4.3. Bezpečnejšia lodná doprava

260. Opatrenia EÚ v oblasti námornej bezpečnosti a ochrany morského prostredia dopĺňa medzinárodný rámec vymedzený v Medzinárodnej námornej organizácii (IMO). Transpozícia pravidiel IMO do právneho systému EÚ zabezpečuje ich presadzovanie v celej Európskej únii. EÚ hrá okrem toho

významnú úlohu v zlepšovaní medzinárodných noriem, keď iniciuje ich prijatie na medzinárodnej úrovni a priamo napomáha ich prijatiu.

Bezpečnosť osobných lodí

261. Mobilita vo vodnej doprave a aktivity vo voľnom čase sa v EÚ stále zvyšujú, kde 22 z 27 členských štátov sú pobrežnými krajinami a 4 z nich sú ostrovné štáty. Každý rok sa v EÚ na palubách lodí prepraví viac ako 200 miliónov cestujúcich. Veľké nehody osobných lodí sú vo vodách EÚ našťastie zriedkavé, ale keď sa stanú, môžu to byť veľké tragédie (Herald of Free Enterprise, Estonia). Aktívny prístup k bezpečnosti osobných lodí je dôležitý.
262. So zreteľom na to, zjednodušenie a vysvetlenie zložitého regulačného rámca EÚ – s náležitým zohľadnením príslušných pravidiel IMO – uľahčí prácu orgánov členských štátov. Technické inovácie a rozvoj na medzinárodnej úrovni sa tiež musí vziať do úvahy. Pravidlá bezpečnosti musia okrem iného odrážať, že osobné lode už nie sú postavené len z ocele, ale aj z iných materiálov, napríklad plastických hmôt vystužených sklenenými vláknami (Glass Reinforced Plastic – GRP). A napokon s viac ako 70 % svetovej flotily osobných lodí typu ro-ro, ktoré uskutočňujú prepravy vo vodách EÚ, a s prihliadnutím na zväčšujúce sa rozmery a kapacitu osobných lodí, sa dôraz musí klásť na zaistenie bezpečnosti týchto lodí. Komisia bude v úzkej spolupráci s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou (EMSA) pracovať na modernizácii právnych predpisov o bezpečnosti osobných lodí, aby sa tieto úlohy zvládli.

Zvýšenie SafeSeaNet a zdieľanie funkcií pre pobrežnú stráž v EÚ

263. Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA) dostala za úlohu riadiť systém námorného dozoru (SafeSeaNet), hlavný nástroj európskeho námorného informačného systému pre dozor nad loďami a údajmi o nebezpečnom tovare. Bude vykonaná ďalšia práca, aby sa zlepšili jednotlivé prvky SafeSeaNet, najmä pomocou satelitných informácií a zaistením zlučiteľnosti s riečnymi informačnými službami (RIS) a iniciatívou „elektronická námorná doprava“ (e-Maritime), ako aj otvorenosťou pre systémy ostatných druhov dopravy. Cieľom je spraviť zo systému námorného dozoru (SafeSeaNet) základný systém pre všetky relevantné námorné nástroje podporujúce námornú bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu námornej dopravy a ochranu morského prostredia pred znečisťovaním z lodí. Významne tak prispeje k vytvoreniu spoločného prostredia na výmenu informácií pre dohľad nad námornou oblasťou EÚ¹³¹.
264. Myšlienka európskej pobrežnej stráže sa už medzi európskymi inštitúciami prerokúvala. Niektoré funkcie pobrežnej stráže by mohli využiť výhodu koordinácie na európskej úrovni, alebo by sa mohli na európskej úrovni efektívnejšie vykonávať (napr. dátové stredisko LRIT EÚ). Komisia pri plnom dodržaní zásad subsidiarity a proporcionality posúdi rôzne možnosti: štruktúrovaná spolupráca medzi členskými štátmi, ad hoc alebo stála koordinácia pohraničnej stráže členských štátov a odovzdanie niektorých funkcií orgánom EÚ.

¹³¹ KOM(2009) 538 a KOM(2010) 584.

Register EÚ a vlajka EÚ pre lodnú dopravu EÚ

265. Potreba zabezpečiť rovnaké podmienky pre odvetvie námornej dopravy EÚ a zaručiť vysokú úroveň bezpečnosti v prospech občanov EÚ si vyžaduje jednotnú, vysokú úroveň kvality pre vlajky EÚ. V súčasnosti sú vlajky EÚ ešte na sivom a čiernom zozname Parížskeho memoranda o porozumení o štátnej prístavnej kontrole.
266. Smernica 2009/21/ES o plnení povinností vlajkového štátu predstavuje prvý krok v tomto smere. Komisia bude neustále sledovať vykonávanie tejto smernice a posúdi celkovú úroveň výkonnosti vlajok EÚ.
267. Okrem toho postavenie odvetvia európskej lodnej dopravy čelí pozoruhodnému rastu odvetvia námornej dopravy rozvíjajúcich sa hospodárstiev v Ázii a inde. Títo konkurenti majú výhodu lacných zdrojov financovania a pracovnej sily, rozsiahlych zariadení na stavbu lodí a najväčších a rýchlejšie sa rozvíjajúcich prístavov na svete. Vzhľadom na to, že konkurenčná výhoda európskej námornej dopravy je založená na prístupe ku kvalite s prísnyimi normami v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany, životného prostredia a v sociálnej oblasti, v strednodobom alebo dlhodobom výhľade je nebezpečenstvo, že EÚ by sa mohla stať závislou od služieb námornej dopravy zaisťovaných tretími krajinami.
268. Mohol by sa vytvoriť európsky register (zahrnujúci vlajku EÚ), ktorý by slúžil ako nástroj na udržanie konkurenčnej výhody služieb európskej námornej dopravy. Nedotýkal by sa existujúcich registrov (vlajok) členských štátov EÚ. Poskytol by poznávací znak podobný tým, ktoré dnes používa odvetvie európskeho letectva. V podstate by mal znak EÚ predstavovať značku kvality, ktorá by zaručovala, že ide o bezpečné lode rešpektujúce životné prostredie, ktorých posádky sú profesionálne vysokokvalifikované. Mohlo by sa zväziť priaznivé zaobchádzanie s loďami kvalifikovanými pre európsky register. Lode registra by mohli využívať výhodu zníženia okrem iného prístavných poplatkov týkajúcich sa vplyvu na životné prostredie, nižších nákladov na poistenie a menej častých inšpekcií.
269. Myšlienka vytvoriť v dlhodobom výhľade európsky register a vlajku pre lode by sa mohla použiť aj pre flotilu lodí vnútrozemskej vodnej dopravy. Krok v tomto smere už bol urobený štandardizovaným „európskym identifikačným číslom plavidla“ (ENI) a spracovaním európskej databáze trupov lodí.

18. Bezpečnejšia lodná doprava

- Pracovať s Európskou námornou bezpečnostnou agentúrou na modernizácii právnych predpisov v oblasti bezpečnosti osobných lodí.
- Spraviť zo systému námorného dozoru (SafeSeaNet) základný systém pre všetky relevantné námorné informačné nástroje s cieľom podporiť námornú bezpečnosť, bezpečnostnú ochranu námornej dopravy a ochranu morského životného prostredia pred znečisťovaním spôsobovaným loďami.
- Posúdiť uskutočniteľnosť vytvorenia registra EÚ a vlajky EÚ pre námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu. V podstate by mal znak EÚ predstavovať značku

kvality, ktorá by zaručovala, že ide o bezpečné lode rešpektujúce životné prostredie, ktorých posádky sú profesionálne vysokokvalifikované.

- Posúdiť možnosť vytvorenia funkcií spoločne využívaných pobrežnými strážami v EÚ najmä na zabezpečenie námornej bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany námornej dopravy a ochrany morského životného prostredia.

1.4.4. Bezpečnosť železničnej dopravy

270. Bezpečná, moderná a integrovaná železničná sieť je jednou z hlavných priorít EÚ. Bola zriadená Európska železničná agentúra (ERA), aby pomohla vytvoriť tento integrovaný železničný priestor zvýšením bezpečnosti a interoperability. ERA vykonáva tiež funkcie riadiaceho orgánu pre rozvoj Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) ako jednotnej normy pre signalizáciu, ktorá by sa prípadne mala zaviesť v celej Európe¹³². Postupné otvorenie železničného trhu v EÚ nemalo žiadne negatívne vplyvy na celkovú úroveň bezpečnosti. Železnice zostávajú veľmi bezpečným druhom dopravy, v ktorom sa riziko závažnej nehody pre cestujúcich udržiava na veľmi nízkej úrovni.
271. Rozvoj a zvýšenie bezpečnosti železničnej dopravy je väčšinou problematika pre železničné podniky a prevádzkovateľov infraštruktúry. Pomocou certifikačného systému môžu tieto dva hlavné subjekty preukázať, že majú zavedený systém pre riadenie bezpečnosti a plnia požiadavky na bezpečnú prevádzku na príslušnej sieti.
272. Iné subjekty, napríklad držiteľia vozňov a údržbárske dielne, však tiež prispievajú k železničným činnostiam. Práve preto sa v roku 2006 začala diskusia v železničnom odvetví o vzťahoch, ktoré majú medzi sebou nadviazať certifikované a necertifikované subjekty, a o možnosti odložiť systém povinnej certifikácie na neskoršie.
273. Aby sa postupne dosiahla harmonizovaná certifikácia bezpečnosti všetkých subjektov v odvetví, Komisia vyhodnotí aj možnosť opierať sa o európsku normu pre navrhovanie a uplatňovanie noriem riadenia bezpečnosti. Komisia hodlá posilniť certifikáciu subjektov zapojených do výroby a údržby komponentov dôležitých pre bezpečnosť a používaných na vozidlách a v infraštruktúre.
274. Komisia v posledných dvoch rokoch prijala mnoho spoločných cieľov bezpečnosti a spoločných metód bezpečnosti. Je dôležité, aby ERA sledovala správne uplatňovanie týchto opatrení. Je tiež dôležité, aby sa sledovali ukazovatele a aby výsledky vyšetrení po závažných nehodách boli prerokované na európskej úrovni. Dramatická nehoda vo Viareggiu (Taliansko) 30. júna 2009 viedla k prijatiu akčného plánu s niekoľkými opatreniami, ktoré sa už uskutočnili, alebo sa spracúvajú, vrátane pracovnej skupiny na údržbu nákladných vozňov so zameraním na údržbu náprav vozňov. Pracovná skupina už poskytla konkrétne výsledky, ale tiež ukázala, že je dôležité zabrániť tomu, aby vnútroštátne bezpečnostné orgány v dôsledku závažných nehôd prijímali

¹³² Návrhy na urýchlenie implementácie ERTMS sú pre bezpečnosť železničnej dopravy zásadné a rozoberajú sa nižšie v oddiele 0.

opatrenia, ktoré vytvárajú nové prekážky a brzdia rozvoj vnútorného trhu na železnici.

19. Bezpečnosť železničnej dopravy

- Postupne dokončiť celoodvetvový prístup k bezpečnostnej certifikácii v odvetví železničnej dopravy, vychádzajúci z existujúcich prístupov uplatňovaných na prevádzkovateľov infraštruktúr a železničné podniky s vyhodnotením možnosti opierať sa o európsku normu.
- Posilniť rolu Európskej železničnej agentúry (ERA) v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy, najmä jeho dohľad nad vnútroštátnymi opatreniami v oblasti bezpečnosti prijatými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a ich postupnou harmonizáciou.
- Posilniť proces certifikácie a údržby dôležitých komponentov bezpečnosti používaných na výrobu železničných koľajových vozidiel a budovanie železničných infraštruktúr.

1.4.5. Preprava nebezpečných tovarov

275. Pravidlá zaisťujúce bezpečnú prepravu nebezpečných tovarov boli spracované samostatne pre každý druh dopravy. Pravidlá pre námornú dopravu vychádzajú z Medzinárodnej námornej organizácie. Predpisy pre železničnú dopravu spracovala Medzištátna organizácia pre medzinárodnú železničnú prepravu (OTIF). Predpisy pre cestnú dopravu a vnútrozemskú plavbu vyplývajú z práce Európskej hospodárskej komisie OSN (EHK/OSN). Náklad prepravovaný rôznymi druhmi dopravy podlieha preto mnohým predpisom, čo vedie ku komplikáciám a dodatočným nákladom v porovnaní s prepravou, ktorá používa jeden druh dopravy. Je to nevhodné najmä pre námornú prepravu kontajnerov, aj keď námorná doprava sa obzvlášť hodí pre tento nízko nákladový vysoko rizikový náklad. Komisia preto hodlá zjednodušiť predpisy s cieľom zaistiť interoperabilitu medzi rôznymi druhmi dopravy na prepravu nebezpečných tovarov.

20. Preprava nebezpečných nákladov

- Zjednodušiť pravidlá pre intermodálnu prepravu nebezpečných nákladov s cieľom zabezpečiť interoperabilitu medzi jednotlivými druhmi dopravy.

1.5. Kvalita a spoľahlivosť služieb

276. Kvalita služieb osobnej dopravy je aspekt, ktorý bude v nasledujúcich rokoch nadobúdať čím ďalej tým väčší význam s ohľadom na starnutie obyvateľstva a potrebu podporiť verejnú dopravu efektívnejšie využívajúcu zdroje. Atraktívne frekvencie, spoľahlivosť a intermodálna integrácia sú hlavné charakteristiky kvality služieb. Dostupnosť informácií o trvaní cesty a alternatívnych trasách je takisto dôležitá. A napokon kvalita spočíva aj v schopnosti poskytnúť starším ľuďom, zdravotne postihnutým osobám a používateľom dopravy so zvláštnymi potrebami služby na vysokej úrovni.

1.5.1. *Lepšie presadzovanie práv cestujúcich*

277. V súčasnosti sú všeobecné práva cestujúcich, vrátane práv zdravotne postihnutých cestujúcich a cestujúcich so zníženou pohyblivosťou, upravené v právnych predpisoch EÚ pre leteckú, železničnú, námornú a vnútrozemskú vodnú dopravu, ako aj pre autobusovú a autokarovú dopravu. V dôsledku odlišných charakteristík rôznych druhov dopravy a ich trhov – rozdiely vo veľkosti podnikov, v ich príjmoch a počte trás, ako aj rozdiely v dĺžke a podmienkach ciest – sa presný obsah týchto práv líši, ale typológia práv zaručených štyrmi existujúcimi nariadeniami pre leteckú, železničnú, vodnú a cestnú dopravu je zrovnateľná: a to právo na informácie, náhradu škody, zmenu dopravnej trasy, pomoc v dobe čakania na dopravný spoj a odškodnenie za určitých podmienok. Komisia predloží oznámenie o týchto spoločných zásadách vzťahujúcich sa na všetky práva cestujúcich.
278. V krátkodobom výhľade je cieľ dvojaký: podstatne zlepšiť používanie existujúcich právnych rámcov pomocou ich jednotného a nesporného výkladu a harmonizovanejšieho a účinnejšieho presadzovania na úrovni EÚ, a síce prostredníctvom siete vnútroštátnych orgánov zodpovedných za presadzovanie práva; po druhé, napomôcť spracovaniu celosvetového prístupu k starostlivosti o cestujúcich začlenením príslušných ustanovení do bilaterálnych a multilaterálnych medzinárodných dohôd.
279. Komisia preskúma existujúce právne predpisy o právach cestujúcich v jednotlivých druhoch dopravy s cieľom vymedziť minimálny súbor práv cestujúcich spoločný pre všetky druhy dopravy za pomoci záväzných i nezáväzných nástrojov. Komisia posúdi tiež potrebu prijať nové legislatívne opatrenia zamerané na modernizáciu alebo vysvetlenie niektorých ustanovení o právach cestujúcich v leteckej doprave, ktoré sa vzťahujú aj na bankrot leteckej spoločnosti a problémy týkajúce sa nesprávnej manipulácie s batožinou.
280. Komisia potom bude pracovať na ďalších zlepšeniach pre cestujúcich so zníženou pohyblivosťou (PRM) nielen pomocou ich zvláštnych práv, ale aj lepšou dostupnosťou infraštruktúry.
281. V súčasnosti nie je žiadny európsky právny predpis o právach cestujúcich, ktorí v priebehu jednej cesty používajú dva alebo viacej druhov dopravy, a ktorí si kúpili rôzne cestovné lístky v rámci jedinej kúpnej zmluvy. Títo cestujúci môžu byť vystavení vyšším nákladom v prípade meškania (lebo zmeškali spoj) alebo straty batožiny (lebo konečné miesto určenia nie je na konci trasy, na ktorej bola batožina stratená). Komisia bude pracovať na podpore a rozvoji koncepcie integrovaných cestovných lístkov a možno že z tohto dôvodu navrhne zaradiť otázku práv cestujúcich využívajúcich multimodálnu prepravu s integrovanými cestovnými lístkami do niektorého zo súčasných alebo budúcich právnych rámcov.
282. Komisia predpokladá, že navrhne jednotné nariadenie EÚ („Kódex EÚ“) pokrývajúce všetky otázky súvisiace s právami cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy, ktoré by mohlo zahŕňať práva v prípade prerušenia cesty, transparentnosť cien voči spotrebiteľom a nediskrimináciu, zaobchádzanie s cestujúcimi so zníženou pohyblivosťou (PRM), nesprávnu manipuláciu

s batožinou, viacej harmonizované opatrenia na presadzovanie práva a systémy sankcií.

3. Práva cestujúcich

- Zabezpečiť jednotný výklad právnych predpisov EÚ v oblasti práv cestujúcich a ich harmonizované a účinné presadzovanie s cieľom zaručiť rovnaké podmienky pre odvetvie dopravy a zároveň vytvorenie európskej normy pre bezpečnosť občanov.
- Vypracovať spoločné zásady uplatniteľné na práva cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy (Chartu základných práv), najmä právo byť informovaný a ďalšie spresnenie existujúcich práv. V neskoršej fáze zväziť prijatie jednotného rámcového nariadenia EÚ, ktoré by pokrývalo práva cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy (Kódex EÚ).
- Zlepšiť kvalitu dopravy pre starších ľudí, cestujúcich so zníženou pohyblivosťou a postihnuté osoby vrátane lepšieho sprístupnenia infraštruktúry.
- Dokončiť existujúci legislatívny rámec v oblasti práv cestujúcich pomocou opatrení, ktoré sa týkajú cestujúcich využívajúcich multimodálnu prepravu s integrovanými cestovnými lístkami zakúpenými v rámci jedinej kúpnej zmluvy, ako aj prípady bankrotu dopravného prevádzkovateľa.
- Dosiahnuť lepšiu harmonizáciu na medzinárodnej úrovni prostredníctvom začlenenia noriem kvality v oblasti starostlivosti do bilaterálnych a multilaterálnych dohôd vo všetkých druhoch dopravy s cieľom posilniť práva cestujúcich aj v medzinárodnom kontexte.

1.5.2. Súvislá multimodálna preprava a integrovaný predaj cestovných lístkov

283. Rýchla preprava v Európe by mala byť súvislá s jedinými cestovnými lístkami alebo fakturačnými systémami a pohodovo dostupnými informáciami o preprave až na miesto určenia. Úlohou je sprístupniť údaje a integrovať ich a používať tak, aby sa používateľovi poskytovali individuálne informačné služby o preprave v reálnom čase. Je to zvlášť potrebné v cezhraničnej a multimodálnej preprave.
284. V súlade s akčným plánom inteligentných dopravných systémov (IDS)¹³³ a po prijatí potrebných špecifikácií na základe smernice IDS na podporu informačných služieb o multimodálnom cestovaní na celom území EÚ¹³⁴ bude dôležité zabezpečiť platformy informačných služieb o multimodálnom cestovaní na celom území EÚ, ktoré by mohli poskytovať prípadné komerčné služby. Prístup k verejným informáciám bude k dispozícii pre súkromných prevádzkovateľov, ktorí môžu poskytovať tieto informácie a iné služby s pridanou hodnotou.
285. Zo starých papierových cestovných lístkov sa postupne prechádza na nové formy elektronického predaja cestovných lístkov za pomoci mobilných prostriedkov (inteligentné karty, mobilné telefóny atď.). Aby sa úplne využívali

¹³³ Akčný plán zavádzania inteligentných dopravných systémov v Európe, KOM(2008) 886, 16.12.2008.

¹³⁴ Smernica 2010/40/EÚ o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy, Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010.

možnosti, ktoré ponúkajú nové technológie, je dôležité zaviesť interoperabilné systémy. Ešte treba podniknúť veľa krokov, pretože každý druh dopravy si vyvinul vlastné riešenia, niekedy lokálne a niekedy, ako v prípade leteckej dopravy, globálne.

286. Projekt „Interoperabilná správa cestovného“ (projekt IFM)¹³⁵ vytýčil plán európskej interoperability pre verejnú dopravu a predstavil interoperabilitu troch hlavných vnútroštátnych systémov. Nasledujúcim krokom budú ďalšie pilotné projekty a ustanovenie potrebného rámca na európskej úrovni. Pre železničnú dopravu sa musia vyvinúť a zaviesť technické špecifikácie interoperability pre telematické aplikácie na osobnú dopravu (TAP-TSI).
287. Úspešná liberalizácia leteckej dopravy v EÚ viedla k ostrej konkurencii a dynamickému trhu, kde zákazníci mohli využívať výhodu mnohých dostupných možností cestovania. Nariadenie (ES) č. 1008/2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve a nariadenie (ES) č. 80/2009 o kódexe správania pri používaní počítačových rezervačných systémov (CRS) zahŕňajú príslušne ustanovenia týkajúce sa zobrazenia možností cestovania v počítačových rezervačných systémoch a informácie o cenách za služby leteckej dopravy, pokiaľ sa zákazníkom ponúkajú. Tieto ustanovenia sú v súlade s cieľom zabezpečiť transparentnosť cien v odvetví letectva a umožniť zákazníkom porovnávať ceny v konkurenčnom prostredí.
288. Nedávny obchodný vývoj v službách leteckej dopravy zahŕňa zvýšenú priamu distribúciu leteckými spoločnosťami – ktorá ide mimo počítačových rezervačných systémov/kanálov cestovných kancelárií – a štrukturálne oddelenie pomocných služieb. To znamená, že služby, ktoré sa obvykle zahŕňajú do celkovej ceny cestovného lístka, sa teraz musia nakupovať oddelene. Tieto postupy v odvetví môžu prispieť k rozvoju konkurencieschopného odvetvia leteckej dopravy a väčšiemu výberu pre zákazníkov, musia sa však sledovať, aby sa zamedzilo ich prípadnému zneužívaniu.

4. Súvislá priama mobilita až na miesto určenia

- Vymedziť potrebné opatrenia na dosiahnutie lepšej integrácie rôznych druhov prepravy cestujúcich s cieľom poskytovať súvislú priamu mobilitu až na miesto určenia.
- Vypracovať rámcové podmienky s cieľom podporiť vývoj a používanie inteligentných systémov na vytvorenie interoperabilných a multimodálnych cestovných poriadkov, informácií, online systému rezervácií a inteligentného predaja cestovných lístkov. Mohli by zahŕňať legislatívny návrh na zabezpečenie prístupu súkromných poskytovateľov služieb k cestovným a dopravným informáciám v aktuálnom čase.

¹³⁵ Projekt „Interoperabilná správa cestovného“ (projekt IFM) je projekt financovaný zo 7. rámcového programu, ktorý je zameraný na to, aby siete verejnej dopravy boli uľahčením prístupu jednoduchšie využiteľné, <http://www.ifm-project.eu>.

1.5.3. *Zaistenie neprerušenej mobility po narušeniach v dopravnom systéme*

289. Kríza v apríli 2010 spôsobená mrakom sopečného popola a extrémne poveternostné podmienky koncom roka 2010 ukázali, že spôsobilosť dopravného systému EÚ vydržať a absorbovať narušenie dopravy vyvolané živelnými pohromami alebo katastrofami spôsobenými ľudskou činnosťou nie je dostačujúca na to, aby plnil svoju základnú funkciu, ktorou je zabezpečenie plynulej mobility ľudí a prepravy tovaru. Tieto udalosti zároveň zdôraznili potrebu zvýšiť odolnosť európskeho dopravného systému, aby sa v prípade narušenia dopravy zachovala mobilita cestujúcich a tovaru.
290. Zo získaných ponaučení vyplýva, že okrem prekážok viac štrukturálnej povahy, napr. chýbajúce spojenia v dopravnej sieti a chýbajúci jednotný dopravný priestor, možno zraniteľnosť dopravného systému EÚ prisudzovať nezodpovedajúcej úrovni pripravenosti všetkých zúčastnených strán a spolupráce medzi nimi, ktorá sa počítuje na troch úrovniach.
291. Po prvé, v tejto etape nemá žiadny členský štát zavedené núdzové mechanizmy na zachovanie mobility cestujúcich a tovaru v prípade veľkých dopravných porúch v jeho dopravnom systéme. Súčasne, keďže neexistuje systematická koordinácia medzi existujúcimi plánmi zabezpečenia kontinuity prevádzky dopravných prevádzkovateľov, mobilita cestujúcich a tovaru – najmä cezhraničná – nie je v krízových situáciách nevyhnutne zaistená. Táto nízka pripravenosť spôsobila mnohé „prevádzkové“ prekážky vo včasnom a účinnom presmerovaní dopravnej trasy cestujúcich a tovaru (vôbec sa nezmiernili obmedzenia, napr. zákazy dopravy v noci a cez víkend...) a viedla k nedostatočnému využívaniu zdrojov vyčlenených na krízu.
292. Po druhé, existujú dôkazy, že riadenie informácií (prístup k informáciám i zdieľanie a oznamovanie informácií zúčastneným stranám a medzi nimi), ktoré je kľúčovým faktorom v krízových situáciách, nie je dosť účinné. V dôsledku toho kvalita informácií, ktoré sú k dispozícii používateľom dopravy, aktérom na trhu a členským štátom, nie je pre nich dostatočná, aby mohli prijímať fundované rozhodnutia.
293. Po tretie, reakcia členských štátov bola väčšinou jednostranná a nekoordinovaná. V dôsledku toho bola solidarita medzi členskými štátmi obmedzená, a pokiaľ existovala, vyskytovala sa na bilaterálnej úrovni. Zvýšená spolupráca by bola podstatne urýchlila fázu obnovy a umožnila efektívnejšie a včasnejšie presmerovanie dopravnej trasy používateľov dopravy.
294. Po nepriaznivých následkoch krízy spôsobenej mrakom sopečného popola Európska komisia navrhla spracovať plán mobility cestujúcich a tovaru pre celú EÚ, ktorý sa má aktivovať v prípade náhlejšej dopravnej krízy v EÚ vyvolanej živelnými pohromami alebo katastrofami spôsobenými ľudskou činnosťou či teroristickými útokmi.
295. Medzi opatreniami zameranými na zachovanie mobility cestujúcich a tovaru v krízových situáciách Komisia využije možné spôsoby zvýšenia úrovne pripravenosti rôznych zainteresovaných strán vrátane členských štátov, odvetvia a medzinárodných partnerov, zlepšenia účinnosti riadenia informácií a zdokonalenia inštitucionálnej spolupráce. Mohlo by sa predpokladať, že

dočasné zrušenie prevádzkových obmedzení, napr. obmedzenia nočných letov alebo zákazy jazdy nákladných vozidiel cez víkend, uľahčí plné využívanie ostatnej kapacity na prepravu tovaru.

5. Plány na zabezpečenie kontinuity mobility

- Vymedziť pojem plány na zabezpečenie mobility s cieľom zabezpečiť kontinuitu služieb v prípade nepredvídaných udalostí. Tieto plány by sa mohli zaoberať otázkami prioritného prístupu k využívaniu fungujúcich zariadení, spolupráce medzi manažermi infraštruktúry, prevádzkovateľmi, vnútroštátnymi orgánmi a susednými krajinami a otázkami dočasného prijímania alebo zmiernovania špecifických pravidiel.

2. INOVÁCIA V BUDÚCNOSTI: TECHNOLOGIA A PRÍSTUP

296. Zmena súčasného prístupu k doprave a dosiahnutie cieľov uvedených v oddiele II.3, pokiaľ ide o vývoj a zavedenie udržateľných palív a pohonných systémov a zvýšenie efektívnosti dopravy a používania infraštruktúry, sa nemôže opierať o jediné technické riešenie, ale skôr si vyžaduje novú koncepciu mobility podporenú súborom nových technológií.
297. Je tiež dôležité rozvíjať príslušné sociálne, obchodné a organizačné inovácie. Samozrejme s ohľadom na budúce výzvy možno očakávať, že technológia pomôže nielen vykonávať tie isté činnosti efektívnejšie než dnes, ale aj uspokojovať rovnaké potreby rozdielnym spôsobom. Z tohto dôvodu tento oddiel sumarizuje technologické aspekty a aspekty prístupu.

2.1. Európska výskumná a inovačná politika v oblasti dopravy

298. Technologické inovácie môžu prispieť k prechodu na efektívnejší a udržateľnejší európsky dopravný systém tým, že sa budú opierať o tri hlavné faktory: efektívnosť vozidiel vďaka novým motorom, materiálom a konštrukčným riešeniam; využívanie ekologickejších zdrojov energie vďaka novým palivám a pohonným systémom; lepšie využívanie siete a bezpečnejšia prevádzka zásluhou informačných a komunikačných systémov.
299. Politika dopravného výskumu a inovácií doteraz náležite nepodporovala rozvoj a zavádzanie kľúčových technológií potrebných na vytvorenie dopravného systému EÚ, ktorý by bol moderný, efektívny a orientovaný na používateľa. Politiku je preto potrebné prehodnotiť. Je nutný systémový prístup, ktorý by dbal na infraštruktúru a regulačné požiadavky, koordináciu mnohých zúčastnených strán a veľké demonštračné projekty s cieľom podporiť uvádzanie produktov na trh.
300. V medzinárodnom rámci sa musí Európa usilovať o vzájomne výhodnú spoluprácu s partnermi, ktorí sú už konkurentmi v mnohých oblastiach dopravy. V leteckej doprave sa to týka USA a najmä Číny. Mali by sme propagovať európske normy a podporovať ich za pomoci partnerstva medzi verejným a súkromným sektorom vo výskume a vývoji. Súčasne musíme zabezpečiť, aby európsky záväzok realizovať jednotné európske alebo zahŕňal medzinárodnú spoluprácu s cieľom zaistiť celosvetovú interoperabilitu. Partnerstvo, napr. Memorandum o spolupráci vo výskume civilného letectva EÚ – USA,

podporuje závažnú a dôveryhodnú úlohu Európy v celosvetovom stanovovaní noriem. Možnosti globálneho prístupu je treba využiť, pokiaľ ide o vývoj a zavádzanie udržateľných nízkouhlíkových palív v leteectve.

301. V železničnej doprave sa dôraz kladie na súčinnosť s Áziou, kde sa Čína javí ako hlavný partner a konkurent, najmä pokiaľ ide o vysokorýchlostné vlaky. V nasledujúcich 5 rokoch je príležitosť urobiť z európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) medzinárodnú normu. Pomôže to nášmu priemyslu na výrobu železničných zariadení konkurovať na ázijských, amerických a prípadne latinskoamerických trhoch. V cestnej doprave je Japonsko kľúčovým partnerom vo vývoji motorov používajúcich alternatívne zdroje energie a v inteligentných dopravných systémoch, ale spolupráca je potrebná s viacerými zúčastnenými stranami, a to najmä na úrovni predvádzania produktov. Spolupráca vo výskume palivových článkov pre ťažké úžitkové vozidlá sa ukázala ako plodná s Austráliou a USA. Podobné kroky možno urobiť pre rozvoj a predvádzanie motorov na bioetanol, kde sú našimi kľúčovými partnermi Čína a Brazília. V mestskej doprave a v odstraňovaní emisií uhlíka bude program CIVITAS FUTURA oblasťou budúceho rozvoja najmä s krajinami Stredozemia.
302. Odvetvie automobilového priemyslu sa považuje za jeden z najväčších podnikových investorov do výskumu a vývoja. Iné odvetvia dopravného priemyslu, napr. letectvo, kozmonautika, stavba lodí a inžinierske stavby, vynakladajú tiež značné investície na rozvoj nových technológií. Odvetvie energetiky investuje do výskumu alternatívnych palív a systémov dodávok. Úsilie odvetvia však nie je vždy úspešné kvôli ťažkostiam vo fázach demonštračných činností a pred komerčným využitím inovačného reťazca, často z dôvodu veľkého počtu zúčastnených zainteresovaných strán alebo rozsahu potrebného úsilia (napríklad demonštračný projekt pre novú generáciu obchodných lodí by si vyžiadal niekoľko sto miliónov EUR). Na zvládnutie týchto problémov sú potrebné iniciatívy, ktoré stimulujú inovácie, ako aj uvedenie, na trh.
303. Musia sa stanoviť potrebné rámcové podmienky s cieľom podporiť uvádzanie sľubných technológií na trh¹³⁶. Európska únia má hrať významnú úlohu vytýčením dlhodobých cieľov, stanovením otvorených noriem, podporou interoperability, koordináciou výdavkov, podporou používania osvedčených postupov a napokon vymedzením jasného a stabilného právneho a regulačného rámca. Hlavná iniciatíva Európa 2020: „Inovačná Európa“ to navrhuje uskutočniť posilnením každej väzby v inovačnom reťazci.
304. Výskumný rámec pre dopravu vo forme strategického plánu dopravných technológií (plán STTP) by mohol pomôcť riešiť tieto problémy a lepšie prepojiť dopravný výskum a inováciu s cieľmi EÚ. V súlade s koncepciou strategického plánu pre energetické technológie by plán STTP stanovil technologický plán s určením oblastí, kde spoločný európsky výskum a inovácie prinesú najväčšiu európsku pridanú hodnotu.

¹³⁶ KOM(2009) 279 v konečnom znení, oznámenie „Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách“.

2.1.1. *Vozidlá pre budúcnosť*

305. Vozidlá vo všetkých druhoch dopravy musia byť ekologickejšie, bezpečnejšie a tichšie. Dopravný systém sa celkovo bude musieť stať bezpečnejším a viac bezpečnostne chráneným. V mnohých prípadoch si nové materiály, pohonné systémy (elektrické, palivové články atď.) a nástroje informačných a komunikačných technológií pre riadenie a začlenenie zložitých systémov vyžadujú, aby táto radikálna transformácia už bola rozvinutá. Technológie sú k dispozícii, ale musia si rýchle nájsť spôsob širšieho zavedenia. Efektívnym nástrojom môžu okrem toho byť opatrenia na strane dodávky a ekologické verejné obstarávanie, ako sa predpokladá podľa smernice o ekologických vozidlách pre vozové parky vo verejnom vlastníctve¹³⁷. Všeobecne povedané, parky vozidiel verejnej dopravy a úžitkových vozidiel by si ich mohli osvojiť oveľa skôr, než je to nutné na zabezpečenie kritického množstva. Musí sa využiť najmä vysoký potenciál elektromobility, či už ide o hybridné vozidlá, alebo čisto batériové automobily či ľahké úžitkové vozidlá na kratšie cesty.

Normy emisií CO₂ a energetickej účinnosti

306. Úspech noriem EURO o konvenčných znečisťujúcich látkach ukazuje, že keď zlyhajú trhy, môžu byť technologické normy účinným spôsobom, ako urýchliť zavádzanie ekologickejších vozidiel, a to vytýčením pevných cieľov pre priemysel a zamedzením stratégií výrobcov „počkáme a uvidíme“. Takže minimálne normy môžu byť nápomocné v udržovaní postavenia Európy ako globálneho určovateľa trendov.
307. EÚ spolu s balíkom týkajúcim sa klímy a energie z obnoviteľných zdrojov z roka 2009 zaviedla nariadenie o normách emisií CO₂ pre nové osobné automobily, ktoré stanovuje záväzné ciele na roky 2012/2015 a 2020. Takéto normy však v súčasnosti neexistujú pre iné kategórie vozidiel a druhy dopravy, napríklad ruše a motorové vozne, plavidlá a lietadlá.
308. Je potrebná spoľahlivá a realistická metóda osvedčovania spotreby paliva a emisií CO₂ všetkých ťažkých nákladných vozidiel, ako aj prívosov a návosov. Komisia začala pracovať na vytvorení takejto metódy. Čo sa týka železničných vozidiel, priemerná hmotnosť – a teda i spotreba energie – sa v priebehu času zvýšila kvôli vnímanej potrebe zlepšiť pohodlie jazdy¹³⁸. Vzhľadom na to, že zvýšenie energetickej účinnosti nebolo hlavným problémom odvetvia železničnej dopravy, situácia by sa mohla v budúcnosti zásadne zmeniť¹³⁹.

¹³⁷ Pozri portál ekologických vozidiel: www.cleanvehicle.eu

¹³⁸ Podľa poslednej štúdie malo 10% zvýšenie hmotnosti vlakov za následok zvýšenie spotreby energie o 0,5–1% v prípade vysokorýchlostných vlakov; 2–3 % v prípade diaľkových/konvenčných vlakov; 5– 7 % v prípade vlakov prímestskej dopravy a 6–8 % v prípade vlakov mestskej dopravy. Hazeldine, Pridmore, Nelissen a Hulskotte (2009) Technical Options to reduce GHG for non-Road Transport Modes (Technické možnosti zníženia skleníkových plynov v prípade necestných druhov dopravy). Dokument 3 spracovaný ako súčasť zmluvy ENV.C.3/SER/2008/0053 uzatvorenej medzi Generálnym riaditeľstvom Európskej komisie pre životné prostredie a AEA Technology plc; <http://www.eutransportghg2050.eu/cms/assets/UPDATED-EU-Transport-GHG-2050-Paper-3-Technical-options-for-non-road-modes-30-10-09.pdf>

¹³⁹ Podľa štúdie by hliníkové karosérie automobilov, jazdné súpravy i vybavenie interiéru ľahkých autokarov mohli dosiahnuť úspory hmotnosti o 2 % až 5 % na jednom vozidle a o 1 % až 2 %, keď sa budú aplikovať na celý park vozidiel. Bolo odhadnuté, že poschodové vlaky a vlaky so širokými

309. Medzinárodná námorná organizácia spracovala návrh znenia povinných požiadaviek na index energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia nových plavidiel a na plán riadenia energetickej efektívnosti lodí pre všetky lode v prevádzke. Vzhľadom na to, že dohodu o týchto otázkach by zatiaľ nebolo možné dosiahnuť, EÚ bude pokračovať v práci zameranej na prijatie tohto indexu a naďalej aktívne podporovať globálnu dohodu o riešení emisií CO₂.
310. Pokiaľ ide o leteckú dopravu, Zhromaždenie ICAO požiadalo o spracovanie „celosvetovej normy emisií CO₂ pre lietadlá“ do roku 2013¹⁴⁰. Komisia poskytne medzinárodným rokovaniam plnú podporu.
311. Energetická účinnosť vozidiel by sa mala v dlhodobom výhľade ďalej zvyšovať, aby sa zaistilo, že dodávky energie, ktoré sú k dispozícii z alternatívnych palív, zabezpečia očakávané zvýšenie dopytu v doprave. Normy emisií CO₂ zavedené a navrhované v súčasnosti zahŕňajú limity spotreby energie, len ak hlavné dodávky pochádzajú z fosílnych zdrojov. So znižujúcimi sa emisiami CO₂ z dopravných palív by sa spotreba paliva mohla zase zvyšovať. Súčasná norma emisií CO₂ sa preto budú možno musieť v budúcnosti nahradiť normami energetickej účinnosti. Spojenie cieľov pre emisie CO₂ z dopravných palív a noriem pre energetickú účinnosť vozidiel by malo zabezpečiť, aby sa obidva ciele, t.j. odstraňovanie emisií uhlíka v doprave a nahradenie ropy alternatívnymi palivami, dosiahli súčasne a nákladovo efektívnym spôsobom.

Normy na kontrolu hluku

312. Svetová zdravotnícka organizácia došla k záveru, že hluk sa stal jedným z najrušivejších prvkov a predstavuje tretiu najväčšiu ekologickú záťaž spôsobujúcu choroby (po znečistení ovzdušia a pasívnom fajčení)¹⁴¹. Hluk z dopravy, najmä z cestnej premávky, ale aj zo železničnej a leteckej dopravy, je hlavným prispievateľom k hluku v mestských oblastiach. Aj keď limitné hodnoty hluku pre typové schválenie vozidiel vrátane ich pneumatík boli po celé roky prísne, celkové vystavenie hluku vydávaného cestnými vozidlami sa nezlepšilo, lebo sa zvýšili objemy prepráv. Riešenie by mohli pomôcť zaistiť elektrické alebo hybridné vozidlá. Hluk zo železničnej dopravy je aj naďalej jednou z najväčších prekážok pre rozšírenie jej používania v mestských oblastiach a okolo husto obývaných železničných koridorov; a hluk z lietadiel je často dôvodom ťažkostí v rozširovaní kapacity letísk v hlavných európskych uzloch.

skriňami vozňov by mohli dosiahnuť vyššie úspory než 10 % na jednom vozidle a 2 % až 5% na celom vozidlovom parku. Tá istá štúdia navrhla tiež referenčné hodnoty, čo sa týka najlepšej hmotnosti na sedadlo. Spoločnosť CE Delft navrhla, že pre vysokorýchlostné vlaky (kde je vyššia hmotnosť potrebná pre stabilitu) by cieľom mal byť japonský Šinkanzen s 537 kg/sedadlo. Na rozdiel od toho by pre prímestské vlaky bolo referenčnou hodnotou 342 kg/sedadlo. Buurgaard Neilsen et al. (2005) *Tracks for Energy Saving (Cesty, ako usporiť energiu)*, CE Delft v: Hazeldine et al. 2009.

¹⁴⁰ Rezolúcia zhromaždenia ICAO (A37-19) z roku 2010, ods. 24 písm. e).

¹⁴¹ Zdravie a životné prostredie v Európe: Hodnotenie pokroku, Kodaň, Regionálna kancelária Svetovej zdravotníckej organizácie (WHO) pre Európu, 2010; <http://www.euro.who.mt/en/what-we-do/health-topics/enviormental-health/Climate-change/publications/2010/health-and-environment-in-europe-progress-assessment>

313. Navyše vozidlá kategórie L (mopedy, motocykle, štvorkolky atď.) hrajú mimoriadne významnú úlohu v niektorých konvenčných znečisťujúcich látkach a hluku¹⁴².
314. Je tiež dôležité, aby metóda merania spotreby energie, hluku a emisií znečisťujúcich ovzdušie plne odrážala reálny svet s cieľom zamedziť nepriaznivým stimulom pre výrobcov¹⁴³.

Potenciálne nové alebo nekonvenčné dopravné systémy a vozidlá

315. Ak sa pozrieme o 40 rokov dopredu, môžeme predpokladať, že počas nasledujúcich desaťročí sa objavia niektoré výrazne nové technológie a koncepcie. Na základe nedávneho posúdenia uskutočneného Komisiou¹⁴⁴ sa zistilo, že najmä cestná doprava tu poskytuje najväčšie množstvo možností¹⁴⁵. S ohľadom na skúsenosti spoločnosti Transrapid a nedávny vývoj v Japonsku sa zdá, že v železničnej doprave je magnetická levitácia jedinou technológiou, ktorá by sa mohla zaviesť v relatívne skorom štádiu¹⁴⁶. Vo vodnej doprave by koncepcie založené na využití veternej energie, ale tiež skvapalneného zemného plynu a jadrovej energie, mohli mať značný vplyv na emisie a zdá sa, že by sa v strednodobom výhľade mohli zaviesť. Rozsiahle zavádzanie mnohých nekonvenčných technológií v letectve však nie je do roku 2050 pravdepodobné, aj keď sa vývoj alternatívnych palív pre letectvo urýchľuje. V tejto súvislosti by sa mohli podrobnejšie posúdiť aj iné možnosti, napr. bezpilotné vzdušné prostriedky a nekonvenčné systémy prepravy tovaru (pneumatické potrubia a pod.).

2.1.2. Celková stratégia alternatívnych palív

316. Odvetvie dopravy je z 96 % závislé od ropy. Alternatívne dlhodobé možnosti pre náhradu ropy ako zdroja energie pre pohon v doprave sú elektrina, vodík

¹⁴² Odhaduje sa napríklad, že uhlíkovodíky v emisiách z vozidiel kategórie L dosiahnu do roku 2020 približne 55 % zo všetkých emisií uhlíkovodíkov v odvetví cestnej dopravy, ak sa nezavedú ďalšie opatrenia. Je to hlavne v dôsledku podstatného zníženia emisií uhlíkovodíkov z iných kategórií vozidiel cestnej dopravy. Mopedy sú už teraz jednými z najväčších prispievateľov k emisiám uhlíkovodíkov a predpokladá sa, že do roku 2012 sa budú podieľať na 36 % celkových emisií z cestnej dopravy.

¹⁴³ Priemerný výkon motora je úzko spojený so spôsobom, akým sa používa. V Európe je nový európsky jazdný cyklus (NEDC) oficiálnym jazdným cyklom používaným na typové schvaľovanie vozidiel, je však určitý rozpor (spravidla 10 – 20 %) medzi spotrebou paliva meraného v NEDC a spotrebou paliva v skutočnej jazde. Sharpe, R.B.A. (2009) Technical options for fossil fuel based road transport (Technické možnosti pre cestnú dopravu založenú na fosilných palivách). Dokument spracovaný ako súčasť zmluvy ENV.C.3/SER/2008/0053 uzatvorenej medzi Generálnym riaditeľstvom Európskej komisie pre životné prostredie a AEA Technology plc., <http://eutransportghg2050.eu/cms/assets/EU-Transport-GHG-2050-Paper-1-Technical-options-for-f-fuel-road-transport-11-02-10.pdf>

¹⁴⁴ Wynn, D and Hill, N. (2010) *Review of potential radical future transport technologies and concepts (Preskúmanie potenciálnych radikálnych budúcich dopravných technológií a koncepcií)*. Úloha č. 9, Správa č. VI spracovaná ako súčasť zmluvy ENV.C.3/SER/2008/0053 uzatvorenej medzi Generálnym riaditeľstvom Európskej komisie pre životné prostredie a AEA Technology plc., <http://www.eutransportghg2050.eu/cms/assets/EU-Transport-GHG-2050-Report-VI-Radical-technologies-and-concepts-04-06-10-FINAL.pdf>

¹⁴⁵ VYSVETLENIE: preprava dvoma druhmi dopravy, elektrické trolejbusy, vozidlá s vlastným pohonom.

¹⁴⁶ http://english.jr-central.co.jp/company/company/others/eco-report/_pdf/p38-p41.pdf; <http://search.japantimes.co.jp/cgi-bin/nb20080826a3.html>

a tekuté biopalivá. Syntetické palivá možno považovať za technologické premostenie od fosílnych palív na palivá vyrobené z biomasy; metán (zemný plyn a biometán) ako doplňujúce palivo; a skvapalnený zemný plyn ako prídavné palivo.

317. Rôzne druhy dopravy si vyžadujú rozdielne voľby alternatívnych palív. Panuje všeobecný názor, že cestná doprava by na krátke vzdialenosti mohla byť poháňaná elektrinou, na stredné vzdialenosti vodíkom a metanom a na dlhé vzdialenosti biopalivami/syntetickými palivami, skvapalneným zemným plynom (LNG) a skvapalneným ropným plynom (LPG). Železnice by sa mohli ďalej elektrifikovať, alebo používať biopalivá. Zdá sa, že letecký kerozín získaný z biomasy je v tomto štádiu pre leteckú dopravu jedinou alternatívou. Vodná doprava by mohla byť poháňaná biopalivami (všetky plavidlá), vodíkom (vnútrozemská vodná doprava a malé člny), LPG a LNG (námorná doprava na krátke vzdialenosti), a LNG a jadrová energia (na voľnom mori).
318. Rastú náznaky, že nepriame vplyvy biopalív prvej generácie na využívanie pôdy by mohli spochybníť výhody niektorých týchto palív z hľadiska emisie skleníkových plynov. Na trh budú musieť prísť nové modernejšie biopalivá vyrobené z odpadu a vodných rias, ktoré vyžadujú menej primárnych zdrojov, a ich využívanie by sa malo zamerať na tie druhy dopravy, kde nekvapalné palivá nemôžu byť alternatívou, napr. letecká doprava a cestná doprava na dlhé vzdialenosti. Rozvoj technológie vodíka a palivových článkov a prípravu trhu podporuje spoločná technologická iniciatíva. Európska iniciatíva v oblasti ekologických vozidiel¹⁴⁷ prednostne podporuje elektrické vozidlá a ďalšiu optimalizáciu motorov s vnútorným spaľovaním. Komisia spracúva tiež štúdiu zameranú na skúmanie uskutočniteľnosti a vplyvu používania alternatívnych palív v letectve¹⁴⁸.
319. Dosiahnutie vyššieho podielu alternatívnych palív v dopyte dopravy po energii bolo dlho jedným z politických cieľov EÚ z dôvodu zvyšujúcich sa obáv o bezpečnosť dodávok energie. Ale zavádzanie alternatívnych palív na trh bolo pomalé a v členských štátoch roztrieštené¹⁴⁹.
320. EÚ, ako súčasť balíka týkajúceho sa klímy a energie z obnoviteľných zdrojov z roka 2009, schválila záväzný cieľ, ktorý požaduje, aby podiel energie z obnoviteľných zdrojov do roku 2020 dosiahol 10 % v konečnej spotrebe energie v doprave¹⁵⁰ a aby dodávatelia palív postupne znižovali emisie skleníkových plynov z energie, ktorú dodávajú pre odvetvie cestnej dopravy s cieľom dosiahnuť do roku 2020 o 6 % nižšie emisie skleníkových plynov. Aby

¹⁴⁷ <http://www.green-cars-initiative.eu>

¹⁴⁸ SWAFEA – Udržateľný spôsob využívania alternatívnych palív a energie v leteckej doprave, <http://www.swafea.eu/Home/tabid/38/Default.aspx>

¹⁴⁹ Skvapalnený ropný plyn bol prvým alternatívnym palivom na trhu; v súčasnosti dosahuje celkový podiel 3 % a ponúka 27 000 čerpacích staníc v Európe, najmä v Holandsku, Poľsku a Bulharsku. Zemný plyn bol ako motorové palivo zavedený po prvýkrát v Taliansku v 40. rokoch, ale potom si udržal trvalý podiel na trhu vo výške približne 2 %; značná výstavba čerpacích staníc a výroba vozidiel na zemný plyn bola v posledných rokoch zaznamenaná v Nemecku. Biopalivá vo Švédsku a Nemecku využívajú vo veľkej miere výhodu dotácií.

¹⁵⁰ Smernica 2009/28/ES z 23. apríla 2009 o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie a o zmene a doplnení a následnom zrušení smerníc 2001/77/ES a 2003/30/ES.

členské štáty dosiahli tieto ciele, poskytovali finančné stimuly, pretože alternatívy, ktoré sú k dispozícii v súčasnosti, nie sú cenovo konkurencieschopné s ropou.

321. Aby Komisia ďalej pomohla v úsiliach členských štátov a v úsiliach odvetvia dopravy a energetiky, predloží v druhej polovici roka 2011 komplexnú stratégiu alternatívnych palív, ktorá bude v súlade s cieľom efektívneho využívania zdrojov stratégie Európa 2020 a pomôže EÚ v dlhodobom výhľade ukončiť závislosť od ropy.
322. Opatrenia EÚ sú absolútne nevyhnuté, pretože koordinácia na vysokej úrovni sa vyžaduje vo viacerých politických oblastiach – doprava, energetika, klíma a životné prostredie, priemysel, obchod, poľnohospodárstvo, zamestnanosť, zdravie a spotrebiteľia, výskum – a zainteresované strany – automobilový priemysel (výrobcovia a dodávatelia vozidiel), dodávatelia paliva a energie, správcovia sietí, výrobcovia komponentov, prevádzkovatelia infraštruktúry, prevádzkovatelia sietí, vedecké a normalizačné orgány, EÚ, vnútroštátne a regionálne orgány a obce a spotrebiteľia.
323. Vzťah medzi vozidlami spôsobilými jazdiť na alternatívne palivá a príslušná infraštruktúra čerpacích staníc sa často popisuje ako problém „čo bolo skôr, sliepka alebo vajce?“. EÚ by mala prevziať vedúcu úlohu pomocou spolupráce s členskými štátmi na vnútroštátnych a regionálnych úrovniach v postupnom budovaní nabíjacej a napájacej infraštruktúry. Pre voľný pohyb vozidiel, plavidiel a lietadiel, ktoré sú poháňané alternatívnymi palivami, je nutné zabezpečiť interoperabilitu a spoľahlivosť. Nielen cestná sieť, ale aj letecká sieť a prístavy sa budú musieť zdokonaľovať a modernizovať, aby bol možný prechod na alternatívne palivá.

2.1.3. *Prenikanie pokrokovej informačnej technológie do dopravného systému*

Ďalší rozvoj systémov jednotlivých druhov dopravy...

324. Vo všetkých druhoch dopravy existuje mnoho aplikácií IKT (informačnej a komunikačnej technológie), ktoré preukázali svoju užitočnosť vo zvýšení efektívnosti dopravy tým, že robia vozidlá a infraštruktúru inteligentnejšími. Tieto systémy sú čím ďalej tým viac tiež predmetom veľkého záujmu integrácie trhu, lebo sú dôležité pre prepravu, a chýbajúca interoperabilita vytvára prekážky medzi hranicami. IKT môžu na druhej strane zjednodušiť a harmonizovať administratívne postupy a teda znížiť náklady spojené s cezhraničnou prepravou.
325. Inteligentné dopravné systémy (IDS) sú v **cestnej doprave** významným nástrojom na dosiahnutie politických cieľov, napr. vyššia bezpečnosť a menšie preťaženie dopravy, ako je to zdôraznené v akčnom pláne zavádzania inteligentných dopravných systémov v Európe (akčný plán IDS¹⁵¹) a v súvisiacej smernici IDS¹⁵².

¹⁵¹ Pozri poznámku pod čiarou č. 133.

¹⁵² Pozri poznámku pod čiarou č. 134.

326. Celkovo sa odhaduje, že prínos IDS z hľadiska bezpečnosti cestnej dopravy a preťaženia dopravy na cestách by mohol predstavovať 10% zníženie smrteľných nehôd za rok (3 500 životov) a 10% zníženie nákladov spojených s preťažením dopravy (12,3 miliardy EUR). Okrem toho môžu IDS prispieť k cieľom v oblasti životného prostredia a zmeny klímy zvýšením energetickej účinnosti, efektívnejším využívaním infraštruktúry a kapacity vozidiel a umožnením výberu najefektívnejšieho druhu dopravy pre danú dopravnú trasu.
327. V poslednom desaťročí boli v cestných vozidlách zavedené palubné telematické jednotky na kontrolu, hlásenie, ovládanie alebo zaznamenávanie udalostí. Pre úžitkové vozidlá existujú osobitné aplikácie, napríklad digitálne tachografy alebo elektronické mýtné systémy. U osobných vozidiel sa k existujúcim kontrolným funkciám pridávajú čím ďalej tým dômyselnejšie aplikácie. Prebieha práca, ktorou sa skúšajú a štandardizujú rozhrania tejto platformy vo vozidlách a v ideálnom prípade sa vytvára architektúra, ktorá by umožnila paralelnú činnosť rôznych týchto aplikácií (bezpečnosť, mýtné systémy, informácie a pod....) na jednej otvorenej platforme.
328. Samozrejme rozhodujúcim faktorom úspechu pre široké zavedenie spoplatnenia používateľov ciest bude schopnosť poskytovať im službu jednotného elektronického mýtného systému. V dnešnej dobe potrebuje nákladné auto z Lisabonu do Bratislavy cez Lyon, Miláno, Mníchov a Viedeň najmenej 7 rôznych zmlúv s prevádzkovateľmi mýta a 7 palubných jednotiek, a to navyše prinajmenšom k digitálnemu tachografu a palubnému počítaču. Aby sa zabránilo takému množeniu zariadení a aby sa zjednodušil život vodičov, EÚ už prijala smernicu, ktorou sa stanovujú služby európskych elektronických mýtnych systémov, a tá sa musí teraz rýchlo implementovať¹⁵³.
329. Práca na štandardizácii rozhraní elektronickej platformy vo vozidle a v ideálnom prípade na vytváraní architektúry, ktorá by umožnila paralelnú činnosť rôznych týchto aplikácií (bezpečnosť, mýtné systémy, informácie a pod....), bola predmetom posledných výskumných projektov a v súčasnosti sa ďalej analyzuje v súvislosti s akčným plánom IDS. Automobilový priemysel a odvetvie telekomunikácií sa navzájom viac zblížili, aby riešili túto otázku, je však nutná regulačná podpora, aby sa podporilo zavedenie tejto platformy na všetkých vozidlách do roku 2020.
330. Vytváranie tejto platformy na základe regulačného rámca na výmenu dopravných a dátových informácií je tiež dôležité pre zavedenie súboru vyspelých aplikácií cestných IDS, pre ktoré sa navrhujú špecifikácie vychádzajúce zo smernice IDS a mali by byť hotové do roku 2014. Harmonizované zavádzanie dôležitých informačných služieb v oblasti bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany cestnej dopravy musí byť zaistené vhodným právnym nástrojom.
331. Rozvoj inteligentných dopravných systémov založených na výmene informácií medzi vozidlami a cestnou infraštruktúrou (komunikácia medzi infraštruktúrami (I2I), medzi vozidlom a infraštruktúrou (V2I) a medzi vozidlami (V2V))

¹⁵³ (EETS) – smernica 2004/52/ES o interoperabilite elektronických mýtnych systémov v Spoločenstve, Ú. v. EÚ L 166, 30.4.2004.

postupuje rýchlo. Okrem požadovanej technickej uskutočniteľnosti je dôležité vyhodnotiť vplyv zavedenia týchto systémov na širšie spoločstvo zainteresovaných strán, najmä orgánov pre cestnú infraštruktúru a telekomunikačných operátorov. Komisia na základe výsledkov výskumných projektov financovaných Európskou úniou, terénnych prevádzkových skúšok, súčasnej práce v oblasti normalizácie a vychádzajúc zo špecifikácií spracovaných za pomoci smernice IDS bude naďalej podporovať rozvoj týchto systémov, ktoré povedú k životaschopnému modelu ich zavádzania do roku 2020.

332. V **železničnej doprave** sú systémy riadenia a zabezpečenia vlakov a signalizácie, ako aj systémy riadenia dopravy, medzi členskými štátmi ešte stále nezlučiteľné a sú jedným z dôvodov, prečo zostávajú hlavnou prekážkou, ktorá brzdí rozvoj železničnej dopravy v Európe. Viedlo to k vytvoreniu Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Systém ERTMS obsahuje v súčasnosti dve hlavné zložky:
- Globálny systém pre mobilné komunikácie – železnice (Global System for Mobile communications – Railways, ďalej len „GSM-R“), rádiový systém používaný na výmenu hlasových a dátových informácií medzi traťou a vlakom;
 - Európsky systém riadenia vlakov (European Train Control System, ďalej len „ETCS“) ¹⁵⁴, ktorý harmonizuje systémy kontroly rýchlosti, t.j. rozdiely, ktoré dnes predstavujú hlavné technické problémy pre jazdu vlakov na medzinárodných trasách. Je zostavený z jedného palubného a jedného traťového modulu.
333. Systémy signalizácie priniesli značné ekonomické výhody, pretože umožňujú, aby na danom úseku trate bezpečne premávalo viacej vlakov, než by to bolo za iných okolností možné s inými metódami bezpečnej práce. Mnohé nezlučiteľné systémy, ktoré existujú na európskej sieti, ERTMS sa nahradia jedným modernejším, dômyselnejším a bezpečnejším systémom zlučiteľným na úrovni EÚ.
334. S cieľom zabezpečiť, aby hlavné európske trate boli týmto systémom vybavené v primeranej lehote, Komisia stanovila konkrétne požiadavky na trate, ktoré sa majú vybaviť špecifickými údajmi ¹⁵⁵. Hlavné uzly nákladnej dopravy by mali byť v priebehu rokov 2015–2020 prakticky vzájomne prepojené.
335. Ďalej bude treba vyvíjať ďalšiu generáciu systémov riadenia železničnej dopravy, ktoré prispievajú k premene súčasných technológií na integrovaný systém riadenia železničnej dopravy.

¹⁵⁴ Rozhodnutie 2006/679/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy a rozhodnutie 2006/860/ES o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia, zabezpečenia a návštevovania systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

¹⁵⁵ Rozhodnutie Komisie z 22. júla 2009, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie 2006/679/ES, pokiaľ ide o vykonanie technickej špecifikácie interoperability týkajúcej sa subsystému riadenia/príkazov a signalizácie transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy, http://ec.europa.eu/transport/rail/interoperability/ertms/doc/edp/edp_en.pdf.

336. Vo **vodnej doprave** môže používanie nástrojov informačných a komunikačných technológií (IKT) viesť tiež k optimalizácii dopravných trás a lepšiemu plánovaniu lodnej flotily a nákladu. Je to samozrejme jedným z cieľov elektronickej námornej dopravy (e-Maritime) a riečnych informačných služieb. Výhody iniciatívy e-Maritime v znížení administratívnych nákladov v lodnej doprave boli opísané vyššie v oddiele 0.
337. Riečne informačné služby (RIS) majú byť harmonizovanými informačnými službami na podporu riadenia premávky a dopravy vo vnútrozemskej plavbe, ktoré poskytujú zemepisné, hydrologické a administratívne informácie o vodnej ceste a umožňujú elektronické hlásenie údajov o náklade a plavbe a zisťovanie pohybu a sledovanie plavidiel. Informácie poskytnú okrem iného pomoc pri plavbe, riadenie dopravy, zníženie nehôd, riadenie flotily lodí a plánovanie, vykonávanie a sledovanie dopravy¹⁵⁶. Niektoré štúdie o vnútrozemskej vodnej doprave uvádzajú, že pomocou týchto opatrení by bolo možné znížiť emisie približne o 40 %.
338. Maximalizácia prínosov RIS si vyžaduje trvalé zavádzanie služieb a systémov RIS, ďalší rozvoj služieb a špecifikácií, zavedenie nových technológií, využívanie údajov RIS na logistické účely a interoperabilitu a vzájomné prepojenie so systémami riadenia premávky a dopravy iných druhov dopravy, napríklad SafeSeaNet, aby sa dosiahlo neustále sledovanie a podporila riečno-námorná doprava.
339. V **leteckej doprave** je SESAR technologickou zložkou jednotného európskeho neba – ako je to opísané vyššie v oddiele 0 – a je najlepším príkladom, ako môžu systémy riadenia dopravy podporiť integráciu trhu. Samozrejme s ohľadom na celosvetový charakter leteckej dopravy, prekračujú otázky interoperability rámec EÚ. Spolupráca s NextGen USA¹⁵⁷ je funkčná a tieto dva svetové regióny povedú celkovú modernizáciu ATM a zvýšenie výkonnosti na celosvetovej úrovni (ICAO). Európa má preto jedinečnú šancu určovať nové celosvetové normy. Spolupráca s ďalšími partnerskými krajinami otvorí obchodné možnosti pre európsky priemysel.
340. Prípady letectva nie je ojedinelý. V námornej, železničnej a cestnej doprave sú tiež možnosti rozvíjať produkty, ktoré stanovia medzinárodné normy a otvoria nové trhy pre výrobcov EÚ.

... a začlenia ich do spoločného rámca: európskeho integrovaného multimodálneho informačného a riadiaceho plánu (EIMIP)

341. Základnou prekážkou, ktorá postihuje rovnako osobnú i nákladnú dopravu, je obmedzená, alebo veľmi neefektívna, ak vôbec existuje, výmena prevádzkových a dopravných a prepravných údajov medzi rôznymi zainteresovanými stranami

¹⁵⁶ RIS sú upravené smernicou 2005/44/ES – ktorou sa vymedzujú záväzné pravidlá pre dátovú komunikáciu a vybavenie RIS, ako aj minimálna úroveň služieb RIS – a nariadením Komisie, ktorým sa vymedzujú technické usmernenia a predpisy určené v smernici. V smernici sa poskytuje rámec pre zavedenie harmonizovaných a interoperabilných systémov a služieb RIS.

¹⁵⁷ NextGen je zastrešujúci termín pre prebiehajúcu transformáciu systému vnútroštátneho vzdušného priestoru Spojených štátov amerických, ktorá pozemný systém riadenia letovej prevádzky v zásade prevádza na satelitný systém riadenia letovej prevádzky. <http://www.faa.gov/nextgen/>

a ešte viac medzi jednotlivými druhmi dopravy. To už nie je funkčne udržateľné v prostredí, kde sa doprava čím ďalej tým viac týka nielen prepravy ľudí alebo tovaru z bodu A do bodu B, ale tiež znalostí v reálnom čase o tom, kde sa ľudia a tovar nachádzajú.

342. V prípade multimodálnej nákladnej dopravy by znalosť presného miesta a kapacity platforiem pre multimodálne výmeny v reálnom čase medzi železničnou, cestnou a vnútrozemskou vodnou dopravou umožnila optimalizované plánovanie prepráv v nákladnej doprave vrátane kompletnej sledovateľnosti prepravovaného nákladu medzi jednotlivými druhmi dopravy. Podobne pre osobnú dopravu už nie je prijateľné, aby informácie o cestnej premávke alebo riadenie dopravy zostali obmedzené na jedno regionálne stredisko a nezdieľali sa s príslušnými mestskými aglomeráciami alebo oblasťami. Takisto cestujúci na danej ceste by mali mať k dispozícii všetky možné informácie v reálnom čase (napr. o vlaku, metre, parkovaní, spoločnom využívaní automobilov, spoločnom využívaní bicyklov), aby si mohli v priebehu cesty vybrať čo najlepšiu možnosť prepravy.
343. Používatelia chcú mať v nákladnej aj v osobnej doprave možnosť kúpiť si multimodálne dopravné služby za pomoci integrovaného predaja cestovných lístkov. Vzhľadom na to, že sa prijali konkrétne iniciatívy na zlepšenie situácie, ktoré by do roku 2015¹⁵⁸ mali priniesť iba predbežné výsledky, a to väčšinou na úrovni jednotlivých druhov dopravy, všeobecná dostupnosť, interoperabilita a zdieľanie príslušných dopravných údajov a informácií zainteresovanými stranami, ktoré môžu uľahčiť a podporiť vytvorenie a zavedenie riešení IKT, ešte chýba. Keď sa vychádza z týchto iniciatív, je dôležité ustanoviť všeobecný rámec, ktorý doplní a podporí synergie medzi všetkými existujúcimi iniciatívami vo všetkých druhoch dopravy.
344. „*Európsky integrovaný multimodálny informačný a riadiaci plán*“ (EIMIP) sprevádzaný príslušným regulačným rámcom a vychádzajúci zo spoločných otvorených platforiem pre rádionavigáciu, určovanie polohy, riadenie dopravy a premávky a informačné systémy by zabezpečil koordinované využívanie vzácných zdrojov a poskytol by občanom a podnikom integrované intermodálne cestovné informácie a iné služby s pridanou hodnotou.

Podpora inovácie a zavedenie technológií mestskej dopravy

345. Satelitné aplikácie, palubné vybavenie, elektronický predaj cestovných lístkov verejnej dopravy, zasieťované elektrické vozidlá, palivové články, rýchla autobusová doprava (BRT), rýchla osobná doprava (PRT), potrubná nákladná doprava..., existuje mnoho nových technológií a organizačných inovácií, ktoré by mohli prispieť k zníženiu preťaženia dopravy a emisií a zlepšiť mobilitu v mestských oblastiach. Inovácie a nové technológie v doprave si obvykle vyžadujú prijatie kritického množstva a prispôbenie/modernizáciu dopravnej

¹⁵⁸ Napríklad smernica o inteligentných dopravných systémoch (smernica IDS) pre cestnú dopravu, iniciatíva elektronickej nákladnej dopravy (e-Freight) pre nákladnú dopravu, iniciatíva elektronickej námornej dopravy (e-maritime), ktorá má byť čoskoro zahájená, alebo TAP-TSI (technické špecifikácie interoperability pre telematické aplikácie na osobnú dopravu) a TAF-TSI (technické špecifikácie interoperability pre telematické aplikácie na nákladnú dopravu) pre odvetvie železničnej dopravy.

a energetickej infraštruktúry. Môže to byť dlhodobý proces, ktorý nie je bez rizika investícií, na ktoré nebudú prostriedky. Mestá by sa ako súčasť svojej stratégie na minimalizáciu rizika mali navzájom podporovať v uplatňovaní a hodnotení nákladov a prínosov nových koncepcií.

346. Rozvoj trhu si vyžaduje spoluprácu viacerých zainteresovaných strán zahŕňajúcich poskytovateľov technológií, poskytovateľov energie a infraštruktúry a samotné mestá – ako aj podporu finančných orgánov. Komisia posúdi, ako podporiť partnerstvo pre inteligentnú mobilitu a ako dospieť k jednomyselnosti o spôsoboch jej budúceho zavádzania.
347. Je potrebné rozsiahle predvádzanie nových technológií, aby sa preukázali ich prínosy, životaschopnosť a akceptovanie používateľmi za rôznych podmienok širokého rozsahu. Sú kľúčom v príprave základov na zavedenie. Iniciatíva CIVITAS ukázala výhodu spojenia podporných politických opatrení s technologickými demonštrátormi.

24. Technologický plán

Roztrieštenie výskumného a vývojového úsilia v Európe má veľmi negatívny vplyv. Oblasti, v ktorých spoločné európske úsilie prinesie najväčšiu európsku pridanú hodnotu, sú tieto:

- Ekologické, bezpečné a tiché vozidlá vo všetkých druhoch dopravy – od cestných vozidiel po lode, nákladné vlečné člny, železničné koľajové vozidlá a lietadlá (vrátane nových materiálov, nových pohonných systémov a infromatických nástrojov a nástrojov riadenia na účely organizácie a integrácie komplexných dopravných systémov).
- Technológie na zlepšenie bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany v doprave.
- Potenciál nových alebo nekonvenčných dopravných systémov a vozidiel ako napr. systémy bezposádkových lietadiel, nekonvenčné systémy na distribúciu tovaru.
- Udržateľná stratégia alternatívnych palív vrátane príslušných infraštruktúr.
- Integrované dopravné systémy riadenia a informácií, ktoré uľahčia poskytovanie inteligentných služieb mobility, riadenie dopravy umožňujúce lepšie využívanie infraštruktúry a vozidiel a systémy informácií v aktuálnom čase umožňujúce zisťovanie pohybu a sledovanie nákladu a riadenie tokov prepravy nákladu; informácie o cestujúcich a cestovné informácie, rezervačné a platobné systémy.
- Inteligentná infraštruktúra (pozemná aj vesmírna) na zabezpečenie maximálneho monitorovania a interoperability rôznych foriem dopravy a komunikácie medzi infraštruktúrou a vozidlami.
- Inovácie na dosiahnutie udržateľnej mestskej mobility v nadväznosti na program CIVITAS a na iniciatívy v oblasti spoplatnenia používania ciest v mestách a režimy obmedzenia prístupu.

25. Stratégia inovácie a zavádzania

Identifikovať potrebné stratégie inovácie vrátane vhodných nástrojov na riadenie a financovanie s cieľom zaistiť rýchle využitie výsledkov výskumného procesu. Príkladmi sú:

- Zavádzanie inteligentných systémov mobility, ako sú napr. systém riadenia letovej prevádzky v budúcnosti (SESAR), európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a železničné informačné systémy, systémy námorného dozoru (SafeSeaNet), riečne informačné služby (RIS), IDS a budúce generácie systémov riadenia multimodálnej prepravy a informačných systémov.
- Vymedzenie a zavedenie otvorenej štandardnej elektronickej platformy pre vozidlá na palubných jednotkách, ktoré by spĺňali rôzne funkcie vrátane určovania cestných poplatkov.
- Vypracovanie investičného plánu pre nové navigačné služby, služby monitorovania dopravy a komunikačné služby s cieľom umožniť integráciu informačných tokov, systémov riadenia a služieb mobility na základe európskeho integrovaného multimodálneho informačného a riadiaceho plánu. Demonštračné projekty elektromobility (a iných alternatívnych palív) vrátane nabíjajúcich a palivových infraštruktúr a inteligentných dopravných systémov zameraných najmä na tie mestské oblasti, kde sa často prekračujú akceptovateľné úrovne znečistenia ovzdušia.
- Partnerstvá v oblasti inteligentnej mobility a demonštračné projekty na dosiahnutie udržateľných riešení mestskej dopravy (vrátane demonštrátorov režimov spolplatenia používania ciest atď.)
- Opatrenia na urýchlenie vymieňania neefektívnych a znečisťujúcich vozidiel.

6. Regulačný rámec pre inovatívnu dopravu

Identifikovať potrebné podmienky regulačného rámca prostredníctvom normalizácie alebo regulácie:

- Vhodné normy pre emisie CO₂ z vozidiel všetkých druhov dopravy doplnené v prípade potreby o požiadavky na energetickú efektívnosť s cieľom pokryť všetky typy pohonných systémov.
- Normy pre hladiny emisií hluku vozidiel.
- Zabezpečenie zníženia emisií CO₂ a znečisťujúcich látok v podmienkach skutočnej prevádzky tým, že najneskôr do roku 2013 sa predloží návrh revízie skúšobného cyklu na meranie emisií.
- Stratégie verejného obstarávania na zabezpečenie rýchleho využitia nových technológií.
- Pravidlá v oblasti interoperability nabíjajúcich infraštruktúr pre ekologické vozidlá.
- Usmernenia a normy pre palivové infraštruktúry.

- Normy prepojenia pre komunikáciu medzi infraštruktúrami, medzi vozidlami a infraštruktúrami a medzi vozidlami.
- Podmienky prístupu k údajom o doprave na bezpečnostné a ochranné účely.
- Špecifikácie a podmienky pre inteligentné systémy spoplatňovania a platby v oblasti dopravy.
- Lepšie vykonávanie existujúcich pravidiel a noriem.

2.2. Propagácia udržateľnejšieho prístupu

348. Prístup používateľov hrá rozhodujúcu úlohu v úspechu alebo zlyhaní nových technológií. Používatelia okrem „prvých používateľov“ často nie sú ochotní zmeniť svoj obvyklý spôsob cestovania a prepravy tovarov, ale zavedenie nových technológií by si mohlo vyžadovať zmenu hlboko zakorenených návykov. Napríklad, aj keď elektrické vozidlá, ktoré sú na trhu, už nemusia byť vhodné na dopravu na dlhé vzdialenosti, zodpovedajú potrebám mestskej mobility a ich používanie by bolo veľkým prínosom pre miestnu kvalitu ovzdušia. Používatelia elektrických automobilov by však pre svoje cesty na dlhé vzdialenosti mali akceptovať prechod na iné vozidlo alebo na prostriedky verejnej dopravy. Mohol by sa tiež zaručiť rôzny prístup k vlastníctvu osobných vozidiel. Tieto ťažkosti súvisiace s rôznymi aspektmi nášho správania sa musia skúmať a ďalej použiť s cieľom postúpiť ďalej v udržateľnej mobilite.
349. Ďalším aspektom je aspekt informácií a chápania. Používatelia dopravy, zákazníci alebo zariadenie a dokonca aj prevádzkovatelia nemusia byť schopní prijímať skutočne fundované rozhodnutia, pretože im chýbajú zodpovedajúce správne a dobre predložené údaje. Nesprávne chápanie alebo neistota môže ovplyvniť aj rozhodnutia, ako napr. v prípade nadmerného odhadu čakacích dôb vo verejnej doprave. Systém integrovaného predaja cestovných lístkov opísaný v oddiele 1.2.2 je základný spôsob zvýšenia povedomia používateľov o rôznych možnostiach uskutočnenia ich ciest.

27. Cestovné informácie

- Viac informovať o dostupnosti alternatív pre individuálnu konvenčnú dopravu (menej časté využívanie osobných automobilov, pešia a cyklistická doprava, spoločné využívanie automobilov, systém park & drive, inteligentný predaj cestovných lístkov atď.).

2.2.1. Označovanie paliva a efektívnosti vozidiel

350. Informácie o relatívnej výkonnosti vozidiel sú užitočné najmä v dobe ich nákupu. Smernica 1999/94/ES o označovaní vozidiel stanovuje požiadavky na poskytovanie informácií pre zákazníkov o automobiloch. Analýzy¹⁵⁹ však

¹⁵⁹ ADAC e.V., 2005, Study on the effectiveness of Directive 1999/94/EC relating to the availability of consumer information on fuel economy and CO₂ emissions in respect of the marketing of new passenger cars (Štúdiá o účinnosti smernice 1999/94/ES o dostupnosti spotrebiteľských informácií o spotrebe paliva a emisiách CO₂ pri predaji nových osobných automobilov. http://ec.europa.eu/clima/studies/transport/vehicles/docs/final_report.pdf

ukázali, že implementácia tejto smernice nemusí byť tak efektívna, ako by sa to vyžadovalo. Okrem toho by mohol byť potrebný jednotnejší prístup k poskytovaniu informácií a rozšírenie rozsahu pôsobnosti na iné kategórie vozidiel.

28. Označovanie automobilov, pokiaľ ide o emisie CO₂ a palivovú úspornosť

- Preskúmať smernicu o označovaní automobilov na účel jej zefektívnenia. Bude potrebné zvážiť okrem iného rozšírenie rozsahu pôsobnosti na ľahké úžitkové vozidlá a na vozidlá kategórie L a harmonizáciu označení a tried palivovej úspornosti vozidiel jednotlivých členských štátov.
- Podporiť uvádzanie palivovo úsporných, bezpečných pneumatík s nízkou hlučnosťou na trh nad rámec výkonnostných požiadaviek stanovených v typovom schválení¹⁶⁰.

2.2.2. Certifikovaný nástroj na výpočet uhlíkovej stopy

351. Uhlíková a ekologická stopa dopravných služieb je oblasť, kde sa už uskutočňuje veľa iniciatív priemyslu. Mnohé systémy však vyvinuli jednotlivé podniky a nezaistujú údaje zrovnateľné s údajmi z iných systémov. Pokračujú snahy spracovať štandardizované metodiky; ich rýchle dokončenie je žiaduce pre poskytnutie nástroja podnikom, ktoré chcú obstarávať dopravné služby menej škodlivé z hľadiska životného prostredia, a cestujúcim, ktorí chcú cestovať spôsobom priaznivým pre životné prostredie.

7. Nástroje na výpočet uhlíkovej stopy

- Podporiť systémy certifikácie emisií skleníkových plynov pre podniky a vytvoriť spoločné normy EÚ s cieľom odhadnúť uhlíkovú stopu každého cestujúceho a každej prepravy nákladu spolu s verziami prispôbenými jednotlivým používateľom, ako sú napr. podniky, jednotlivci. To umožní lepší výber a uľahčí marketing ekologickejších dopravných riešení.

2.2.3. Nižšie rýchlosti pre ekologickejšiu a bezpečnejšiu dopravu

352. V priebehu posledných dvoch storočí boli pomalšie druhy dopravy postupne nahradené rýchlejšími. Vychádzajúc z takmer nemennej doby cestovania trvajúcej 1 hodinu za deň, cestovanie väčšou rýchlosťou umožnilo ľuďom a tovarom za ten istý čas prejsť dlhšie vzdialenosti. To malo samozrejme za následok väčšie objemy dopravy.
353. Vzťah medzi rýchlosťou a európskou mobilitou a sociálnou súdržnosťou je prvok, ktorý by sa mal zohľadniť. Mnohí Európania teraz bývajú a pracujú ďaleko od svojich domovských oblastí a krajín a od svojich rodín. Zvyšovanie nákladov a doby cestovania by malo negatívny vplyv na mobilitu pracovných síl a sociálnu súdržnosť.
354. Súčasne je zrejmé, že zníženie rýchlosti je mimoriadne účinný spôsob, ako zmenšiť nielen riziko nehôd, ale aj spotrebu paliva. V súčasnosti sú rýchlosti

¹⁶⁰ To znamená prijatie všetkých vykonávacích opatrení nariadenia (ES) č. 1222/2009 o označovaní pneumatík. Dosiahli by sa tým 5% úspory paliva na celom vozidlovom parku EÚ do roku 2020.

osobných automobilov obmedzené na 250 km/h na základe dobrovoľnej dohody. Zníženie maximálnej konštrukčnej rýchlosti by mohlo podporiť zavádzanie ľahších, tichších a úspornejších pneumatík a brzdových systémov.

355. Skutočnosť, že rýchlosť ľahkých úžitkových vozidiel (dodávkových vozidiel) nie je obmedzená, vedie k potenciálnej deformácii v rozhodovaní prijímanom v prospech menej energeticky účinných ale rýchlejších menších vozidiel. Pre tieto vozidlá by sa možno mala obmedziť rýchlosť takisto ako pre ťažké úžitkové vozidlá s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.

2.2.4. *Výcvik v ekologickom spôsobe jazdy a jeho uplatňovanie*

356. Okrem regulačných a trhových nástrojov, ktoré poskytujú stimuly na zmenu v správaní používateľov, môže tento posun uľahčiť zavedenie samotných inteligentných dopravných systémov uvedených v oddiele 2.1.3. Mnoho členských štátov už podporuje ekologický spôsob jazdy výcvikom alebo osvetovými kampaňami a Komisia podporuje rozšírenie ekologického spôsobu jazdy v rôznych projektoch¹⁶¹ a môže zvážiť začlenenie požiadaviek na ekologický spôsob jazdy do budúcich revízií smernice o vodičských preukazoch¹⁶².
357. S technickým pokrokom na vozidlách sa bude vplyv vodiča na spotrebu paliva v dlhodobom výhľade oslabovať. Inteligentné dopravné systémy (IDS) sa však môžu použiť na zlepšenie prístupu k ekologickému spôsobu jazdy a najmä zabezpečiť, aby napomáhali zníženiu emisií skleníkových plynov priamou spätnou väzbou v reálnom čase pre vodiča.

8. Ekologický spôsob jazdy a obmedzenia rýchlosti

- Zahnúť požiadavky na ekologický spôsob jazdy do budúcich revízií smernice o vodičských preukazoch a prijať opatrenia na urýchlenie zavádzania inteligentných dopravných systémov, ktoré podporujú ekologický spôsob jazdy. Techniky úspory paliva by sa mali rozvíjať a podporovať aj v iných druhoch dopravy – napríklad plynulé klesanie lietadiel.
- Preskúmať možnosti obmedzenia maximálnej rýchlosti ľahkých úžitkových cestných vozidiel s cieľom znížiť spotrebu energie, posilniť bezpečnosť cestnej premávky a zabezpečiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže.

2.3. Integrovaná mestská mobilita

358. Európske mestá sú hlavným motorom hospodárskeho rozvoja, ale trendy v urbanizácii vedú k väčšiemu preťaženiu dopravy, emisiám skleníkových plynov, znečisteniu ovzdušia, hluku, neekonomického spotrebe energie a nadbytočným súvisiacim nákladom. Niektoré posledné trendy vo využívaní pôdy zvýšili rozrastanie miest, čím sa ohrozuje udržateľnosť.

¹⁶¹ Pozri napr. ekologické jazdenie na adrese http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm

¹⁶² Smernica 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (prepracované znenie), Ú. v. EÚ L 403, 30.12.2006.

359. Značná časť politiky a právnych predpisov EÚ týkajúcich sa dopravy sa vzťahuje na oblasti veľkých miest a iné oblasti. Právne predpisy EÚ o hluku a emisiách z vozidiel a o kvalite ovzdušia sú príkladom toho, ako všeobecné právne predpisy majú hlavný vplyv v mestských aglomeráciách. Ďalším príkladom sú pravidlá pre verejné obstarávanie a zmluvy o poskytovaní služieb vo verejnom záujme. Zdokonalenie a rozvoj právnych predpisov EÚ bude aj v budúcnosti významným príspevkom k dosahovaniu cieľov dopravnej politiky v mestách a mestských aglomeráciách.
360. Opatrenia zamerané priamo na dopravu v mestách a mestských aglomeráciách sú však najlepšie stanovené a vykonávané na miestnej úrovni: európske mestské oblasti sú rozmanité, a aj keď čelia viac menej tým istým problémom za rozdielnych okolností, nachádzajú sa v rôznych etapách vývoja a majú odlišné zemepisné, topografické a poveternostné charakteristiky a potreby. Je treba lepšie prepojiť európsku dopravnú politiku s miestnymi iniciatívami, napr. v rámci politiky súdržnosti.
361. V posledných rokoch bola spracovaná politika a právne predpisy, ktoré dodržiajú zásadu subsidiarity a zameriavajú sa na mestskú mobilitu – vrátane zelenej knihy a akčného plánu mestskej mobility¹⁶³. Značné finančné prostriedky boli poskytnuté prostredníctvom Štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu¹⁶⁴. Iniciatívy financované Európskou úniou, často podporované rámcovými programami pre výskum a technický rozvoj, pomohli rozvíjať a hodnotiť množstvo inovačných prístupov. Priama účasť miestnych orgánov prostredníctvom Dohovoru primátorov a starostov sa ukázala ako úspešný nástroj na základe prístupu zdola nahor na podporu udržateľnej energetiky vrátane udržateľnej dopravy. Iniciatíva CIVITAS preukázala podstatné výhody vytvárania sietí a vzájomného učenia sa od iných za pomoci integrovaného prístupu. Zlučiteľné pravidlá, systémy a technológie uľahčujú ich vykonávanie a presadzovanie. Dohodnutie noriem na úrovni EÚ umožňuje vyrábať veľké objemy s nižšími nákladmi.

2.3.1. *Nový druh mestskej mobility*

362. Nevyhnutný prechod od mobility osôb zabezpečovanej v mestách hlavne autami k mobilite založenej na pešej doprave a cyklistike, kvalitná verejná doprava a menej používané a ekologickejšie osobné vozidlá predstavujú v nasledujúcich desaťročiach hlavnú strategickú výzvu pre mestá. Okrem toho mestá musia nájsť riešenia pre ekologickejšiu a bezpečnejšiu prepravu nákladu a poskytovanie služieb. Transformácie sa netýkajú len dopravy, ale v zásade sú prechodom na nový spôsob života v mestskom prostredí.
363. Väčšina miest pracovala dlhú dobu na jednotlivých prvkoch tohto prechodu so snahou o kompromis medzi kvalitou života v meste a cestnou premávkou. Mestá v Holandsku a Dánsku majú dlhú tradíciu v podpore cyklistiky. Londýn a Štokholm sú dva dobre známe príklady miest, ktoré uplatňujú spoplatnenie mestských ciest. Mestá, ktoré majú vodné cesty, experimentujú s ich

¹⁶³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Akčný plán mestskej mobility, KOM/2009/0490 v konečnom znení.

¹⁶⁴ Napríklad program URBACT II, ktorý podporuje výmenu a získavanie poznatkov medzi mestami, a podporoval tiež projekty týkajúce sa dopravy.

využívaním pre osobnú dopravu, najmä v dochádzaní do zamestnania. Tieto rozmanité skúsenosti vytvárajú cenný súbor znalostí pre európske mestá v rozvoji dlhodobej, udržateľnej mestskej dopravy.

364. Rozvoj multimodálnych druhov dopravy v mestskej osobnej doprave pomôže uľahčiť prechod na udržateľnejšie dopravné systémy. Mimoriadne dôležité sú rozhrania a prepojenia medzi mestskou a medzimestskou dopravou vrátane všetkých informačných zložiek uvedených v akčných plánoch inteligentných dopravných systémov a mestskej mobility.
365. V logistike mestskej nákladnej dopravy výskum uvádza, že súčasné riadenie terminálov a miest prestupu je často neefektívne. Pravdepodobne bude treba vyvinúť nové obchodné modely. Rozhodnutia územného plánovania o umiestnení výroby a maloobchodných činností sa musia prijímať spoločne s rozhodnutiami o dopravnej infraštruktúre a spájať rôzne zariadenia všade, kde je to vhodné a uskutočniteľné (napr. obchodné centrá a záchytné parkoviská na konečných staniaciach hromadnej dopravy). Kľúčovou otázkou je, ako nálákať investorov a vybrať miesta pre tieto zariadenia, aké sú príslušné úlohy verejného a súkromného sektoru a aké by mali byť ukazovatele kvality pre terminály a prestupné stanice.
366. Dôležitým predpokladom na používanie verejnej dopravy je byť informovaný o poskytovaných službách a ich podmienkach. Šírenie informácií a komunikačných technológií spájajúcich podstatnú časť európskeho obyvateľstva zvyšuje možnosti poskytovať zákazníkom zodpovedajúce cestovné informácie. Informácie v reálnom čase poskytované on-line alebo na autobusových zastávkach a staniaciach metra o tom, kde sa nachádzajú vozidlá a aká je ich doba príchodu, zaisťujú dôležité údaje pre plánovanie cesty. Mobilné zariadenia by podobne mohli poskytovať informácie v reálnom čase o nákladoch a rýchlosti na dosiahnutie určitého miesta určená rôznymi druhmi dopravy (ich kombináciou) a o rýchlosti.

Riadenie mestskej dopravy, plány mestskej mobility a riadenie mobility

367. Dosiahnutie integrovanej a udržateľnej mestskej dopravy je čím ďalej tým zložitejšia úloha, ktorá sa dotýka mnohých zainteresovaných strán a záujmov. Dlhé oneskorenie v plánovaní je často dôsledkom nedostatočného zapojenia príslušných subjektov a zainteresovaných strán do procesu plánovania. Právomoci v politikách, ktoré majú vplyv na dopravu v mestách, majú často orgány mimo miestnej správy. Väčšia koordinácia všetkých orgánov, ktoré majú vplyv na dopravný systém, je veľmi žiaduca, s prípadným spojením zodpovedností za využívanie pôdy a dopravné plánovanie, verejnú dopravu a používanie pozemných komunikácií a dopravnej infraštruktúry. Rovnako žiaduce je aj rozšírenie koordinácie týchto orgánov za vymedzené hranice miest, aby sa pokryli všetky mestské aglomerácie alebo regionálne dopravné systémy a ich napojenie na nadregionálne siete.
368. Je zrejmé, že značné zmeny v mestskej mobilite si vyžadujú komplexné a integrované opatrenia, ktoré spoja územné plánovanie, používanie ciest a parkovanie, stanovovanie cien v doprave, rozvoj infraštruktúry, politiku verejnej dopravy atď. Musí to byť sprevádzané dôkladným finančným plánovaním, ktoré zabezpečí zdroje financovania a vhodné finančné

mechanizmy. Vykonávanie auditov mestských dopravných systémov miestnymi orgánmi pomáha vyhodnotiť výkonnosť osobnej a nákladnej dopravy a určiť hlavné úzke miesta. To všetko majú zaistiť *Plányestskej mobility*, ktoré poskytujú ucelený rámec pre rôzne opatrenia. Predstavujú tiež hlavný spôsob podpory pešej dopravy, cyklistiky a verejnej dopravy.

369. Príprava plánovestskej mobility poskytuje takisto možnosť dialógu s občanmi s cieľom odraziť dlhodobé potreby a vytýčiť ciele. Je mnoho miest, ktoré stanovili plányestskej mobility, ale žiaľ to ešte nie je bežné a tento postup sa musí ďalej podporovať.
370. Nie je na Komisii, aby spracovávala tieto plányestskej mobility, ktoré sa musia rozpracovať na základe miestnych, regionálnych a vnútroštátnych inštitucionálnych opatrení. Komisia však môže aj tak podporovať potrebnú koordináciu poskytovaním lepších fór pre diskusiu, ďalším uľahčovaním výmeny osvedčených postupov i zapájaním občanov do spoločných cieľov. Efektívna riadiaca štruktúra a celkový strategický plánestskej mobility by však mali byť spracované pre projekty predkladané na financovanie Európskou úniou na základe nových zásad podporených piatou správou o súdržnosti týkajúcou sa regionálnych politických nástrojov.
371. Vychádzajúc z práce prebiehajúcej na základe výskumného projektu CIVITAS a v súvislosti s Dohovorom primátorov a starostov by sa pozornosť mala venovať tiež možnosti vytvorenia európskeho rámca pre tieto plányestskej mobility. Tým by sa mohol zahájiť proces plánovania a typológia možných opatrení vychádzajúcich z európskych osvedčených postupov s cieľom dosiahnuť udržateľnú mestskú dopravu a zahrnúť sledovanie vybraného počtu spoločných cieľov. Tento európsky rámec by sa časom stal pre európske mestá povinný a podporil by snahy miestnych a regionálnych orgánov napomáhať politikám efektívnejšejestskej dopravy. O súvislostiach a súbore opatrení stanovených v jednotlivých plánoch mobility by samozrejme rozhodovali miestne a regionálne orgány.
372. Mestá a mestské aglomerácie hrajú rozhodujúcu úlohu v transformácii smerujúcej k nízkouhlíkovej spoločnosti. Svoju infraštruktúru budú musieť prispôbiť zníženým emisiám uhlíka a súčasne ďalej zabezpečovať blaho občanov a ekonomickú výkonnosť. Mestá a mestské aglomerácie budú musieť predovšetkým znížiť spotrebu energie a prispôbiť energetické siete. Komisia hodlá v priebehu roka 2011 zahájiť iniciatívu Inteligentné mestá. Toto medziodvetvové partnerstvo bude plne zahŕňať otázkyestskej mobility. Podporí hľadanie nových riešení, ktoré môžu slúžiť ako príklad pre ostatné európske mestá a odrážať vysoký potenciál uplatnenia.
373. *Riadenie mobility* je užší pojem pre riadenie dopytu na používanie automobilov zmenou prístupov a cestovných zvykov. Základom riadenia mobility sú „mäkké“ opatrenia ako informačné, komunikačné a organizačné služby a koordinačné činnosti rôznych partnerov. Tieto mäkké opatrenia často pomáhajú podporiť „tvrdé“ opatrenia – napríklad podporou používania nových liniek električky, jazdných pruhov pre cyklistov, záchytné parkoviská a pod. Opatrenia pre riadenie mobility (v porovnaní s tvrdými opatreniami) si nemusia nevyhnutne vyžadovať veľké finančné investície a často majú veľmi priaznivý pomer výnosov a nákladov.

374. Riadenie mobility nie je len zodpovednosťou miestnych orgánov. Pomerne značný počet podnikov a iných veľkých zamestnávateľov zaviedol iniciatívy na riešenie dopravy vyvolanej ich činnosťami, a najmä dopravy vyvolanej ich pracovníkmi a zákazníkmi. Rozsah zmien spôsobených iniciatívami Podnikové riadiace plány v oblasti mobility (CMM) môže byť pomerne veľký (15 – 20% zníženie jazd využívaných iba jednou osobou¹⁶⁵) a nákladovo efektívny. Tieto iniciatívy majú samozrejme potenciál usporiť peniaze tak pre zamestnávateľov, ako aj pre zamestnancov.

9. Plány mestskej mobility

- Vytvoriť postupy a mechanizmy finančnej podpory na európskej úrovni s cieľom pripraviť audity mestskej mobility, ako aj plány mestskej mobility a vypracovať prehľad výsledkov v oblasti európskej mestskej mobility vychádzajúci zo spoločných cieľov. V prípade miest určitej veľkosti preskúmať možnosť povinného prístupu v súlade s vnútroštátnymi normami vychádzajúcimi z usmernení EÚ.
- Prepojiť regionálne rozvojové fondy a kohézy fond s mestami a regiónmi, ktoré predložili aktuálny a nezávisle uznaný certifikát o audite výkonnosti a udržateľnosti mestskej mobility.
- Preskúmať možnosť európskeho podporného rámca na zabezpečenie postupnej implementácie plánov mestskej mobility v európskych mestách.
- Začleniť mestskú mobilitu do eventuálneho Inovačného partnerstva „Inteligentné mestá“.
- Podporiť veľké podniky, aby rozvíjali podnikové riadiace plány v oblasti mobility.

Pravidlá stanovovanie cien v mestskej doprave a prístup k nej

375. Priestor v mestách je drahocenná komodita. Poplatky za používanie infraštruktúry sú významný prvok v rozhodovaní o pridelení plochy na rôzne používanie a rôznym používateľom. Navyše vzácnosť verejných finančných prostriedkov na plnenie úloh infraštruktúry mestskej dopravy si vyžaduje rozvoj inovačných finančných systémov. Rôzne poplatky podľa miesta, času a typu dopravy môžu byť veľmi účinné v optimalizácii kapacity, podpore udržateľných cestovných zvykov a stimulovaní uvedenia ekologických a efektívnych technológií na trh.
376. Rôzne formy systémov stanovovania cien v mestskej doprave a obmedzenia v prístupe k nej sa pravdepodobne viac rozšíria, čo môže používateľom spôsobiť zmätok a dokonca pôsobiť ako prekážka pre voľný tok nákladnej a osobnej dopravy. Prevádzkový a technický rámec pravdepodobne zvýši prijateľnosť a normy interoperability pre zariadenia mýtnych systémov by umožnili veľké objemy výroby týchto zariadení, znížili by výrobné náklady a súčasne by zamedzili zmätku pre používateľov.

32. Rámec EÚ na spolplatnenie používateľov mestských ciest

¹⁶⁵ OECD / Medzinárodné fórum pre dopravu (2010), Efektívne dopravné politiky pre podnikové riadiace plány v oblasti mobility.

- Vypracovať uznaný rámec na zavedenie režimov spoplatnenia používateľov mestských ciest a obmedzeného prístupu a ich aplikácií vrátane právneho a uznaného operačného a technického rámca, ktorý by pokrýval aplikácie v oblasti vozidiel a infraštruktúry.

Mestská logistika

377. Nedostatočná mestská logistika môže vyplývať z obehu ťažkých nákladných vozidiel v mestách používaných pre diaľkovú nákladnú dopravu, koncentrácie dodávok na niekoľko vybraných hodín dňa a zdieľania infraštruktúry miestnou a diaľkovou dopravou. Technická a organizačná inovácia môže situáciu podstatne zlepšiť.
378. Konštrukcia ťažkých nákladných vozidiel nie je prispôsobená požiadavkám mestského prostredia. Zatiaľ čo koeficienty zaťaženia veľkých nákladných automobilov sú optimálne pre zberné toky medzimestskej dopravy, pre potreby typických konečných zákazníkov sú príliš vysoké. Používanie týchto vozidiel pre konečné dodávky má za následok mnoho prázdnych jász, a veľké rozmery a motory zvyrazňujú problémy preťaženia dopravy a emisií.
379. Vyššie uvedené problémy môže riešiť prekladanie nákladu z diaľkových vozidiel do ekologickejších mestských nákladných a dodávkových automobilov uskutočňované v logistických strediskách nachádzajúcich sa mimo miest. Takéto konsolidačné strediská už v niektorých odvetviach ekonomiky existujú, napr. výroba alebo maloobchod, ale táto prax by sa mala rozšíriť aj na iné odvetvia s cieľom optimalizovať fungovanie logistických systémov; niektoré pilotné projekty tento záver podporujú s veľmi povzbudzujúcimi výsledkami¹⁶⁶. Konsolidačné strediská by sa mohli tiež rozvíjať ako multimodálne uzly, ktoré napomáhajú integrácii rôznych druhov dopravy. Inteligentné dopravné systémy (IDS) výrazne prispievajú k zabezpečeniu kvality a spoľahlivosti dodávkových služieb a súčasne aj k optimalizácii kapacity a zníženiu počtu ciest.
380. Všeobecne povedané používanie alternatívnych vozidiel pre miestnu distribúciu by malo rôzne výhody vrátane tichej premávky, ktorá by mohla odstrániť námietky proti nočným dodávkam a umožniť vyváženejšie používanie siete počas dňa¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Správa o dvoch pilotných projektoch týkajúcich sa stavebných materiálov v oblasti Londýna (jeden na letisku a jeden pre mesto Londýn) uvádza úspory dosahujúce 2 % z celkových stavebných nákladov, oveľa kratšie doby nakládky/vykládky, zvýšenie spoľahlivosti až takmer na 100 %, zníženie počtu nákladných vozidiel až o 68 % a emisií CO₂ až o 75 %, podstatne menej materiálových strát a vyššia produktivita. *Construction Logistics Consolidation Centres. An examination of new supply chain techniques – managing and handling construction materials (Stavebné logistické konsolidačné strediská. Posúdenie nových metód dodávateľských reťazcov – riadenie stavebných materiálov a manipulácia s nimi)*, október 2004. Londýnska doprava, *London Construction Consolidation Centre*, Predbežná správa, máj 2007.

¹⁶⁷ Pilotný projekt v Holandsku týkajúci sa nočných dodávok s tichým certifikovaným zariadením (nákladné automobily, vysokozdvížne vozíky) a osobitne vyškolených vodičov viedol k značným úsporám času a nákladov – konkrétne jedna hodina na vzdialenosť nad 35 km a 35 000 EUR na nákladný automobil/rok – s vysokou spoločenskou akceptovateľnosťou. www.piek_international.com

381. Ďalší prvok, ktorý sa nesmie prehliadnuť, je potenciál vnútrozemskej vodnej dopravy znížiť prepravu spojenú s dodávkami na poslednú míľu. Vnútrozemské prístavy sa obvykle nachádzajú veľmi blízko mestských centier, takže blízko konečného miesta určenia prepravovaného tovaru. Vnútrozemské vodné cesty sú najefektívnejšie na prepravu hromadného nákladu, takže sú mimoriadne vhodné pre odvoz odpadu alebo prepravu stavebných materiálov, čo sú dva produkty dôležité pre mestskú logistiku. V mnohých mestách je však rozvoj vnútrozemských prístavov zablokovaný rozširovaním bytovej výstavby a rekreačných oblastí. Je preto dôležité, aby mestá vyčlenili dostatočný priestor okolo brehov riek na logistické operácie s cieľom umožniť súčasné a budúce rozširovanie vnútrozemských prístavov.
382. Sú mnohé príklady inovačných vozidiel a druhov dopravy, ktoré sa používajú v mestskej nákladnej doprave. Siete miestnych vlakov a metra možno použiť v noci, keď je osobná doprava malá¹⁶⁸. Elektrické bicykle a trojkolky môžu s ľahkým nákladom vchádzať do oblastí, ktoré sú obvykle pre chodcov zakázané¹⁶⁹. Nie je pravdepodobné, že by sa tieto druhy dopravy stali skutočnými alternatívami nákladných automobilov v hlavných prúdoch mestskej logistiky, môžu ich však v niektorých špecifických prepravách účinne dopĺňať.
383. Reorganizácia dopravy prispôbením fyzickej a inteligentnej infraštruktúry by mohla byť taktiež zdrojom optimalizácie. Viacúčelové jazdné pruhy – používané na dopravu, parkovanie alebo nakládku/vykládku v závislosti od doby dňa – preukázali, že zvyšujú kapacitu mestských komunikácií¹⁷⁰. Dômyselnejšie nástroje, napríklad on-line rezervovanie časových intervalov pre vykládku tovaru, sa v súčasnosti skúšajú a môžu sa osvedčiť ako efektívne.
384. A napokon mnoho podnikov z odvetvia expresného doručovania investuje do zavádzania automatických zberných miest, na ktorých si príjemca môže vyzdvihnúť svoje zásielky v dobe, keď mu to najviac vyhovuje, a nie v určenej dobe. Riešenia by sa mohli rozšíriť na iné odvetvia, ako je obchodovanie na internete, aby sa znížili nadbytočné cesty a straty času.
385. Inovačné riešenia opísané vyššie majú potenciál značne zvýšiť efektívnosť mestskej logistiky, ale ich rozširovanie a uvádzanie na trh postupuje veľmi pomalým tempom. Hlavný dôvod toho spočíva v konflikte záujmu medzi rôznymi zainteresovanými stranami, predovšetkým medzi logistickými operátormi a miestnymi usadlíkmi. Verejné orgány majú jasnú úlohu dosiahnuť rovnováhu medzi rôznymi potrebami a prípadne odškodňovať miestnych obyvateľov za straty, ktoré im spôsobili v súvislosti s nevyhnutným rozšírením logistických činností.

33. Stratégia mestskej logistiky s takmer nulovými emisiami do roku 2030

¹⁶⁸ Reťazec supermarketov Monoprix napr. v Paríži využíva regionálny spoj RER na prepravu nákladu: http://cata-online.fr/monoprix/rapport_dd/

¹⁶⁹ Nákladné bicykle sa používajú na dodávku nákladu do 158 kg v siedmich francúzskych a dvoch iných európskych mestách. Pozri: <http://www.lapetitereine.com/fr/index.php>

¹⁷⁰ Takéto riešenia boli zavedené najmä v Španielsku, a to v Barcelone a Billbau.

- Vypracovať usmernenia osvedčených postupov s cieľom lepšie monitorovať a riadiť toky prepravy nákladu (napr. konsolidačné strediská, veľkosť vozidiel v starých centrách miest, regulačné obmedzenia, vyhradené časy na zásobovanie, nevyužitý potenciál riečnej dopravy).
- Vymedziť stratégiu prechodu na mestskú logistiku s takmer nulovými emisiami, ktorá by zlúčila aspekty územného plánovania, prístupu k železničnej a riečnej doprave, podnikateľských postupov a informovanosti, spolatnenia a technologických noriem vozidiel.
- Podporiť spoločné verejné obstarávanie v prípade vozidiel s nízkymi emisiami v obchodných vozových parkoch (zásobovacie dodávky, taxíky, autobusy,...).

3. MODERNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A INTELIGENTNÉ FINANCOVANIE

3.1. Dopravná infraštruktúra: územná súdržnosť a hospodársky rast

386. Dopravná infraštruktúra je nevyhnutný predpoklad pre mobilitu ľudí a tovaru a konkurencieschopnosť a súdržnosť Európskej únie. EÚ dotuje hustú dopravnú sieť¹⁷¹, ale celkové zdroje na jej údržbu a modernizáciu sa znižujú.
387. Okrem toho v EÚ pretrvávajú značné rozdiely v kvalite a dostupnosti infraštruktúry. Nedostatok dotovania infraštruktúry je najviac zrejmý z iba 4 800 km diaľnic v členských štátoch, ktoré pristúpili k EÚ v roku 2004 a 2007. Tieto nové členské štáty nemajú vysokorýchlostné železničné trate a – čo je ešte závažnejšie – ich konvenčné železničné trate sú často v zlom stave. Tento nedostatok sa musí preklenúť a infraštruktúra s vysokou a jednotnou kvalitou by sa mala rozšíriť v celej EÚ.
388. Konkurencieschopnosť, hospodársky rast a prosperita sa opierajú o efektívnu dopravnú infraštruktúru. Spojenie medzi infraštruktúrou a ekonomickým rastom analyzovalo niekoľko štúdií. Väčšina z nich ukázala kladné vplyvy investícií do infraštruktúry na HDP napriek podstatným rozdielom medzi krajinami¹⁷². Okrem toho sú náznaky, že mimoriadne nízke dotácie môžu brániť ekonomickému rastu¹⁷³.
389. Infraštruktúra utvára mobilitu. Úsilie smerujúce k vytvoreniu udržateľnejšieho dopravného systému musí zohľadňovať požadované charakteristiky siete a predvídať adekvátne investície. Podporu vyčlenenej infraštruktúry nepotrebujú iba ekologickejšie palivá, ale ako to už bolo rozobrané vyššie v oddiele 3, nemožno očakávať, že nové vozidlá budú jediným riešením v znížení emisií

¹⁷¹ Okolo 5 miliónov km ciest so spevneným povrchom, z ktorých viac ako 66 000 km sú diaľnice; vyše 210 000 km železničných tratí, z ktorých je o niečo viac ako polovica elektrifikovaná vrátane približne 6 000 km vysokorýchlostných železničných tratí; okrem toho asi 40 000 km splavných vnútrozemských vodných ciest; viac ako 450 komerčných letísk a približne 1 200 námorných prístavov.

¹⁷² Pozri Prílohu 6 COMPETE, http://ec.europa.eu/transport/wcm/infrastructure/studies/2006_10_compete.zip pre výhľad EÚ a Aschauer, David Alan (1989). "Is Public Expenditure productive?" („Sú verejné výdavky produktívne?“) Journal of Monetary Economics, 23 (2), marec, 177–200 pre dôkazy z USA.

¹⁷³ Piata správa EÚ o súdržnosti.

z dopravy, ani že vyriešia problém preťaženia dopravy na veľkých častiach siete. Je potrebná aj sieť, ktorá podporuje efektívnejšiu prevádzku a väčšie používanie udržateľnejších druhov dopravy.

390. Takže úlohou je zlepšiť existujúcu sieť, aby bola schopná spojiť všetky oblasti Európy efektívnym spôsobom z hľadiska hospodárstva a energetiky. To možno dosiahnuť vytvorením chrbticovej siete vybraných koridorov, na ktorej sa prepravujú veľké objemy dopravy s vysokou efektívnosťou a nízkymi emisiami zásluhou spájania veľkých objemov, rozsiahleho používania efektívnejších druhov dopravy v multimodálnych kombináciách a širokého uplatňovania pokrokových technológií a nízkouhlíkových palív. V rámci tejto chrbticovej alebo „základnej siete“ by nástroje informačných technológií zavedené v širokej miere optimalizovali postupy (elektronická nákladná doprava – e-Freight) a toky dopravy.

3.1.1. *Využívanie silných stránok jednotlivých druhov dopravy*

Lepšie spojenia s vnútrozemím v námornej doprave na krátke vzdialenosti – morské diaľnice

391. Veľmi dlhé európske pobrežie poskytuje samozrejme možnosti oveľa väčšieho využívania **lodnej dopravy na krátke vzdialenosti** (najmä v smere východ – západ a západ – severovýchod). Námorné prístavy by nemali byť problematickými miestami v globálnych dodávateľských reťazoch. Neustále zvyšovanie efektívnosti a kapacity infraštruktúry námorných prístavov spolu s ďalším zlepšením ich spojení s vnútrozemím je dôležité pre uspokojovanie potrieb používateľov. Bude potrebná aj vhodná infraštruktúra pre ekologickejšie palivá a dodávky energie pre lode v prístavoch.
392. Politika európskej infraštruktúry pre prístavy by mala venovať zvláštnu pozornosť zabezpečeniu dostupnosti prístavov dobre prepojených s pozemným dopravným systémom pozdĺž celého pobrežia EÚ. Aby takýto prístup časom umožnil vyvázenejšie rozdelenie vstupných a výstupných tokov do európskeho dopravného systému, museli by aj prístavy ďalej zlepšiť dostupnosť, kvalitu a spoľahlivosť svojich služieb, ako je to spracované vyššie v oddiele 0.

Nevyužitý potenciál vo vnútrozemskej vodnej doprave

393. Všeobecne sa tiež uznáva, že **vnútrozemské vodné cesty** majú mnoho voľnej kapacity. Sieť vodných ciest EÚ spája hlavné námorné prístavy a mnohé mestá a centrá obchodu a priemyslu, často okolo hlavných dopravných koridorov.
394. Efektívnosť a konkurencieschopnosť vnútrozemskej plavby je vo veľkej miere určená kvalitou a podmienkami infraštruktúry vodných ciest vrátane menších vodných ciest, kde sa úsilie musia zamerať na údržbu vodných ciest, modernizáciu niektorých úsekov na úroveň prevažujúcu v celom spojení vodných ciest a rozšírenie existujúcej siete, najmä preklenutím nedostatkov („chýbajúce spojenia“)¹⁷⁴. Investície musia vo zvýšenej miere zohľadňovať

¹⁷⁴ Príkladom posledného je spojenie Seine-Scheldt a v dlhodobom výhľade spojenie medzi Rhónou a riečnymi systémami Mosela/Rýn.

prípadné účinky zmeny klímy, ktoré pravdepodobne ovplyvnia splavnosť vodných ciest.

395. Infraštruktúra riečnych prístavov a multimodálnych spojení je tiež dôležitá. Sieť vnútrozemských vodných ciest zahŕňa okolo 350 dôležitých vnútrozemských prístavov s veľkými rozdielmi medzi západnou a východnou časťou Európskej únie vo vybavení, zariadeniach, produktivite a správe. V mnohých riečnych prístavoch východnej časti EÚ sú potrebné značné investície pre prekladacie a skladovacie zariadenia, zatiaľ čo v západnej časti niektoré námorné/riečne prístavy čelia nedostatku voľnej kapacity, čo má za následok dlhé čakacie doby na termináloch.
396. Okrem infraštruktúry prístavov je dôležitá kvalita spojení (cestných, železničných) s vnútrozemím. Konkurencieschopnosť dodávateľských reťazcov zahŕňajúcich vnútrozemskú vodnú dopravu často závisí od efektívnosti prístavných operácií, pretože náklady na prekládku a na predchádzajúcu a konečnú dopravu obvykle zvyšujú dopravné náklady v súvislej doprave až na miesto určenia o viac ako 50 %. Dostatočná pozornosť sa musí venovať opatreniam, ktoré zlepšujú funkcie rozhrania vnútrozemských prístavov.

Železničné koridory pre nákladnú dopravu a vysokorýchlostné trate pre osobnú dopravu

397. EÚ má dobre rozvinutú **železničnú sieť**, ktorá je o niečo dlhšia než v Spojených štátoch amerických (215,9 tisíc kilometrov v porovnaní s 203,6 tisícami kilometrov). V EÚ však infraštruktúru spoločne používajú osobné i nákladné vlaky. Pretože nákladné vlaky chodia menšími rýchlosťami a musia dať prednosť rýchlejšiemu osobnému vlaku, obvykle majú dlhé jazdné doby a v prípade porúch v doprave sú vystavené značným meškaniam. V dôsledku toho je efektívnosť európskej nákladnej dopravy po železnici oveľa nižšia než v Severnej Amerike, kde väčšina železničných tratí je vyčlenená pre nákladnú dopravu. Podľa niektorých odhadov, zatiaľ čo náklady na tkm v EÚ dosahujú 8 centov, v USA sa blížia 1 centu¹⁷⁵.
398. Taký obrovský rozdiel v prevádzkových nákladoch zdôvodňuje vytvorenie siete v Európe vyčlenenej pre nákladnú dopravu alebo prinajmenšom koridorov, kde by železničná nákladná doprava mala dostatočnú prioritu, aby sa stala konkurencieschopnou. Je to cieľ nariadenia 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu, ktoré obsahuje vymedzenie deviatich počiatočných železničných koridorov nákladnej dopravy, zriadenie „jednotných kontaktných miest“ pre požadovanú kapacitu a ustanovenie pravidiel priority pre nákladné a osobné vlaky.
399. Nariadenie tiež predpokladá zavedenie noriem infraštruktúry a koordinovaných investícií na úrovni koridorov. Harmonizácia maximálnej hmotnosti a dĺžky vlakov na vysokej úrovni – napríklad 1 km – pre vybrané koridory alebo funkčné úseky koridorov by malo kladné vplyvy na efektívnosť železničnej

¹⁷⁵ Záverečná správa COMPETE. Príloha 1: Analýza prevádzkových nákladov v EÚ a USA, verzia 2, 14.7.2006, s.57.

dopravy¹⁷⁶. Demonštračné projekty a skúšky s dlhšími a ťažšími vlakmi už prebiehajú. Koordinácia investícií je taktiež dôležitá: v prípade zavedenia európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) v koridore, ktorý prechádza cez niekoľko krajín, by dlhšie obdobie prechodu na jednej strane spôsobilo všetkým ostatným náklady na dvojité vybavenie (ERTMS a vnútroštátne systémy). A napokon diaľková a nákladná doprava by mali byť čo možno najviac oddelené od rušivých vplyvov miestnej prímestskej dopravy: železničné obchvaty mestských uzlov by mali byť tiež na zozname priorit v investíciách.

400. Posúdenie vplyvu nariadenia¹⁷⁷ o železničných koridoroch nákladnej dopravy ukázalo, že investície vo výške 3,2 miliardy EUR do analyzovanej časti siete by priniesli vnútornú mieru návratnosti v rozsahu 18,7 %.
401. Pokiaľ ide o železničnú osobnú dopravu, rozvoj vysokorýchlostných tratí je kľúčový pre zvládnutie prepráv na stredné vzdialenosti, ktoré sa v súčasnosti uskutočňujú leteckou dopravou a osobnými automobilmi. Pokiaľ ide o dopravu v mestách, budú potrebné investície do železničnej a ľahkej železničnej dopravy, metra a električiek, aby sa znížilo používanie osobných áut.

Informačná technológia pre optimalizáciu cestnej dopravy

402. V porovnaní s druhmi železničnej a vodnej dopravy je **cestná doprava** menej efektívna z hľadiska zdrojov kvôli jej fyzickým charakteristikám, napríklad trenie o povrch, aerodynamika a účinnosť a výkon motorov. Spôsobuje tiež vyššie úrovne znečistenia ovzdušia, preťaženie dopravy a nehody. Cestná doprava má však významné výhody v rýchlosti, pružnosti a spoľahlivosti a je jediným druhom dopravy schopným zabezpečiť súvislé dodávky až na miesto určenia.
403. Cestná doprava pravdepodobne zostane hlavným druhom dopravy pre prepravu nehromadných nákladov na krátke a stredné vzdialenosti (do 300 km) a – aj keď cieľ je výrazne znížiť jej úlohu v diaľkových prepravách – stále ešte bude musieť zabezpečovať veľké objemy prepráv, kým infraštruktúra nebude plne prispôbená veľkému podielu multimodálnej prepravy nákladu. Podobné úvahy sa vzťahujú aj na osobnú dopravu na stredné vzdialenosti. Takže politika infraštruktúry pre cestnú dopravu sa musí zamerať na to, aby bolo možné používať ekologickjšie palivá a pri zavádzaní nástrojov informačných a komunikačných technológií (IKT) optimalizovať dopravné toky, zamedzovať nehodám a poskytnúť metódy úspor paliva¹⁷⁸. Príklady aplikácií IKT pre cestnú

¹⁷⁶ Súčasná infraštruktúra nie je vždy schopná prepravovať tak dlhé vlaky; závažným problémom je dĺžka vedľajších a zriaďovacích koľají. Maximálny nápravový tlak na hlavných koridoroch sa obvykle pohybuje od 20 do 22,5 ton na nápravu a mala by sa posúdiť možnosť jeho harmonizácie na vyššej úrovni. Väčšia ložná miera by prispela k vyššej efektívnosti dopravy najmä pre objemný náklad a niektoré druhy intermodálnych nakladacích jednotiek. Kladné skúsenosti z kombinácie väčších ložných mier a vyššieho nápravového tlaku boli v efektívnosti dopravy získané vo Švédsku – z hľadiska užitočného zaťaženia na meter vlaku – až o 50 % vyššieho než dokonca v severoamerických vlakoch na prepravu stohovaných kontajnerov. Väčšie ložné miery by umožnili tiež širšie, efektívnejšie osobné vlaky.

¹⁷⁷ SEK (2008) 3028, 11.12.2008.

¹⁷⁸ Štúdie uvádzajú, že zoraďovanie nákladných vozidiel do kolón s použitím elektronických systémov na spojenie a prenos informácií medzi nimi môže viesť k úsporám paliva v objeme približne 10–25 %.

dopravu zahŕňajú informačné a rezervačné systémy pre bezpečné a chránené parkoviská nákladných vozidiel.

Modernizácia infraštruktúry jednotného európskeho neba

404. V budúcnosti sa odvetvie leteckej dopravy bude musieť vyrovnáť so zvýšeným dopytom po leteckých prepravách a súčasne znížiť svoju „ekologickú stopu“. Pre riešenie týchto problémov je rozhodujúca implementácia jednotného európskeho neba. Rozšírené a revidované právne predpisy jednotného európskeho neba prijaté v roku 2009¹⁷⁹ viedli k vytvoreniu záväzného systému výkonnosti s cieľmi dohodnutými na úrovni EÚ v oblasti kapacity, nákladovej efektívnosti a vplyvu na životné prostredie. Systém výkonnosti bude presadzovať optimalizáciu dopravných trás a štruktúry letov, ktorá povedie k zníženiu súčasnej roztrieštenosti európskeho systému riadenia letovej prevádzky a zvýšeniu celkovej výkonnosti európskej leteckej siete. Právne predpisy týkajúce sa jednotného európskeho neba boli opísané vyššie v oddiele 0.
405. Jednotné európske neba sa nemôže v plnom rozsahu uskutočniť, ani sa nemôžu splniť budúce požiadavky na výkonnosť siete bez synchronizovaného zavádzania harmonizovanej a modernizovanej infraštruktúry ATM založenej na nových technológiách a postupoch vyvinutých a validovaných v programe SESAR. Výška kapitálových výdavkov na zavedenie SESAR sa v priebehu rokov 2008–2025 odhaduje na 30 miliárd EUR¹⁸⁰. Dotovanie a financovanie novej infraštruktúry ATM je v súčasných hospodárskych súvislostiach problém pre mnohé zainteresované strany. Je preto dôležité vytvoriť príslušné mechanizmy financovania a dotovania, ktoré uľahčia investície umožňujúce zhromaždiť a spravovať verejné a súkromné finančné prostriedky na zavedenie technológií a postupov jednotného európskeho neba. Ak sa tieto mechanizmy včas nevytvoria, povedie to k nesynchronizovanému zavádzaniu, ktoré by mohlo brániť výkonnosti celej siete a zmarit' očakávané prínosy. Je tiež riziko, že sa stratí krok s konkurenčnými iniciatívami modernizácie ATM, napríklad program NextGen USA.
406. *Stratégia zavádzania* by mala podporovať priaznivé podmienky pre zainteresované strany a súkromných investorov znížením rizík zavádzania. Táto stratégia spočíva v realizácii celého systému a procedurálnych, regulačných a ľudských predpokladov, ktoré podporujú prevádzkovú koncepciu SESAR. Vyžiada si spoločné úsilie všetkých zainteresovaných strán: inštitúcií EÚ, členských štátov, poskytovateľov/používateľov civilných/vojenských služieb, letísk, výrobcov zariadení/lietadiel, pracovníkov ATM a pilotov. Vymedzenie zodpovedajúceho riadenia založeného na nástrojoch jednotného európskeho neba, ktoré zabezpečí koordináciu a synchronizáciu zavádzania medzi všetkými zainteresovanými stranami a medzi leteckými, pozemnými

Shladover, S.E. *Energy Savings by Automated Driving (Úspory energie automatickou jazdou)*, v *ITS World Congress*. 2007. Peking.

¹⁷⁹ Nariadenia (ES) č. 549/2004, 550/2004, 551/2004, 552/2004, Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s.1–26 zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, Ú. v. EÚ L 300, 14.11.2009, s. 34.

¹⁸⁰ Európsky hlavný plán riadenia letovej prevádzky, 1. vydanie – 30.3.2009, s. 84, http://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/European_ATM_Master_Plan.pdf

a kozmickými segmentmi sa považuje za hlavnú prioritu, ako aj za najväčší problém v príprave zavádzania technológií a postupov jednotného európskeho neba.

3.1.2. *Preskúvanie politiky TEN-T: od jednotlivých projektov k integrovanej európskej sieti*

407. Dopravné infraštruktúry boli tradične rozvíjané jednotlivými členskými štátmi EÚ. Ale rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady 1692/96/ES¹⁸¹ prijala EÚ usmernenia na rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) na podporu cieľov Spoločenstva, napr. uľahčenie fungovania vnútorného trhu a posilnenie hospodárskej a sociálnej súdržnosti.
408. Usmernenia na rozvoj TEN-T v platnom znení zahŕňajú siete jednotlivých druhov dopravy pre cestnú, železničnú a vnútrozemskú vodnú dopravu a prístavy a letiská, ako aj ustanovenia pre príslušné systémy riadenia dopravy. Túto sieť pokrýva 30 prioritných projektov spoločného záujmu – ktorých cieľom je odstrániť problematické miesta a doplniť chýbajúce spojenia na hlavných transeurópskych dopravných cestách – a ktoré po mnoho rokov patrili medzi najvyššie priority opatrení Spoločenstva.
409. Komplexný európsky návrh doteraz dostatočne nepresadzoval plánovanie a vykonávanie TEN-T. Vnútroštátne plánovanie infraštruktúry zostáva do veľkej miery oddelené od plánovania na úrovni EÚ a uskutočňuje sa väčšinou skôr na úrovni jednotlivých druhov dopravy než integrovaným spôsobom pre všetky krajiny a druhy dopravy. Nedostatočná medzinárodná spolupráca a koordinácia mala zvyčajne za následok veľkú neefektívnosť: chýbajúce spoločné dopravné prognózy, čo viedlo k rozdielnym investičným plánom; neprepojené či dokonca rozporuplné časové harmonogramy; absencia výpočtu spoločných investícií a spoločných finančných štruktúr; nezlučiteľné technické charakteristiky; neadekvátne spoločné riadenie projektov cezhraničnej infraštruktúry.
410. Navyše sa vnútroštátne a európske projekty infraštruktúry vo veľkej miere sústredili skôr na rozvoj jednotlivých prioritných projektov než na vytváranie siete. Plánovanie infraštruktúry a posudzovanie jednotlivých projektov neposkytlo predstavu o širších vplyvoch projektov infraštruktúry a o tom, ako tieto projekty prispievajú k celkovej sieti infraštruktúry¹⁸². Ďalšou hlavnou slabou stránkou existujúcich projektov je to, že aktívne nepodporujú synergie medzi opatreniami politiky a infraštruktúry.
411. Koridorový prístup k investíciám do infraštruktúry a prekonávanie cezhraničných ťažkostí sa javia ako sľubné a v súlade s vytváraním efektívnej základnej siete. Značný pokrok v dvoch koridoroch bol dosiahnutý v rámci platformy brennerského koridoru a ERTMS – koridoru železničnej nákladnej dopravy Rotterdam – Janov. Obidve štruktúry sa rozvíjali vo významných koridoroch nákladnej železničnej dopravy, ktoré spájali zainteresované strany

¹⁸¹ Prepracované znenie rozhodnutím 661/2010.

¹⁸² Pre analýzu úspechov a nedostatkov súčasného rámca TEN-T pozri pracovný dokument útvarov Komisie „Nová politika transeurópskej dopravnej siete – otázky plánovania a implementácie“ (SEK (2011) 101, 19.1.2011.

členských štátov, prevádzkovateľov infraštruktúry a dopravy, čo umožnilo analyzovať toky dopravy nielen čisto z hľadiska rozvoja infraštruktúry.

Plánovanie a implementácia novej základnej siete TEN-T

412. Rámec plánovania TEN-T bude založený na koncepcii dvojvrstvového plánovania, ktoré sa skladá z komplexnej siete ako základnej vrstvy a základnej siete prekrývajúcej komplexnú sieť a predstavujúcej strategicky najvýznamnejšiu časť transeurópskej dopravnej siete, ktorá spája východnú a západnú časť Európskej únie a vytvára jednotný európsky dopravný priestor. Mal by taktiež zabezpečiť príslušné dopravné spojenia so svetovými trhmi, najmä tie, ktoré podporujú postupné začlenenie susedných krajín do európskeho dopravného systému (pozri nižšie oddiel 2.4).
413. Komplexná sieť by v podstate vyplynula z aktualizácie a prispôsobenia súčasnej siete TEN-T a priamo by odrážala príslušnú existujúcu a plánovanú infraštruktúru v členských štátoch. Základná sieť by na druhej strane bola zostavená na základe európskej metodiky plánovania.
414. Základná sieť bude predstavovať chrbticu európskeho integrovaného dopravného systému. Zabezpečí efektívne multimodálne spojenia medzi hlavnými mestami EÚ, vstupnými bodmi do európskych dopravných systémov a hospodárskych centier tak, že sa zameria na dokončenie chýbajúcich spojení, prevažne cezhraničných úsekov a problematických miest/obchvatov a zabezpečí široké využívanie už existujúcej infraštruktúry, a v prípade potreby na jej modernizáciu a rozšírenie.
415. Základná sieť bude výsledkom skutočnej európskej koncepcie plánovania a poskytne ucelené a transparentné určenie projektov spoločného záujmu, ktoré prispievajú k realizácii tejto siete. Tieto projekty sú rôzneho druhu, od budovania nových a modernizácie existujúcich železníc, ciest, vnútrozemských vodných ciest alebo infraštruktúry terminálov až po inteligentné a inovačné riešenia, ktoré podporujú efektívne využívanie infraštruktúry v rámci jednotlivých druhov dopravy a medzi nimi a prechod na nízkouhlíkovú dopravu.
416. Základná sieť predstavuje dlhodobé ambície Európy v oblasti infraštruktúry a súčasne by sa mala zostaviť tak, aby v krátkodobom a strednodobom výhľade sprístupnila infraštruktúru, ktorá musí slúžiť vnútornému trhu, a to zameraním na kľúčové problematické miesta brzdiace hladké fungovanie európskeho dopravného trhu. Vo väčšine prípadov by základná sieť mala byť preto vytvorená z existujúcej infraštruktúry. Chýbajúce zemepisné spojenia, hlavne cezhraničné, medzi vnútroštátnymi sieťami a problematickými miestami a novou infraštruktúrou v nových členských štátoch, ako aj modálne spojenia spájajúce jednotlivé druhy dopravy, by však mali byť takisto prioritou základnej siete.
417. V strednodobom výhľade by preto nemalo byť prioritou sprístupniť vysokokapacitné spojenia na celej základnej sieti, ale prispôsobiť kapacitu infraštruktúry skutočným prepravným potrebám. V tejto súvislosti zvýšená kapacita vyplývajúca z integrácie jednotlivých druhov dopravy i z inteligentného používania infraštruktúry zavedením systémov riadenia

- dopravy taktiež obmedzí potrebu budovať novú a nákladnú infraštruktúru na základe vyššie uvedených priorít.
418. Dopravný systém, ktorý je rozčlenený okolo multimodálnej chrbtice, a ktorý sa opiera o optimálny výber jednotlivých druhov dopravy s cieľom zvýšiť jej efektívnosť, musí mať prínos z efektívnych multimodálnych terminálov strategicky umiestnených pozdĺž siete. Cieľom je minimalizovať počet a „trenie“ prekladacích operácií. Toto „trenie“ sa týka hlavne nákladnej dopravy, kde si náklad vyžaduje externé služby vo forme správy a manipulácie, ale vyskytuje sa aj v osobnej doprave, kde prestupy môžu obmedzovať celkový pocit pohodlia a bezpečnosti cesty. Multimodálne terminály pre nákladnú dopravu sú potrebné v námorných a riečnych prístavoch a v styku s logistickými konsolidačnými strediskami na okrajoch miest. Multimodálne stanice sa musia rozvíjať pre osobnú dopravu v mestskom kontexte, zatiaľ čo v diaľkových prepravách sa musí počítat s lepším spojením železníc s letiskami.
 419. Pre efektívnu integráciu jednotlivých druhov dopravy je dôležitá dostupnosť spoľahlivých a aktualizovaných informácií o uzloch a spojeniach. V tomto smere bude hrať významnú úlohu iniciatíva elektronickej mobility (e-mobility)¹⁸³. Riešenia informačných a komunikačných technológií (IKT) majú samozrejme veľký potenciál v optimalizácii používania existujúcej infraštruktúry s pomerne nízkymi úrovňami investícií a vplyvom na životné prostredie v porovnaní s výstavbou novej infraštruktúry. Budú neoddeliteľnou súčasťou budúcej siete TEN-T a ich ďalší rozvoj v jednotlivých druhoch dopravy, ako aj medzi nimi, sa musí podporovať. Ich zavádzaniu by sa malo napomáhať vyžadovaním minimálnych pravidiel o zavádzaní na sieti infraštruktúry TEN-T.
 420. Akonáhle bude Galileo, európsky globálny navigačný satelitný systém, funkčný, bude schopný podporovať existujúce riešenia inteligentného dopravného systému a stane sa základom rozvoja zdokonalených a viac prepojených aplikácií.
 421. Jeden spôsob, ako môže dopravná infraštruktúra prispieť k nízkouhlíkovej doprave, je zabezpečenie príslušných nabíjajúcich a palivových zariadení pre inovačné technológie vozidiel v súlade s ustanovenými normami. „Základná sieť“ by mala overiť osvedčené postupy a technológie s cieľom minimalizovať vplyv dopravy na životné prostredie.
 422. Ekologizácia infraštruktúry je dôležitý parameter, ktorý sa musí zohľadniť v jej údržbe a rozvoji. Infraštruktúra by sa mala plánovať a budovať tak, aby minimalizovala fragmentáciu pôdy a zásahy do oblastí citlivých z hľadiska životného prostredia, napríklad začlenením ekologických potrubí alebo ekologických mostov, multifunkčných zón a „zelených“ urbanistických prvkov¹⁸⁴. Pozornosť by sa mala venovať aj stavebným materiálom, ktoré môžu predĺžiť životnosť, znížiť požiadavky na údržbu a zlepšiť bezpečnosť a emisie CO₂.

¹⁸³ Pozri KOM(2007) 607 – Zelené dopravné koridory.

¹⁸⁴ „Zelená infraštruktúra”, <http://ec.europa.eu/environment/nature/info/pubs/docs/greeninfrastructure.pdf>

423. Okrem toho nové projekty a modernizácia infraštruktúry budú musieť byť odolné voči predpokladanému negatívnemu vplyvu zmeny klímy, napr. zvýšenie hladiny morí a extrémnejšie počasie vrátane záplav, období sucha a častejších búrok. Budú musieť tiež odrážať právne predpisy EÚ o bezpečnosti a bezpečnostnej ochrane cestnej dopravy¹⁸⁵.
424. Rozhodnutia o financovaní a spolufinancovaní projektov dopravnej infraštruktúry Európskou úniou by mali vziať do úvahy všetky vyššie uvedené prvky.

10. Základná sieť strategickej európskej infraštruktúry – Európska sieť mobility

- Vymedziť v nových usmerneniach TEN základnú sieť strategickej európskej infraštruktúry, vďaka ktorej by sa integrovala východná a západná časť Európskej únie a dotvoril sa jednotný európsky dopravný priestor. Pripraviť vhodné prepojenie so susednými krajinami.
- Sústrediť európske opatrenia na komponenty siete TEN-T s európskou najvyššou pridanou hodnotou (chýbajúce cezhraničné prepojenia, dopravné uzly pre rôzne druhy dopravy a kľúčové problematické miesta).
- Zaviesť rozsiahle inteligentné a interoperabilné technológie (SESAR, ERTMS, RIS, IDS atď.) s cieľom optimalizovať kapacitu a využívanie infraštruktúry.
- Zabezpečiť, aby dopravná štruktúra financovaná EÚ zohľadňovala potreby energetickej efektívnosti a výzvy zmeny klímy (odolnosť celej infraštruktúry voči možným zmenám klímy, stanice na doplnenie paliva/nabíjanie ekologických vozidiel, výber stavebných materiálov, ...).

Koncepcia koridorov s cieľom zlepšiť riadenie...

425. Základná sieť by mala mať normatívny charakter, t.j. členské štáty priamo zapojené do projektov – s podporou mnohých nástrojov ponúkaných na úrovni Únie – musia prijať povinné záväzky, že tieto projekty zrealizujú v dohodnutom časovom rámci. Sila záväzku je dôležitá pre investorov, aby maximalizovali predvídateľnosť a istotu, ktorá pomôže minimalizovať náklady.
426. Základná sieť infraštruktúry už do značnej miery existuje, ale jej výkonnosť sa musí zvýšiť. „Koncepcia koridorov“ bude prijatá ako spôsob efektívnej realizácie projektov základnej siete: s využitím základnej siete bude určený počet koridorov, ktoré sa budú rozvíjať v súlade s vyvíjajúcimi sa potrebami kapacity.
427. Zlepšenie infraštruktúry a opatrenia dopravnej politiky by mali byť s týmito koridormi v úzkej súčinnosti a ich realizácia by mala prebiehať prostredníctvom príslušných štruktúr koridorov. Tieto štruktúry by mohli spájať Komisiu, členské štáty, oblasti, miestne orgány, ale aj prevádzkovateľov infraštruktúry a dopravy a samozrejme finančníkov a prípadne aj susedné krajiny. Mohli by tiež uľahčiť konštrukciu vozidiel na zvláštne účely, základy každej finančnej

¹⁸⁵ Smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry a smernica 2004/54/ES o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely na transeurópskej cestnej sieti.

dohody založenej na združení, ktoré by si mohlo vziať pôžičky alebo vydať projektové dlhopisy na čiastočné alebo úplné financovanie nákladov na konštrukciu.

428. Koridory, pre ktoré sú štruktúry už vytvorené, by mali byť ustanovené do dvoch rokov od vstupu budúcich usmernení do platnosti a boli by vymedzené počínajúc dôležitými vstupnými bodmi na sieť a zahŕňali by hlavné cezhraničné úseky a fyzické problematické miesta, ktoré sa ešte musia realizovať. Mohlo by sa očakávať, že v súlade s hlavnými nadnárodnými tokmi dopravy budú sčasti založené na súčasných prioritných projektoch TEN-T, koridoroch ERTMS a koridoroch železničnej nákladnej dopravy vyplývajúcich z nariadenia 913/2010, mali by sa však rozvíjať tak, aby obsahovali multimodálne koridory, ktoré zahŕňajú prevádzkovateľov, a ktoré okrem iba samotnej infraštruktúry umožňujú zavedenie dopravných služieb okolo koridorov.
429. Koridory by sa mohli vytvoriť pod záštitou európskeho koordinátora so sekretariátom podporovaným útvarmi Komisie, ale tiež s využitím zdrojov členských štátov. Koordinátor by bol zodpovedný za otázky celkovej koordinácie v súvislosti s realizáciou predmetných koridorov, podával by Komisii správy a zabezpečoval by transparentnosť a určenie zodpovednosti.
430. Viacročný plán rozvoja koridorov by v rámci záväzného časového harmonogramu určoval hlavné potrebné investície a krátkodobé zlepšenia menšieho rozsahu; riešil by tiež interoperabilitu a miesta problematické pre prevádzku. Umožnil by koordináciu politík infraštruktúry EÚ a vnútroštátnych politík infraštruktúry v odvetví dopravy a ešte aj synchronizáciu financovania EÚ a vnútroštátneho financovania. Pozornosť by sa mala venovať prijatiu viacročných plánov rozvoja koridorov formou rozhodnutia Únie. Tie by ako také tvorili zmluvu, v ktorej by sa Únia i členské štáty zaviazali zlepšiť koridor. Tieto plány rozvoja by zabezpečili dlhodobú dostupnosť verejného financovania potrebného vo väčšine projektov dopravnej infraštruktúry a uľahčili by tiež zavedenie inovačných systémov financovania v koridoroch s podporou príjmov z dopravy generovaných z prepravných operácií v koridoroch. Na úrovni projektov by podporovali synergie medzi finančnými prostriedkami EÚ a vnútroštátnymi zdrojmi financovania a pridanú hodnotu, o ktoré sa usiluje Komisia. Boli by tiež základom verejného financovania s cieľom uľahčiť financovanie projektov vrátane pomocou vhodných právnych štruktúr. A napokon by uľahčili tiež otázky riadenia spojené s daňovými príjmami.

... a podporiť pilotné projekty pre inovačné a ekologické dopravné služby

431. V rámci týchto koridorov by sa uplatňoval rozvoj politiky a politické opatrenia zamerané na multimodálne a inovačné riešenia nákladnej dopravy. Nariadením 923/2009 sa preskúmajú pravidlá, ktorými sa riadi program Marco Polo, aby bol efektívnejší, je však potrebné ďalšie preskúmanie s cieľom podporiť multimodalitu najmä v koridoroch základnej siete.
432. Jednou z prekážok rozvoja efektívnej multimodálnej dopravy priaznivej pre životné prostredie je nedostatok znalostí o potenciálnych možnostiach výberu dopravy. Pre dopravcov a prepravcov si zložitosť multimodálnej dopravy vyžaduje buď lepšie riadenie a vyššie administratívne úsilie, alebo musia „dôverovať“ logistickým poskytovateľom tretích strán prostredníctvom zadania

zákazky na dopravné služby (outsourcing). Podpora týchto nových obchodných postupov by sa javila ako veľmi sľubná najmä v rámci koridorov.

433. Lepšie využívanie potenciálu železničnej dopravy v preprave samostatných celovozňových zásielok, ako aj v intermodálnych prepravách, sa musí rozvíjať z hľadiska efektívnosti, spoľahlivosti a dostupnosti. V preprave samostatných celovozňových zásielok by sa mala osobitná pozornosť venovať prepravám na „poslednú míľu“ (priemyslové vlečky a verejné terminály nákladnej železničnej dopravy), kde politická podpora obnovy, vytvorenia a modernizácie zariadení sprevádzaná regulačným rámcom zabezpečujúcim otvorený, efektívny a nediskriminačný prístup k prepravám na poslednú míľu a zariadeniam na zoradovanie vlakov je dôležitá pre stimulovanie používania železničnej dopravy. Okrem toho by používanie automatických spriahacích systémov značne zvýšilo efektívnosť a pružnosť železničných preprav v koridoroch.
434. A ďalej by sa mal zahájiť program na podporu využívania dostupných osvedčených postupov a inovačných technológií pre úsporu paliva a zníženie emisií. Rozšírenie inovácií v súčasnosti brzdí veľmi roztrieštená štruktúra odvetvia nákladnej dopravy, predovšetkým veľké množstvo malých prevádzkovateľov. Starostlivo navrhnutý program, ktorý spája kampane na zvýšenie povedomia, dotácie a nástroje na uľahčenie prístupu k úverom, by mohol túto chybu trhu napraviť. Program by prostredníctvom „partnerstva v ekologickej nákladnej doprave“ za účasti zástupcov a orgánov odvetvia predovšetkým potvrdil potenciálne úspory CO₂ jednotlivých opatrení a zahájil by informačné kampane na podporu činnosti v celej sieti TEN-T. Ako druhý krok by sa podporilo získanie certifikovaných technológií na zníženie emisií z vozidiel, používanie systémov riadenia vozidlového parku a pokrokovej logistiky, ako aj výcvik v ekologickom spôsobe jazdy.
435. A napokon stojí za zmienku výrazné zvýšenie objemov dopravy v nákladných prepravách cez Alpy, ktoré nevyhnutne viedlo k problémom v oblasti životného prostredia, preťaženia dopravy a bezpečnosti¹⁸⁶. V dôsledku toho ľudia, ktorí žijú v postihnutých oblastiach, sú menej ochotní tolerovať rast dopravy a jeho negatívne vplyvy a vyvíjajú tlak na orgány, aby našli udržateľné riešenie. Zatiaľ čo boli zahájené rozsiahle investície do alternatívnej železničnej infraštruktúry na prepravu veľkých objemov tovaru, diskusie o nových spôsoboch riadenia preprav v ťažkých nákladných vozidlách začali v niektorých členských štátoch a tiež vo Švajčiarsku, s ktorým má EÚ dohodu o pozemnej doprave. Je však v záujme Únie podporovať spoločný prístup, ktorý zaručuje voľný pohyb tovaru a zamedzuje samostatným vnútroštátnym iniciatívam v neprospech hladkého fungovania celého európskeho dopravného systému. Komisia bude preto na základe existujúceho strediska na monitorovanie alpských preprav podporovať koordinované zvažovanie nových riešení pre riadenie nákladnej dopravy cez Alpy udržateľnejším spôsobom, ktorý v prípade, že bude úspešný, by sa mohol rovnako použiť v iných geografických oblastiach s podobnými problémami.

35. Multimodálne koridory pre nákladnú dopravu na dosiahnutie udržateľných dopravných sietí

¹⁸⁶ Pozemná doprava sa za posledných 20 rokov viac ako zdvojnásobila.

- Vytvoriť v rámci základnej siete multimodálne koridory pre nákladnú dopravu s cieľom synchronizovať investície a budovanie infraštruktúry a podporiť efektívne, inovatívne a multimodálne dopravné služby vrátane železničných služieb na stredné a dlhé vzdialenosti.
- Podporiť multimodálnu dopravu a jednovozňové zásielky, stimulovať integráciu vnútrozemskej vodnej dopravy do dopravného systému a propagovať ekologické inovácie v nákladnej doprave. Podporiť vyvíjanie nových vozidiel a plavidiel a renovácia starých.

3.1.3. Hodnotenie projektov *ex-ante*

436. Bude sa musieť vyvinúť taká metóda výberu projektov oprávnených na financovanie z prostriedkov EÚ, ktorá kladie väčší dôraz na európsku pridanú hodnotu a na príspevok k efektívnosti celého dopravného systému EÚ, ale aj na zlučiteľnosť s inými cieľmi politiky EÚ, napr. zníženie emisií skleníkových plynov a strata biologickej rozmanitosti.
437. Projekty by okrem preukázania svojej pridanej hodnoty pre EÚ mali byť založené na „službách poskytovaných“ používateľom a spôsobilých generovať dostatočný zisk. Plánovanie infraštruktúry v Európe malo tendenciu vychádzať viac zo zemepisného prístupu a nie zo skutočných služieb potrebných pre konečných používateľov. Jeho výsledkom boli často projekty so slabou ekonomickou životaschopnosťou, u ktorých sa ukázalo, že by ich bolo ťažké financovať a že by nemohli absorbovať veľké zdroje – finančné i nefinančné.
438. Okrem poskytnutia potrebnej istoty pre súkromných investorov počas fázy hodnotenia a schvaľovania projektu by sa museli zaviesť podmienky, ktoré by súkromným investorom umožnili uskutočňovať pozitívne obchodné prípady pre projekty infraštruktúry.
439. Skutočnosť, že v minulosti chýbala vhodná metodika hodnotenia *ex-ante*, neumožnila výber projektov založený na sociálno-ekonomických a environmentálnych kritériách. S cieľom prekonať tento nedostatok Komisia vydala v roku 2002 príručku o analýze nákladov a prínosov (Guide on Cost-Benefit Analysis – CBA) (naposledy aktualizovaná v roku 2008¹⁸⁷) s cieľom pomôcť členským štátom a maximalizovať príspevok investícií do infraštruktúry k hospodárskemu a sociálnemu rozvoju oblastí a miest. Túto metódu teraz používajú všetky členské štáty v spracúvaní projektov infraštruktúry spolufinancovaných Komisiou.
440. Európska pridaná hodnota projektov bude definovaná ako hodnota vedľajších účinkov pre neinvestujúce krajiny a oblasti. Cezhraničné projekty majú spravidla veľké vedľajšie účinky ale menšie priame ekonomické účinky v porovnaní s čisto vnútroštátnymi projektmi, a pravdepodobne preto sa bez podpory EÚ nerealizujú.
441. Všetky projekty spolufinancované Európskou úniou (politiky v oblasti súdržnosti, poľnohospodárstva a rybného hospodárstva) musia prispievať

¹⁸⁷ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf

k cieľom EÚ týkajúcim sa energetickej účinnosti a životného prostredia a musia podliehať posúdeniu vplyvu na životné prostredie (Environmental Impact Assessment – EIA) alebo strategickému environmentálnemu posudzovaniu (Strategic Environmental Assessment – SEA) – v závislosti od ich charakteru. Istota pre investorov si vyžaduje ďalší pokrok smerujúci k vytvoreniu uskutočniteľného a efektívneho rámca pre vplyv projektov na životné prostredie vrátane aspektov, ktoré v súčasnosti nie sú posúdené, najmä prispievanie k zmene klímy a odolnosť voči nej.

442. Posudzovanie a schvaľovanie projektov sa musí uskutočniť efektívnym a transparentným spôsobom, ktorý obmedzuje čas, náklady a neistotu – faktory, ktoré obyčajne predstavujú prekážky v účasti súkromných investorov na investíciách do infraštruktúry. V súčasnosti môže prípravná fáza hlavných projektov TEN-T – počínajúc počiatovým návrhom až k stavebnému povoleniu a uzatvoreniu zmlúv na výstavbu – trvať dvakrát dlhšie než skutočné stavebné práce. Keď už je projekt zrelý na stavbu, predchádzajúce hodnotenia sa často spochybňujú na základe nových prvkov a zúčastnené strany majú pocit, že s nimi projekt nikto nekonzultoval, jednoducho lebo postupy trvali roky či dokonca desaťročia.
443. Z tohto dôvodu by sa postupy pre projekty prvoradého európskeho záujmu mali zjednodušiť a osobitná pozornosť by sa pritom mala venovať dvom aspektom: ustanovenie primeraných lehôt na dokončenie celého cyklu postupov a neustála komunikácia znamená skutočné zapojenie sa do projektu. Výsledkom môžu byť postupy jednotného kontaktného miesta pre strategické posudzovanie vplyvu a posúdenie vplyvu na životné prostredie a komunikačný rámec, ktorý je v súlade s realizáciou projektu. S cieľom podporiť členské štáty, aby sa viac angažovali so súkromným sektorom a zväzili uplatňovanie zásad, že používateľ platí, malo by sa preverovanie návrhov projektov TEN-T zamerané na určenie tých, ktoré majú potenciál partnerstva medzi verejným a súkromným sektorom (PPP), začleniť do postupu hodnotenia ex-ante.

11. Ex-ante hodnotiace kritériá projektov

- Zaviesť ex-ante hodnotiace kritériá projektov, ktorými sa zaručí, že projekty infraštruktúry náležite odzrkadľujú pridanú hodnotu EÚ alebo vychádzajú z poskytovaných služieb a vytvárajú dostatočný zisk.
- Zjednodušiť postupy v prípade projektov prvoradého európskeho záujmu s cieľom zabezpečiť i) rozumné lehoty na dokončenie celého cyklu postupov; ii) komunikačný rámec, ktorý je v súlade s implementáciou projektu; a iii) integrované plánovanie, ktoré zohľadňuje otázky životného prostredia hneď v prvých fázach plánovacieho postupu.
- Začleniť preverovanie verejno-súkromných partnerstiev (PPP) do procesu hodnotenia ex-ante s cieľom ubezpečiť sa, že možnosť PPP bola riadne zanalyzovaná pred každým požiadanim o financovanie EÚ.

3.2. Súdržný rámec financovania

3.2.1. Trendy vo financovaní dopravnej infraštruktúry¹⁸⁸

444. V západnej časti EÚ sa investície do infraštruktúry vnútrozemskej dopravy sústavne znižovali z 1,5 % HDP v roku 1975 na 1,0 % HDP v roku 1985 a približne na tejto úrovni zostali do roku 1995. Potom pokles pokračoval a v roku 2008 dosiahol menej než 0,8 %, čo je najnižšia úroveň, aká bola kedy zaznamenaná. Vo východnej časti EÚ podiel investícií do roku 2002 naďalej stagnoval približne na 1 % HDP a potom v roku 2008 výrazne vzrástol na 1,9 % HDP. Celkové trendy v EÚ však boli klesajúce.
445. Zatiaľ čo západné krajiny EÚ orientovali svoje investície vo zvýšenej miere do železničnej dopravy (podiel železničnej dopravy sa zvýšil z 29,5 % v roku 1995 na 33,4 % v roku 2008), východné krajiny EÚ mohutne investovali do ciest, čo zvýšilo ich podiel z celkových vnútrozemských investícií zo 66 % v roku 1995 na 84,4 % v roku 2005. Posledné roky však naznačujú obrat v trende spojený s podstatným zvýšením investícií do železničnej dopravy. Investície do vnútrozemských vodných ciest zostali vyrovnané a od roku 1998 do roku 2008 dosahovali 2 % z celkových investícií.
446. Pre porovnanie, objem investícií do infraštruktúry vnútrozemskej dopravy v USA sa od roku 1995 do roku 2001 zvýšil o 36 %, potom do roku 2007 sústavne klesal a od tej doby sa zvyšuje. Údaje ukazujú 5 % rast v roku 2008 v reálnych hodnotách presadzovaný federálnym hospodárskym stimulačným programom.
447. Celkový klesajúci trend v dopravnej infraštruktúre financovanej zo štátnych rozpočtov bol do určitej miery kompenzovaný zvýšením financovania zo súkromného sektora, predovšetkým prostredníctvom PPP. Vplyvy finančnej krízy a krízy štátneho dlhu však obmedzujú štátne financovanie a ovplyvňujú schopnosť súkromného sektora získať dlhodobé bankové úvery. Nové kapitálové požiadavky na banky (dohoda „Bazilej III“) budú pravdepodobne aj naďalej vyvíjať tlak na dlhodobé bankové pôžičky.
448. Počas finančnej krízy hrali zvýšené pôžičky od Európskej investičnej banky (EIB) a multilaterálnych finančných inštitúcií na dopravné projekty rozhodujúcu úlohu. Napríklad pôžičky EIB dosiahli v roku 2009 výšku 79,1 miliárd EUR, z ktorých bolo 13,9 miliárd EUR požičaných na projekty dopravných sietí TEN a hlavných dopravných ciest, čo je približne o 20 % viac ako v roku 2008. Multilaterálne banky podobne ako obchodné banky však narážajú na kapitálové obmedzenia a nemôžu navždy zvyšovať svoje pôžičky.
- ### 3.2.2. Potreby financovania odvetvia dopravy
449. Údaje o objemoch dopravy a dĺžke siete ukazujú, že výdavky vo všetkých členských štátoch nedržali v posledných rokoch krok s rastom dopytu. Okrem toho v investíciách bola tendencia uprednostňovať novú výstavbu pred údržbou, čo malo v mnohých krajinách za následok chronické oneskorenie údržby.

¹⁸⁸ Na základe údajov Medzinárodného dopravného fóra: Trendy v odvetví dopravy v rokoch 1970–2008, OECD/ITF 2010.

Cestná doprava v mnohých krajinách rástla oveľa rýchlejšie ako kapacita ciest, čo viedlo k preťaženiu dopravy a vyšším nákladom, pokiaľ ide o trvanie cesty a meškania.

450. Dopravná infraštruktúra v celej EÚ ešte nie je adekvátne a vysoké požiadavky na financovanie zostávajú. Náklady na rozvoj infraštruktúry EÚ, ktorá by uspokojovala dopyt po preprave, boli odhadnuté na viac ako 1,5 bilióna EUR na obdobie 2010–2030. Dokončenie siete TEN-T si do roku 2020 vyžiada okolo 550 miliárd EUR, z čoho približne 215 miliárd EUR sa investuje do odstránenia hlavných problematických miest. V tom nie sú zahrnuté ďalšie investície do vozidiel, vybavenia a nabíjacej infraštruktúry, čo si môže vyžadovať dodatočný bilión, aby sa dosiahol cieľ znížiť emisie v dopravnom systéme.
451. Aby sa preklenul tento nedostatok financovania dopravnej infraštruktúry, sú potrebné rozmanité a bohaté zdroje finančných prostriedkov tak z verejného sektora (EÚ, vnútroštátne a oblastné správy), ako aj zo súkromného sektora (finančné inštitúcie a podniky). Musí sa viac zapojiť súkromný sektor prostredníctvom nových kapitálových trhových modelov; mohli by sa zaviesť nové mechanizmy ustanovenia cien, ako je napríklad stanovenie poplatkov spojených s preťažením dopravy, a celkové mechanizmy financovania sa musia orientovať viac na zásadu „používateľ platí“¹⁸⁹. Verejné financovanie by súčasne nemalo rozširovať nevýnosné dopravné infraštruktúry. Aj keď niektorá regionálna infraštruktúra je možno potrebná pre miestny rozvoj, jej rozširovanie môže viesť len k plytvaniu verejnými zdrojmi.

3.2.3. *Nový rámec financovania pre dopravnú infraštruktúru*

452. Aj keď bol v realizácii prioritných projektov TEN-T dosiahnutý značný pokrok, dokončenie plánovaných projektov v dohodnutom časovom rámci usmernenia TEN-T sa javí ako veľmi nepravdepodobné.
453. K očakávanému oneskoreniu dochádza sčasti z dôvodu rozpočtu dostupného pre program TEN-T, ktorého výška je obmedzená a ktorý zaisťuje pomerne nízke úrovne spolufinancovania prác, a to maximálne 30 % na cezhraničné úseky prioritných projektov, maximálne 20 % na ostatné úseky prioritných projektov a maximálne 10 % na neprioritné projekty. Na štúdie poskytuje rozpočet programu TEN-T až 50 % spolufinancovania pre všetky projekty spoločného záujmu¹⁹⁰. Situácia je rozdielna v prípade štrukturálnych fondov (ERDF a Kohézneho fondu), ktoré poskytujú vyššie sumy a úrovne spolufinancovania projektov – (85 %) v konvergenčných regiónoch a (50 %) v regiónoch v rámci cieľa „Regionálna konkurencieschopnosť“.
454. Podľa súčasných finančných výhľadov (na roky 2007–2013) financujú projekty TEN-T hlavne členské štáty (okolo 70 %) s podporou nástrojov EÚ: program TEN-T poskytuje 8 miliárd (predovšetkým na spolufinancovanie predbežných štúdií s ohľadom na vyššiu úroveň spolufinancovania vysvetlenú vyššie), zatiaľ

¹⁸⁹ V súvislosti s rozpočtovými obmedzeniami vo väčšine európskych krajín budú musieť potrebné investície do infraštruktúry financovať samotní používatelia. Nemecký systém diaľničných poplatkov Maut – aj keď sa vzťahuje len na ťažké vozidlá nad 12 t – umožňuje ročne vybrať 4 až 5 miliárd EUR; v roku 2010 pokryl náklady všetkých investícií v cestnej infraštruktúre na úrovni federálnej vlády.

¹⁹⁰ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 z 20. júna 2007.

čo Európsky regionálny rozvojový fond (ERDF) a Kohézny fond poskytujú 43 miliárd EUR (spolufinancovanie výstavby/obnovy infraštruktúry). Príspevok z rozpočtu EÚ je okolo 13 %¹⁹¹ a financovanie z EIB prispieva ďalšími 16 %¹⁹². Je potrebný jednotný rámec financovania dopravy, ktorý umožňuje lepšiu koordináciu Kohézneho fondu a Štrukturálnych fondov s cieľmi dopravnej politiky, aby sa urýchlila realizácia projektov infraštruktúry a zvýšila účinnosť rozpočtu EÚ. Členské štáty musia okrem toho zabezpečiť, aby boli k dispozícii dostatočné finančné prostriedky na zodpovedajúcu údržbu ich dopravnej infraštruktúry a musia to náležite vyjadriť vo svojom rozpočtovom plánovaní.

455. Takýto rámec financovania dopravy má mnohé výhody. Po prvé zaistenie financovania EÚ lepšou koordináciou by zvýšilo vplyv a potenciálne dosahovanie cieľov usmernení TEN-T vrátane hospodárskej, sociálnej a environmentálnej súdržnosti. Bude založené na úvahách predložených v piatej kohéznej správe, najmä zavedenie podmienosti, aby sa zabezpečilo, že určitý počet kľúčových projektov TEN-T s vysokou pridanou hodnotou pre EÚ bude financovaný.
456. Financovanie projektov Európskou úniou už vo veľkej miere podlieha podmienosti, ako to predpokladá článok 13 nariadenia (ES) 680/2007, ktorým sa stanovujú všeobecné pravidlá na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskej dopravy a energetických sietí. Podmienenosť by napríklad mohla podliehať dodržiavaniu právnych predpisov EÚ zo strany členských štátov, spoločnému využívaniu finančných prostriedkov členských štátov EÚ v rámci koridorov a postupu členských štátov zameranému na plánované dokončenie základnej siete TEN-T.
457. Po druhé v súvislosti s týmto rámcom financovania sa môžu posúdiť aj ďalšie zdroje financovania a príjmy z dopravy. Tieto finančné prostriedky by mohli zahŕňať príjmy zaistované podľa smernice Eurovignette¹⁹³, ako aj iné systémy pre internalizáciu externých nákladov. Prijatie v čo najväčšej možnej miere zásady „používateľ platí“ a umožnenie súkromným investorom, aby vybrali poplatky na úhradu všetkých nákladov na výstavbu a údržbu, by vytvorilo prijateľné prúdy príjmov, ktoré by naopak viedli k tomu, že investície do dopravnej infraštruktúry by boli pre súkromný kapitál príťažlivejšie.
458. Po tretie to umožní, aby Komisia, Transeurópska dopravná výkonná agentúra a iní (napríklad EIB a ďalšie medzinárodné finančné inštitúcie) vyvíjali koordinované úsilie s cieľom pomôcť členským štátom rozvíjať príslušné projekty.

12. Nový rámec financovania pre dopravnú infraštruktúru

- Vypracovať rámec financovania infraštruktúry s dostatočnou podmienenosťou na poskytnutie podpory na dokončenie základnej siete TEN-T a iných programov

¹⁹¹ 2 % z rozpočtu TEN-T, 9 % z Kohézneho fondu a 2 % z Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

¹⁹² Celkovo sa EIB zaviazala, že v rokoch 2004–2013 poskytne na transeurópske dopravné projekty minimálne 75 miliárd EUR.

¹⁹³ Verejnosť by lepšie prijímala systémy spoplatnenia, ak by príjmy z dopravy, alebo aspoň ich časť, boli vyčlenené na projekty infraštruktúry.

infraštruktúry, ktorý bude zahŕňať investičné stratégie pre programy TEN-T a zároveň pre kohézny fond a štrukturálne fondy a brať do úvahy zisky z dopravných činností.

- Poskytnúť podporu EÚ na vyvinutie a zavedenie technológií, ktoré zlepšujú efektívne využívanie infraštruktúry a elimináciu emisií uhlíka (nový systém spoplatnenia cestnej siete a mýtné systémy, IDS a programy na zlepšenie kapacity).
- Prepojiť financovanie TEN-T s postupom dokončovania základnej siete TEN-T a so zhromažďovaním vnútroštátnych zdrojov v blízkosti koridorov.

3.2.4. Zapojenie súkromného sektora

459. S pokračujúcimi tlakmi na rozpočtové prostriedky verejného sektora sa uvoľnenie potenciálu súkromných finančných prostriedkov stalo ešte naliehavejšie. Mali by sa spracovať nové finančné nástroje, ktoré môžu zvýšiť účinok podpory rozpočtov verejného sektora. Prikladom takého typu finančného nástroja, ktorý rieši túto otázku, je iniciatíva dlhopisov na projekty, ktorá môže vo väčšom rozsahu podporiť financovanie partnerstva súkromného a verejného sektora (PPP).
460. PPP sú v mnohých členských štátoch vytvorené ako hodnotné doplňujúce možnosti pre investície do dopravnej infraštruktúry. Komisia prevzala aktívnejšiu úlohu v podpore PPP¹⁹⁴ a Montiho správa z apríla 2010¹⁹⁵ považuje PPP tiež za vhodné riešenie nedostatku zdrojov na dôležité investície do dopravnej infraštruktúry EÚ. Mnohé členské štáty však nie sú schopné zabezpečiť systematický prístup k preverovaniu a obstarávaniu projektov PPP a nemajú na to právny rámec. Štúdie uskutočniteľnosti potrebné na určenie hodnoty peňazí a na riadenie obstarávania a správu zmlúv o PPP môžu byť náročné. Ďalšia podpora, tak finančná, ako aj nefinančná, by mohla vziť z koordinačného rámca za účasti útvarov Komisie, vrátane Výkonnej agentúry pre transeurópsku dopravnú sieť (Trans-European Transport Network Executive Agency – TEN-T EA) s cieľom pomôcť preverovať projekty z hľadiska potenciálu PPP a postupov obstarávania PPP.
461. PPP pre odvetvie dopravy by sa mohli ďalej podporovať v rámci Európskeho odborného centra pre verejno-súkromné partnerstvá (EPEC) zriadeného v septembri 2008 ako spoločná iniciatíva Komisie a EIB. EPEC reaguje na potreby verejného sektora zabezpečovaním spolupráce medzi príslušnými vnútroštátnymi „pracovnými skupinami PPP“ a podporuje osvedčené postupy s cieľom povzbudiť rozvoj PPP.
462. EIB a Komisia okrem toho spoločne zahájili dva prostriedky špeciálne určené na tento účel:
- Po prvé nástroj na poskytovanie záruk na pôžičky pre projekty TEN-T (Loan Guarantee Instrument for TEN-T Projects – LGTT), čo je nástroj vo výške 1 miliardy EUR podporujúci projekty PPP v prípadoch deficitu v príjmoch z dopravy. Doteraz bol nástroj LGTT použitý v štyroch dohodách PPP a 17 projektov sa pripravuje.

¹⁹⁴ Oznámenie KOM (2009)615 z 19. novembra 2009.

¹⁹⁵ http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/president/news/press-releases/pdf/20100510_1_en.pdf

- Po druhej Komisia vložila vklad do fondu Marguerite, ktorý vynakladá kapitálové investície do projektov dopravnej a energetickej infraštruktúry. Fond bude pracovať v trhových podmienkach a jeho cieľová veľkosť je 1,5 miliardy EUR. Očakáva sa, že okolo jednej tretiny jeho kapitálových a kvazikapitálových investícií sa vloží do podnikov, ktoré vlastnia alebo prevádzkujú dopravnú infraštruktúru.
463. Na kapitálovom trhu sa neobjavili žiadne reálne riešenia, ktoré by nahradili trh so zabalenými dlhopismi (t. j. dlhopismi poistenými treťou stranou – wrapped bond market). Komisia s cieľom riešiť nedostatky vo financovaní dlhov na veľké projekty infraštruktúry financované predovšetkým prostredníctvom PPP a oživiť trh s dlhopismi na infraštruktúru môže v spolupráci s medzinárodnými finančnými inštitúciami hrať významnú úlohu v uľahčovaní vydávania dlhopisov na projekty projektovými spoločnosťami.
464. Iniciatíva dlhopisov na projekty EÚ môže pomôcť podporovateľom projektov infraštruktúry zvýšiť úverovú kvalitu ich nadriadeného dlhu a zaistiť tým prístup na trh inštitucionálnych dlhopisov ako alternatívy trh bankových úverov, čo povedie ku konkurencieschopnejšiemu určovaniu cien na financovanie projektov. Úlohou Komisie bude prijať maximálnu mieru rizika v projektoch s cieľom zvýšiť kvalitu úverov celého projektu.
465. Dlhopisy na dopravné projekty by mohli byť zaujímavou príležitosťou pre inštitucionálnych investorov dlhodobo investovať, napr. pre poisťovne alebo dôchodkové fondy. Iniciatíva dlhopisov na projekty EÚ by sa mohla posúdiť aj vo vytváraní finančných mechanizmov pre veľké celoeurópske programy, ako je projekt výskumu riadenia letovej prevádzky jednotného európskeho vzdušného priestoru (SESAR); sledovať vytváranie financovania z vlastných zdrojov, neziskového subjektu, ktorý je zo začiatku financovaný z proporcionálnych príspevkov zainteresovaných strán.

13. Zapojenie súkromného sektora

- Vytvoriť rámec umožňujúci rozvoj PPP: i) zaviesť formálne preverovanie projektov TEN-T, na základe ktorých by sa určili projekty s potenciálom pre PPP; ii) postupne vytvoriť štandardizovaný a predvídateľný postup zadávania verejných zákaziek PPP na projekty TEN-T; a iii) zodpovedajúcim spôsobom zrevidovať nariadenia o TEN-T a začleniť do nich postup zadávania verejných zákaziek PPP a platobné mechanizmy.
- V súvislosti s rámcom pre spoluprácu vytvoreným medzi útvarmi Komisie a Európskym odborným centrom pre verejno-súkromné partnerstvá (EPEC) povzbudzovať členské štáty, aby častejšie využívali PPP, aj keď nie všetky projekty sú pre tento mechanizmus vhodné, a poskytnúť členským štátom príslušné odborné znalosti.
- Zúčastniť sa na navrhovaní nových finančných nástrojov pre odvetvie dopravy, najmä na iniciatíve dlhopisov na projekty EÚ.

3.3. Stanovovanie správnych cien a predchádzanie nezrovnalostiam

466. Cenové signály hrajú kľúčovú rolu v mnohých rozhodnutiach, ktoré majú dlhodobé vplyvy na dopravný systém. Umiestnenie závodu, zadanie zákazky

na činnosť (outsourcing), organizácia maloobchodnej distribúcie, nákup domu: všetky tieto voľby sú obvykle ovplyvňované dostupnosťou dopravy a nákladmi na ňu.

467. Je preto dôležité poskytnúť používateľom, prevádzkovateľom a investorom správne a dôsledné peňažné stimuly, aby ich rozhodnutia o druhu dopravy, technológiách, ktoré sa majú zaviesť, alebo o druhu infraštruktúry, do ktorej sa má investovať, boli čo najviac potrebné aj zo strany spoločnosti. Internalizácia externalít a odstránenie deformujúcich dotácií je súčasťou úsilia zameraného na zjednotenie trhových požiadaviek so záujmami spoločnosti týkajúcimi sa udržateľnosti.
468. Internalizácia externých nákladov je tiež nevyhnutná, aby sa medzi jednotlivými druhmi dopravy vytvorili rovnaké podmienky. Najviac je to potrebné medzi cestnou, železničnou a leteckou dopravou, ktoré si často priamo konkurujú. V súčasnosti sú zásady spoplatnenia v cestnej, železničnej a leteckej doprave natoľko odlišné, že neumožňujú žiadne porovnanie medzi týmito tromi druhmi dopravy¹⁹⁶.
469. Ďalší argument v prospech správneho stanovovania cien je zvýšenie ťažkostí v hľadaní prostriedkov na dotácie verejnej dopravy a investovanie do dopravnej infraštruktúry (pozri ods. 20). Bude treba na jednej strane nájsť nové zdroje príjmov a na druhej strane zabezpečiť, aby verejné druhy dopravy a ekologické vozidlá celkovo zostali ekonomicky konkurencieschopné. Mohlo by sa to dosiahnuť širším uplatňovaním zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“¹⁹⁷ a odstránením daňových nezrovnalostí a neodôvodnených dotácií.
470. Súčasne by viditeľnejšie prepojenie medzi poplatkami, ktoré platí znečisťovateľ a používateľ na jednej strane, a využívaním príjmov na financovanie udržateľných dopravných projektov na druhej strane, zvýšilo prijateľnosť nových systémov spoplatnenia. Ako príklad možno uviesť, že časť mýtného na medzinárodných trasách by sa mohla vyčleniť na financovanie výstavby cezhraničných projektov spoločného európskeho záujmu.

3.3.1. „Znečisťovateľ platí“ externé náklady

471. Internalizácia externých nákladov¹⁹⁸ má za cieľ zabezpečiť, aby ceny zahŕňali všetky príslušné externality generované používateľmi dopravy. Je účelné rozlišovať dva typy externalít, ktoré sú spravidla riešené rôznymi nástrojmi:

¹⁹⁶ Železnica platí za opotrebovanie celej siete, a to nákladnej i osobnej. V cestnej doprave sa na určitých cestách v niektorých členských štátoch vyberajú poplatky na úhradu variabilných nákladov infraštruktúry, tie však nie sú na úrovni EÚ povinné. Na druhej strane náklady na výstavbu niektorých segmentov ciest sa tiež hradia (spoplatnené diaľnice) z nákladných, ako aj osobných vozidiel, čo pre železnice všeobecne neplatí. Cestné vozidlá platia veľmi vysoké dane na palivo, ale podiel úhrady nákladov na infraštruktúru alebo internalizáciu nie je v nich stanovený. V leteckej doprave sa platia poplatky za používanie infraštruktúry, ale je oslobodená od zdanenia. Zoznam príkladov by mohol pokračovať ďalej.

¹⁹⁷ Pozri poznámku pod čiarou č. 189.

¹⁹⁸ „Užívateľia dopravy majú náklady priamo spojené s používaním ich dopravných prostriedkov (pohonné hmoty, poistenie atď.). Tieto náklady sa považujú za osobné, keďže ich hradí priamo užívateľ. Užívateľia dopravy však vytvárajú aj nepriaznivé vplyvy, ktoré spôsobujú náklady spoločnosti, a ktoré nehradia priamo (externé náklady), ako je strata času ostatných

- „globálna“ externalita emisií skleníkových plynov, ktorá je spojená s používaním fosílnych palív a ktorú možno riešiť prostredníctvom daní na palivo alebo systémov určovania stropu a obchodovania s emisiami (cap & trade systems);
 - „miestne“ externality – znečistenie ovzdušia, hluk, preťaženie dopravy, nehody – ktoré sa môžu riešiť poplatkami diferencovanými podľa miesta, času a charakteristik vozidiel¹⁹⁹.
472. Komisia vo svojom oznámení o Stratégii implementácie internalizácie externých nákladov²⁰⁰ a jeho technickej prílohe²⁰¹ uviedla, že zásada spoplatnenia externalít a donútenie „znečisťovateľov platiť“ by mala spočívať v cenotvorbe podľa marginálnych spoločenských nákladov. Ustanovila tiež spoločnú metodiku hradenia všetkých externých nákladov v celom odvetví dopravy.

Internalizácia emisií skleníkových plynov

473. Mohlo by sa prihliadnuť na to, že zdanenie paliva uložené smernicou o zdaňovaní energií²⁰² účinne internalizuje náklady na zmenu klímy pre cestnú dopravu spojené s emisiami skleníkových plynov. Je to z toho dôvodu, že dane na palivo sa vyberajú úmerne používaniu paliva, čiže úmerne emisiám skleníkových plynov. Na základe súčasných rámcových pravidiel sa to však dôsledne nedosahuje, pretože minimálne sadzby, ako aj platné vnútroštátne sadzby, nevysielajú zodpovedajúci cenový signál o obsahu CO₂ v používaných energetických produktoch.
474. Smernica o zdanení energií stanovuje minimálne úrovne spotrebných daní na palivá v celej Európskej únii²⁰³. Platná smernica sa reviduje s cieľom ustanoviť zdanenie skôr na základe energetickej zložky a obsahu uhlíka a nie objemu paliva. Nová koncepcia by jasne určovala položku CO₂ v zdanení paliva a vysielala by viditeľnejšie cenové signály pre používateľov. Spolu so znížením počtu výnimiek by nová koncepcia spotrebných daní odstránila existujúce nezrovnalosti. Možno očakávať aj prínosy vo forme nižších úrovní miestneho

vodičov spojená s dopravnými zápchami, zdravotné problémy spojené s hlukom a so znečistením ovzdušia, a z dlhodobšieho hľadiska dosah emisií skleníkových plynov na zmenu klímy. Tieto náklady sú reálne, aj keď vždy nemajú zrejmu trhovú hodnotu: výdavky polície a správy infraštruktúr, nemocničné náklady a náklady na verejné zdravotníctvo, zníženie kvality života. Spravidla ich znáša spoločnosť a občania. Súhrn týchto osobných a externých nákladov predstavuje náklady na dopravu, ktoré znáša spoločnosť. Iba cena založená na celkových nákladoch, ktoré znáša spoločnosť a ktoré vytvárajú užívatelia dopravy pomôže pri hľadaní správneho cenového riešenia a predstavovala by kompenzáciu využívaných služieb a spotreby vzácnych zdrojov.“ Výňatok z oznámenia Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov, *Stratégia implementácie internalizácie externých nákladov*, KOM(2008) 435 v konečnom znení, s. 3. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0435:FIN:SK:PDF>

¹⁹⁹ Externality nehôd by sa mohli riešiť tiež systémami poistenia, ktoré zohľadňujú profil vlastníka.

²⁰⁰ Pozri poznámku pod čiarou č. 38.

²⁰¹ SEK(2008) 2207, sprievodný dokument k oznámeniu KOM(2008) 435.

²⁰² Smernica Rady 2003/96/ES z 27. októbra 2003 o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:EN:PDF>

²⁰³ Pozri odkaz v poznámke č. 20.

znečistenia, pretože optimalizované zdanenie energií by pôsobilo ako stimul pre ekologickejšie palivá.

475. Teoreticky by sa táto koncepcia mohla ďalej rozvíjať nahradením komponentu CO₂ v zdanení paliva a začlenením pozemnej dopravy do systému obchodovania s emisiami. Musí sa to náležite posúdiť a porovnať s možnými nevýhodami tejto koncepcie, napríklad vyššie realizačné náklady.
476. Letecká doprava bude zahrnutá do systému obchodovania s emisiami EÚ od roku 2012, čo umožní internalizovať náklady spojené s CO₂²⁰⁴.
477. V námornej doprave nie sú v súčasnosti náklady spojené so zmenou klímy internalizované. EÚ dáva prednosť dosiahnutiu medzinárodnej dohody v rámci IMO o nejakom globálnom trhovom nástroji, napríklad systém na určovanie stropu a obchodovanie s emisiami alebo dane na lodné palivá, aby sa zamedzilo zavedeniu nezrovnalostí v medzinárodnej hospodárskej súťaži.

Internalizácia miestnych externalít

478. V **cestnej doprave** môže byť väčšina miestnych externalít najlepšie internalizovaná spoplatnením používania cestnej infraštruktúry.
479. Pokiaľ ide o nákladnú dopravu, spoplatnenie ciest je v súčasnosti na európskej úrovni upravené smernicou prijatou v roku 1999, takzvaná „smernica Eurovignette“ revidovaná v roku 2006²⁰⁵. Smernica sa týka len ťažkých nákladných vozidiel. Stanovuje maximálne poplatky, ktoré sa môžu vzťahovať na vozidlá vo výške zodpovedajúcej pokrytiu nákladov na infraštruktúru – vrátane nákladov na výstavbu i prevádzkových nákladov²⁰⁶. Uplatňovanie poplatkov za používanie infraštruktúry je podľa smernice voliteľné.
480. Očakáva sa, že návrh Komisie na zmenu a doplnenie smernice²⁰⁷ s cieľom umožniť internalizáciu externých nákladov bude prijatý neskoršie v roku 2011. Ide o prvý prechodný krok, ktorý pomôže priekopníckym štátom získať viac praktických skúseností v internalizovaní externých nákladov. Musí sa preto rýchlo prijať a vykonávať. Tento rámec však poskytuje len malú mieru harmonizácie medzi členskými štátmi. Zatiaľ čo niektoré členské štáty nevyberajú vôbec poplatky za používanie ciest, 21 členských štátov uplatňuje

²⁰⁴ Kľúčové prvky sú tieto: výmena práv na vypúšťanie emisií začne v roku 2012; zahrnutý je každý let, ktorý odchádza z európskeho letiska, alebo naň prichádza, vrátane letov zahraničných spoločností; v roku 2012 bude strop emisií ustanovený na 97 % vychádzajúc zo základnej hodnoty (vypočítanej ako priemer za obdobie 2004–2006) – a od roku 2013 do roku 2020 klesne na 95 %; 15 % povolení bude vydražených na verejných dražbách, 82% povolení bude poskytnutých bezplatne a 3 % budú vyčlenené ako zvláštna rezerva pre nových účastníkov a rýchlo sa rozvíjajúce letecké spoločnosti. Príjmy generované z verejných dražieb by sa mali použiť na boj proti klimatickým zmenám, pokiaľ tak členské štáty rozhodnú, v súlade so zásadou subsidiarity.

²⁰⁵ Zahrnúť odkaz.

²⁰⁶ Od revízie z roku 2006 sa povoľuje stanovenie poplatkov v závislosti od vplyvu vozidla na životné prostredie (kategória EURO) alebo na úroveň preťaženia dopravy, ale v rámci limitu nákladov na infraštruktúru (to znamená, že diferenciácia poplatkov nemôže generovať ďalšie príjmy).

²⁰⁷ Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami, KOM(2008) 436 v konečnom znení,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:0436:FIN:SK:PDF>.

spoplatnenie ciest a všetky majú rozdielne stratégie a metódy ustanovenia cien²⁰⁸.

481. Táto „zmes“ poplatkov za používanie ciest môže brániť hladkému fungovaniu vnútorného trhu cestnej nákladnej dopravy. Preto Komisia v stratégii o internalizovaní externých dopravných nákladov z roku 2008 už rátala s jej revíziou s prihliadnutím na ďalšie kroky v spoplatňovaní ciest.
482. Komisia je presvedčená, že všetky ďalšie kroky v stratégii s cieľom internalizovať externé náklady v cestnej nákladnej doprave by sa predovšetkým mali vyhnúť takejto zmesi a snažiť sa o urýchlenie zblížovania vnútroštátnych politík spoplatňovania ciest. Tieto kroky si budú do roku 2020 vyžadovať postupné zavádzanie povinného harmonizovaného systému internalizácie pre úžitkové vozidlá na celej medzimestskej sieti používanej transeurópskou dopravou. Táto iniciatíva ukončí dnešnú situáciu, v ktorej medzinárodný dopravcovia potrebujú Eurovignette, 5 vnútroštátnych známok a 8 rôznych nálepiek a mýtnych zmlúv, aby mohli jazdiť po spoplatnených európskych cestách. Bude v čo najväčšej miere vychádzať z európskych elektronických mýtnych služieb, ktoré sa majú poskytovať od roku 2013 v rámci smernice o interoperabilite elektronického mýtného systému²⁰⁹. Vzhľadom na to bude Komisia tiež pozorne sledovať, či sa sľuby smernice o interoperabilite elektronického mýtného splnenia v dohodnutom termíne, a pokiaľ nie, tak vyvinie všetku potrebnú iniciatívu.
483. Pokiaľ ide o osobné automobily, poplatky používateľov ciest zostali v jednotlivých členských štátoch obmedzené na diaľničné siete alebo ojedinelé úseky spoplatnených diaľnic. Zostali preto mimo rozsahu pôsobnosti európskych právnych predpisov a Komisia sa obmedzila na overenie, či sú vnútroštátne pravidlá v súlade so zásadami Zmluvy týkajúcimi sa nediskriminácie. Situácia sa teraz zmenila. V prípade osobných automobilov sa spoplatnenie ciest stále viac považuje za spôsob tvorby nového zisku a ovplyvňovania dopravných a cestovných návykov a je pravdepodobné, že sa v budúcom desaťročí bude široko uplatňovať. Už teraz sedem – a čoskoro osem – členských štátov uplatňuje poplatky za čas používania infraštruktúry, t.j. nálepky kúpené s cieľom získať právo používať hlavné cestné siete po určitý čas.
484. Pokiaľ ide o poplatky za čas používania infraštruktúry, skúsenosti ukázali, že môže byť ťažké posúdiť, či tieto používateľské poplatky vyberané od motoristov sú primerané a nediskriminujú príležitostných používateľov, ktorými sú obvykle turisti z iných členských štátov. Táto situácia vytvára právnu neistotu pre miestne správy, ktoré uvedené poplatky používajú. Komisia preto prehodnotí existujúce systémy poplatkov za čas používania infraštruktúry, ktoré sa vzťahujú na osobné automobily, a v prípade potreby vysvetlí platné pravidlá, aby sa zabezpečila ich zlučiteľnosť so zmluvami EÚ.

²⁰⁸ Pohybujú sa od poplatkov za čas používania infraštruktúry (nálepky) až po poplatky za používanie infraštruktúry na základe prejdenej vzdialenosti, ktoré sa vyberajú prostredníctvom mýtnych búdok alebo elektronických systémov s použitím technológií dátovej komunikácie krátkého dosahu alebo kombinácie satelitnej lokalizácie a mobilných komunikačných technológií.

²⁰⁹ Smernica 2004/52/ES.

485. Poplatky založené na čase by sa však mali považovať za prechodný nástroj na prípravu zavedenia efektívnejších foriem cestných poplatkov, ako sú systémy poplatkov založených na prejdenej vzdialenosti alebo poplatky spojené s preťažením dopravy. Aj keď je uplatňovanie poplatkov spojených s preťažením dopravy zložitejšie, budú tieto poplatky efektívnejšie v náležitej internalizácii externých nákladov a optimalizácii cestných kapacít. Komisia s cieľom podporiť tieto systémy spracuje usmernenia týkajúce sa uplatňovania internalizácie poplatkov na všetky vozidlá, ktoré by zahŕňali sociálne náklady spojené s preťažením dopravy, miestnym znečistením, hlukom a nehodami, a členským štátom, ktoré zahájili pilotné projekty, poskytnú podnety s cieľom implementovať režimy zodpovedajúce týmto usmerneniam.
486. Dlhodobým cieľom je zaviesť používateľské poplatky pre všetky vozidlá a v celej sieti s cieľom pokryť aspoň marginálne náklady na infraštruktúru (opotrebovanie) a náklady spojené s preťažením dopravy, znečistením ovzdušia a hlukom. Existujúce pravidlá, ktoré majú zabrániť nevhodným poplatkom, by zostali zachované a príjmy by sa mohli použiť na financovanie projektov, ktoré znižujú externality dopravy. Komisia tiež podporí príslušné systémy, aby sa úplne zohľadnili externé náklady spojené s nehodami; tvrdí sa, že presnejšie poisťovacie zmluvy (napríklad Pay-as-you-Drive – platiť podľa toho, koľko jazdíš), by boli na tento účel správny nástroj.
487. V **železničnej doprave** smernica o poplatkoch za používanie infraštruktúry²¹⁰ z roku 2001 umožňuje internalizáciu environmentálnych nákladov v maximálnej výške nákladov na infraštruktúru len za podmienky, „*ak sa takéto spoplatnenie uplatňuje na porovnateľnej úrovni v konkurenčných druhoch dopravy*“, t.j. v cestnej doprave. Smernica tiež umožňuje spoplatnenie nedostatočnej kapacity počas období preťaženia dopravy, ale s výhradou predloženia plánu na riešenie problému kapacity.
488. V prípade železničnej dopravy je mimoriadne dôležitá hluková externalita. V priemyselných krajinách nie je hluk len záležitosťou pohodlia, ale je aj jednou z najrozšírenejších hrozieb pre verejné zdravie. Podiel železničnej dopravy na hluku (s nákladnými vlakmi ako jeho najväčším zdrojom) je veľký a približne 10 % obyvateľstva je vystavených značným hladinám hluku. Európska únia už konala v tejto otázke, keď prijala opatrenia v oblasti environmentálnej²¹¹ a železničnej interoperability²¹². Ale s ohľadom na dlhú životnosť železničných vozidiel potrvá niekoľko rokov, než sa budú môcť celkové emisie hluku podstatne znížiť, pokiaľ sa nezavedú ďalšie opatrenia na riešenie existujúceho parku vozidiel. Program renovácie by umožnil spracovať ambiciózne právne predpisy o železničnom hluku a do desiatich rokov zakázať hlučné vozne²¹³.

²¹⁰ Pozri odkaz v poznámke č. 2.

²¹¹ Smernica o environmentálnom hluku 2002/49/ES, ktorá uvádza hlukové mapy a akčné plány.

²¹² Technická špecifikácia pre interoperabilitu - hluk, ktorou sa zavádzajú limitné hodnoty hluku pre nové a renovované vozidlá.

²¹³ Posúdenie vplyvu návrhu na renovované existujúce vozne (SEK(2008) 2203) ukázalo, že iniciatíva má veľmi vysokú pridanú hodnotu pre EÚ. Prínosy pre postihnuté obyvateľstvo, pokiaľ ide o zníženie vonkajších účinkov, sa v súčasnosti odhadujú na 9 miliárd EUR. Odhadnuté náklady opatrenia by dosiahli 700 miliónov EUR a dodatočné náklady na údržbu sa odhadujú na 400 miliónov EUR. Členské štáty investujú každý rok niekoľko sto miliónov do „pasívnych“ opatrení na zníženie hluku.

489. V roku 2010 predložila Komisia návrh na poplatky za prístup k infraštruktúre v závislosti od hlučnosti vlakov²¹⁴ – prechodný krok, ktorý umožní určitý stupeň internalizácie – ale nezahŕňa všetky náklady na hlukovú externalitu v poplatkoch za prístup k infraštruktúre.
490. Komisia zároveň do roku 2020 vypracuje spoločný prístup pre internalizáciu nákladov vyplývajúcich z hluku a miestneho znečistenia v celej železničnej sieti. Neskôr, ak predchádzajúce opatrenia nedosiahnu svoj cieľ, sa navrhne postupné zavedenie povinného systému internalizácie súčasne s podobnými návrhmi pre odvetvie cestnej dopravy.
491. **V leteckej doprave** nie je v súčasnosti žiadna internalizácia miestnych externalít, napríklad hluk a NOx. V smernici 2009/12 sa vymedzuje letiskový poplatok ako poplatok vyberaný v prospech riadiaceho orgánu letiska, ktorý platia užívatelia letiska za použitie zariadení a za služby poskytované výlučne zo strany riadiaceho orgánu letiska, a ktorý je spojený s pristávaním, vzletom, osvetlením a parkovaním lietadiel, ako aj odbavovaním cestujúcich a nákladu.
492. Smernica umožňuje letiskám „modulovať“ svoje poplatky ako funkciu požiadaviek verejnej politiky a niektoré členské štáty už používajú toto ustanovenie napríklad úpravou poplatkov za lety, ktoré spôsobujú nepríjemnosti pre životné prostredie (čas dňa, typ lietadla). Základná filozofia smernice (založenej na prístupe ICAO) je však súvislosť medzi nákladmi a poplatkami, t.j. vyberané poplatky by mali zodpovedať nákladom na poskytovanie potrebnej infraštruktúry. Letiskový poplatok podobne neberie do úvahy náklady spojené s preťažením dopravy, ktoré sú rovnaké bez ohľadu na hodinu, kedy sa let uskutočňuje (špičková premávka alebo premávka mimo špičky).
493. **V námornej doprave**, okrem emisií skleníkových plynov z lodnej dopravy rozobraných v tomto dokumente skôr, externality z lodnej dopravy zahŕňajú emisie oxidu síry a oxidu dusného (SOx, NOx), hluk (na mori a v kotvisku) a znečistenie (napr. znečistenie rozliatou naftou, odpadkami a splaškami, nasadzovanie cudzích/invazívnych druhov balastovou vodou).
494. Prístavné poplatky môžu byť politický nástroj na podporu používania menej znečisťujúcich lodí, ako je to už stanovené v smernici 2000/59/ES, ktorá predpokladá, že poplatky za zber lodného odpadu sa môžu znížiť, pokiaľ je loď schopná preukázať, že produkuje menšie množstvá lodného odpadu²¹⁵. Komisia je za takýto udržateľný prístup²¹⁶, ktorý by sa mohol dopracovať tak, aby umožnil jasné určenie charakteru a rozsahu internalizovaných externých nákladov.

²¹⁴ KOM(2010) 475 zo 17. septembra 2010.

²¹⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/59/ES z 27. novembra 2000 o prístavných zberných zariadeniach na lodný odpad a zvyšky nákladu – vyhlásenie Komisie, <http://eur-lex.europa.eu/Notice.do?val=236999:cs&lang=en&list=236999:cs.&pos=1&page=1&nbl=1&pgs=10&hwords=&checktexte=checkbox&visu=#texte>.

²¹⁶ Oznámenie Komisie o európskej prístavnej politike, KOM(2007) 616 v konečnom znení, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0616:FIN:SK:PDF>

495. Pokiaľ ide o miestny hluk a znečistenie ovzdušia, Komisia prijala v roku 2006 odporúčanie týkajúce sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch EÚ²¹⁷. Pobrežná elektrická sieť znamená poskytovanie elektrickej energie pre lode kotviace v prístavoch z vnútroštátnej siete namiesto vyrábania elektrickej energie na lodiach s použitím vlastných motorov. Odstráni sa tým miestne znečistenie ovzdušia emisiami z lodí a hluk z lodných motorov počas kotvenia v prístavoch²¹⁸. Okrem podpory používania ekologickejších druhov palív je taktiež dôležité sledovať cestu vedúcu k „nulovým emisiám/nulovému odpadu z lodí“, ako je to uvedené v stratégii námornej dopravy EÚ do roku 2018.
496. Medzinárodný charakter lodnej dopravy sťažuje internalizáciu nákladov spojených so znečistením ovzdušia na mori. Baltské more, Severné more, Kanál La Manche a v poslednej dobe časti amerického a kanadského pobrežia (200 míľ) boli určené ako oblasti kontroly emisií síry, kde bol prijatý prísny regulačný prístup prostredníctvom povinného používania destilovaných palív do roku 2015 (0,1 % obsahu hmotnosti síry v palivách). Bude sa presadzovať zaradenie iných krehkých oblastí, ako je oblasť Stredozemného alebo Čierneho mora, na zoznam chráneného životného prostredia. Globálny prechod na palivo s nízkym obsahom síry (0,5 %) sa v každom prípade stane postupne do roku 2020 povinný.
497. Hlavná časť **vnútrozemskej vodnej** plavby v Európe sa uskutočňuje na Rýne a jeho prítokoch, kde podlieha pravidlám Mannheimského dohovoru. Jeho článok 3, v ktorom sa stanovuje, že „*žiadne poplatky založené čisto na plavbe sa nemôžu vyberať za lode alebo ich náklad či rafty plávajúce na Rýne alebo jeho prítokoch*“, sa vysvetľoval ako zakazujúci akékoľvek poplatky v plavbe – vrátane internalizácie externých nákladov. Všetky revízie týchto pravidiel sa budú musieť uskutočniť prostredníctvom medzinárodných rokovaní, pretože medzi zmluvné strany Dohovoru patrí Švajčiarsko, ktoré nie je členským štátom EÚ. Podobný problém je aj na Dunaji – ďalšej významnej transeurópskej vodnej ceste, na ktorej je plavba upravená Dohovorom; jeho zmluvnými stranami okrem krajín EÚ sú Chorvátsko, Moldavsko, Ukrajina a Srbsko. Komisia spracuje do roku 2020 koncepciu internalizácie externých nákladov vo vnútrozemskej vodnej doprave; neskoršie posúdi jej povinné uplatňovanie.

3.3.2. „Používateľ platí“ náklady na infraštruktúru

498. Keďže poplatky externality by sa mohli vyberať v súvislosti s používaním infraštruktúry, poplatky externality a poplatky na pokrytie alebo predbežné financovanie nákladov infraštruktúry sú v súčasnosti riešené v tých istých

²¹⁷ Odporúčanie Komisie 2006/339/ES z 8. mája 2006 týkajúce sa podpory využívania pobrežnej elektrickej siete pre lode kotviace v prístavoch Spoločenstva,

²¹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:125:0038:0042:SK:PDF>
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/ships.htm>

právnych predpisoch (smernica Eurovignette²¹⁹, smernica o poplatkoch za používanie železničnej infraštruktúry²²⁰).

499. Vzhľadom na to, že cenotvorba podľa marginálnych spoločenských nákladov sa môže vzťahovať aj na variabilné náklady spojené s používaním infraštruktúry (najmä opotrebovanie), ostatné zásady sa všeobecne dodržiajú v úhrade pevných nákladov infraštruktúry (náklady na výstavbu), ktoré nezávisia od používania. Existencia širších sociálne ekonomických prínosov a kladných externalít siete odôvodňuje určitú úroveň verejného financovania, ale v stále väčšej miere sa prijíma zásada, že „používateľ platí“, a to aj so zreteľom na potrebu konsolidácie verejných rozpočtov.
500. V železničnej doprave podľa smernice o poplatkoch za používanie infraštruktúry²²¹ z roku 2001 musia byť poplatky používateľov stanovené vo výške nákladov vyvolaných priamo ako dôsledok uskutočňovania vlakovej dopravy. Zvýšenie poplatkov s cieľom plne pokryť náklady na infraštruktúru je prípustné, ale len ak sa dá preukázať, že „trh to môže zniesť“. Smernica tiež umožňuje úpravu poplatkov za používanie infraštruktúry, aby sa zohľadnili environmentálne náklady. V praxi uplatňujú členské štáty tieto zásady s poplatňovania veľmi rozdielnym spôsobom a skutočná výška poplatkov sa aj naďalej značne líši. Preto návrh Komisie na prepracovanie existujúcich právnych predpisov o prístupe na trh železničnej dopravy vydaných v septembri 2010²²² obsahuje podrobnejšie ustanovenia, ktoré vysvetľujú, ako sa tieto zásady musia používať.
501. Infraštruktúra a prevádzkové náklady letísk sa čiastočne hradia prostredníctvom príjmov z leteckých činností (letecké poplatky), z príjmov neleteckých činností (napríklad príjmy z prenájmu obchodov, parkoviská) a z vlastných prostriedkov letísk. V dôsledku vytvorenia európskeho leteckého trhu v roku 1992 a zavedenia hospodárskej súťaže na úrovni EÚ a na medzinárodnej úrovni európske letiská čím ďalej tým viac pracujú ako „normálne“ podniky v konkurenčnom prostredí, aj keď situácia stovák letísk v Európskej únii je veľmi rozdielna. Európske právne predpisy vo forme smernice 2009/12 o letiskových poplatkoch zohľadňujú rôznosť európskych letísk a spôsoby financovania a nesnažia sa zaviesť jednotný systém financovania infraštruktúry a prevádzkových nákladov. Transpozícia smernice sa má v členských štátoch uskutočniť do marca 2011 a Komisia podá správu o jej vykonávaní do roku 2013.
502. V námornej doprave je situácia v poplatkoch za používanie infraštruktúry medzi členskými štátmi značne rozdielna v závislosti od zavedeného prístavného systému, keď prevádzkové a investičné náklady sa niekedy hradia z prístavných

²¹⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 1999/62/ES zo 17. júna 1999 o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami zmenená a doplnená smernicami 2006/38/ES a 2006/103/ES,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1999L0062:20070101:SK:PDF>

²²⁰ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii v znení ďalších právnych predpisov,
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:2001L0014:20071204:SK:PDF>

²²¹ Pozri odkaz v poznámke č. 2.

²²² KOM(2010)474, 17.9.2010.

poplatkov, koncesii a ostatných príjmov; v iných prípadoch náklady na výstavbu a bagrovanie pokrýva priamo štát. Komisia trvá na potrebe väčšej transparentnosti v rôznych položkách, ktoré sa skladajú z prístavných poplatkov, a v úrovni spoplatnenia, ako aj na potrebe väčšieho súladu s príslušnými nákladmi. Naďalej bude sledovať výšku prístavných poplatkov a ich vzťah k základným nákladom. Komisia môže posúdiť ďalšie opatrenia v tejto oblasti, ak si to podmienky a vývoj trhu vyžadujú.

503. V budúcnosti budú používatelia dopravy pravdepodobne hradit' vyšší podiel nákladov na výstavbu infraštruktúry než v súčasnosti. Prispelo by to k menej zdeformovanému výberu druhov dopravy a efektívnejším rozhodnutiam o organizácii a umiestnení činností. Návratnosť nákladov na výstavbu by sa mala dosiahnuť za dobu, ktorá zodpovedá ekonomickej životnosti zariadenia. V prípade prác súvisiacich s rozšírením by sa mohli posúdiť systémy koncesii, ako aj predbežné financovanie z poplatkov spojených s preťažením dopravy.

3.3.3. *Uvedenie zdaňovania dopravy do súladu s cieľmi udržateľnosti dopravy*

504. Mnohé odvetvia dopravy majú v porovnaní so zvyškom hospodárstva daňové výhody: zdanenie služobných áut, oslobodenie medzinárodnej námornej a leteckej dopravy od platby DPH atď. Niektoré z týchto opatrení môžu poskytovať rozporné stimuly s ohľadom na snahy zvýšiť efektívnosť dopravného systému a znížiť jeho externé náklady. Nasledujúce návrhy majú za cieľ navrhnúť prípadné úpravy, aby sa dosiahol väčší súlad medzi rôznymi prvkami zdanenia dopravy.

Služobné automobily

505. Služobné automobily sa definujú ako ľahké osobné vozidlá prenajímané alebo vlastnené podnikmi, ktoré zamestnanci používajú na svoje súkromné alebo služobné cesty. Podieľajú sa zhruba na 50 percentách všetkých nových predaných automobilov v EÚ²²³. Zdaňovanie služobných automobilov zahŕňa okrem iných prvkov zdaňovanie vecných dávok pre zamestnancov, pravidlá o oddelení súkromného a služobného používania a systémy zrážok z daní pre zamestnávateľov. Situácia vo väčšine členských štátov vedie k tomu, že systém zdaňovania služobných automobilov umelo a neopodstatnene podporuje ich používanie. Najmä keď sa pozrieme na zdaňovanie prídavkov k platu vo forme používania služobných automobilov zo strany zamestnancov, zistíme, že tieto prídavky sú vo väčšine členských štátov EÚ v porovnaní s neutrálnym zdaňovaním málo zdanené.
506. Dôsledky tejto nezrovnalosti sú značné. Posledná štúdia²²⁴ uskutočnená Komisiou odhadla, že priame straty z daňových príjmov 18 členských štátov EÚ zahrnutých do štúdie môžu dosahovať 0,5 % HDP EÚ (54 miliárd EUR). Zníženie úrovne blahobytu v dôsledku nezrovnalostí vo výbere dopravy zo strany zákazníkov, ktoré viedlo k vyššiemu vozidlovému parku, vyšším

²²³ Copenhagen Economics, 2009, Company Car Taxation. Subsidies, welfare and environment (Zdaňovanie firemných vozidiel. Dotácie, sociálna starostlivosť a životné prostredie), http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_papers/taxation_paper_22_en.pdf

²²⁴ Tá istá vyššie uvedená poznámka pod čiarou.

cenám automobilov a zvýšenej spotrebe paliva, je značné a pravdepodobne sa rovná 0,1 až 0,3 % HDP (15 až 35 miliárd EUR). Emisie CO₂ sú podporované stimulmi pre nákup väčšieho množstva paliva a väčších áut približne o 21 – 43 Mt (ekvivalent okolo 2 – 5 % emisií z cestnej dopravy).

507. Komisia posúdi prípadnú revíziu zdanenia služobných automobilov, aby sa odstránili nezrovnalosti a podporil rozvoj ekologických vozidiel.

Zdanenie vozidiel

508. V súčasnosti existuje len málo právnych predpisov EÚ o zdanení osobných automobilov a členské štáty používajú rôzne vnútroštátne pravidlá. Zdanenie vozidiel (cestné dane a registračné dane) nie je spojené len s vplyvom vozidla na životné prostredie, ale aj s takými parametrami, ako je hodnota, obsah valcov a výkon a hmotnosť motora. Väčšina členských štátov však v priebehu posledných rokov zaviedla dane na automobily, ktoré sú rozčlenené na základe emisií CO₂ z jednotlivých osobných áut. Táto situácia môže byť zdrojom nezrovnalostí na vnútornom trhu, možného dvojitého zdanenia, cezhraničného prevozu vozidiel z daňových dôvodov, administratívnych postupov, mimoriadnych nákladov, straty času a rôznych prekážok tak pre európskych občanov, ako aj pre automobilový priemysel a obchod²²⁵.

Daň z pridanej hodnoty

509. Dopravné služby, podobne ako všetky ostatné služby dodávané v rámci EÚ zdaniteľnou osobou, podliehajú v súčasnosti dani z pridanej hodnoty. Pokiaľ sa používa DPH, poskytovanie osobnej dopravy sa zdaňuje podľa toho, kde sa doprava fakticky uskutočňuje, a to úmerne prejedným vzdialenostiam, a členské štáty môžu vymerať sadzbu zníženú minimálne o 5 %^{226, 227}.
510. Právne predpisy EÚ týkajúce sa DPH však ponechávajú rámec pre osobnú dopravu, podľa ktorého môže byť na základe odchýlky udelenej členským štátom aj naďalej oslobodená od platenia DPH. V súčasnosti sa postupy uplatňované členskými štátmi značne odlišujú. Zatiaľ čo v prípade medzinárodnej osobnej dopravy je námorná a letecká doprava oslobodená od DPH v celej EÚ-27, DPH sa platí vo vnútrozemskej vodnej, železničnej a cestnej doprave v Belgicku, Nemecku, Španielsku a Holandsku. Francúzsko vyberá DPH vo vnútrozemskej vodnej doprave, Grécko a Rakúsko v železničnej a cestnej doprave a Poľsko a Slovinsko len v cestnej doprave²²⁸. Okrem toho od

²²⁵ KOM (2002) 431, oznámenie o zdaňovaní osobných motorových vozidiel v Európskej únii – Možnosti konať na vnútroštátnej úrovni a na úrovni Spoločenstva.

²²⁶ Informácie o súčasných sadzbách DPH používaných v členských štátoch EÚ sú k dispozícii na: http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/vat/how_vat_works/rates/vat_rates_en.pdf

²²⁷ Konzultačný dokument Európskej komisie o DPH dospel k záveru, že: „Súčasná pravidlo, ktorým sa riadia služby osobnej dopravy, a to je spoplatnenie podľa prejdenej vzdialenosti, sa ukázalo ako veľmi nepraktické a ťažké na uplatňovanie na vnútornom trhu bez daňových hraníc. Má za následok, že autokarová spoločnosť, ktorá prepravuje turistov z Paríža do Amsterdamu, musí na každú príslušnú časť cesty uplatniť francúzsku, belgickú a holandskú DPH a daňovému orgánu každého príslušného štátu zaplatiť zodpovedajúcu sumu DPH.“

²²⁸ Európska komisia, GR TAXUD. 2010. Sadzby DPH uplatňované v členských štátoch Európskej únie,

zavedenia DPH v medzinárodnej námornej a leteckej doprave bolo v platnosti oslobodenie týkajúce sa medzinárodnej dopravy, ktoré určitým poskytovateľom osobnej dopravy umožňuje nakupovať niektoré tovary a služby bez DPH. To znamená, že zdaňovanie osobnej dopravy daňou z pridanej hodnoty kombinuje rôzne daňové úľavy v závislosti od druhu dopravy používaného na zaistenie prepravy a od miesta, kde sa doprava má uskutočniť.

511. Tieto daňové úľavy spôsobili zložitosť súčasného systému DPH vzťahujúceho sa na osobnú dopravu a je sporné, či tieto pravidlá zaisťujú rovnaké podmienky v odvetví. Pre dobré fungovanie vnútorného trhu a hospodárskej súťaže medzi jednotlivými druhmi dopravy je preto dôležité v odvetví dopravy harmonizovať pravidlá DPH. Štúdia²²⁹, ktorú uskutočnila Komisia v roku 1997, zistila, že: „*Odhady ukazujú, že do roku 2005 by vysokorychlostné železnice mohli mať o 36 203 až 295 900 menej cestujúcich, ak sa nezrovnalosť spôsobená existujúcou daňou z pridanej hodnoty neodstráni. Táto nezrovnalosť predstavuje až 1,3 % prepráv vysokorychlostnými železnicami...*“
512. V decembri 2010 prijala Komisia Zelenú knihu o budúcnosti DPH²³⁰, ktorou začala verejnú konzultáciu o tom, ako môže byť systém DPH EÚ posilnený a zdokonalený v prospech občanov, podnikov a členských štátov. Vzhľadom na zložitosť zdaňovania osobnej dopravy daňou z pridanej hodnoty a možné ekonomické nezrovnalosti, ktoré môže vyvolať, sa otázka rieši s prihliadnutím na uvedené úvahy.

3.3.4. *Dopravná infraštruktúra a dopravné služby: dotácie a štátna pomoc*

513. Odvetvie dopravy dostáva veľké množstvo priamych a nepriamych dotácií. Výstavba dopravnej infraštruktúry – okrem koncesovaných diaľnic – sa financuje väčšinou z verejných peňažných prostriedkov. Prevádzkovatelia dopravných spojení osobnej dopravy do/zo vzdialených alebo málo rozvinutých oblastí dostávajú náhrady v rámci záväzku služby vo verejnom záujme (PSO)²³¹. V železničnej doprave možno poskytovať dotácie dokonca aj na spojenia medzi husto obývanými oblasťami. Odhaduje sa, že prevádzkové náklady verejnej dopravy v mestách sa dotujú zhruba z 50 %.
514. Vzhľadom na to, že sa môžu vyskytnúť okolnosti, za ktorých sú dotácie z hľadiska efektívnosti zdôvodnené externými prínosmi dopravy, je dôležité, najmä v dobe, keď sa verejné financovanie stáva vzácnou, posúdiť dôvody dotácií na infraštruktúru a na prevádzkové náklady.
515. Pravidelne sa kladie otázka, či verejné financovanie dopravnej infraštruktúry predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Existujúce

http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/vat/how_vat_works/rates/vat_rates_en.pdf

²²⁹ Spoločnosť KPMG. 1997. Štúdia o systéme DPH a hospodárskej súťaži v oblasti osobnej dopravy, http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/pass_tran_kpmg_final.pdf

²³⁰ „Smerom k jednoduchšiemu, odolnejšiemu a efektívnejšiemu systému DPH“, KOM(2010) 695. Pracovný dokument útvarov Komisie SEK(2010) 1455 dopĺňa Zelenú knihu.

²³¹ Pozri diskusiu o záväzku služieb vo verejnom záujme v časti III.1. Jednotný dopravný priestor: odstraňovanie zostávajúcich prekážok pre efektívne kombinovanie viacerých druhov dopravy.

usmernenia o štátnej pomoci pre železnice²³² a letiská²³³ túto otázku riešia len zbežne a sústreďujú sa na posúdenie zlučiteľnosti opatrení štátnej pomoci s článkom 107 ods. 3 ZFEÚ. V dôsledku toho sa štátna pomoc vo forme verejnej intervencie do výstavby infraštruktúry riadi judikatúrou súdov.

516. Súkromný sektor môže mať v mnohých prípadoch nedostatok podnetov a/alebo finančnej spôsobilosti, aby zaistil dopravnú infraštruktúru na optimálnej úrovni z hľadiska spoločnosti. Týka sa to predovšetkým „základnej“ infraštruktúry, ktorá má dobu životnosti a amortizačnú dobu prekračujúcu časový horizont prijateľný pre súkromných investorov, alebo v prípade ktorej sa náklady nemôžu uhradiť zodpovedajúcim spoplatnením používateľov (napr. pobrežné hrádze v prístavoch)²³⁴.
517. Pretože otázka charakteru štátnej pomoci na verejné financovanie základnej infraštruktúry a paralelnej ziskovosti komerčne financovaných činností nemusí byť úplne jasná, Komisia sa zameria na poskytnutie vysvetlenia a na jednotné zaobchádzanie s verejným financovaním dopravnej infraštruktúry. Vysvetlenie právneho rámca však nezmenšuje potrebu uplatňovať komplexné a jednotné analýzy nákladov/výnosov na rôzne projekty infraštruktúry s cieľom určiť priority financovania.
518. Do financovania dopravných služieb zasahujú tiež verejné rozpočty. Okrem prípadu neziskových spojení so vzdialenými oblasťami uskutočňovaných z dôvodu služby vo verejnom záujme sa niektoré dopravné činnosti považujú za hodné podpory, pretože majú napríklad menší vplyv na životné prostredie, alebo plnia spoločenskú funkciu (železničná, verejná doprava). Možnosť vyberať poplatky za dopravné externality by v budúcnosti zmenila relatívne postavenie rôznych druhov dopravy a prípadne by odstránila potrebu vyrovnávania nerovnováh dotáciami do prevádzky.
519. Verejné financovanie sa poskytuje tiež v prípade činností vystavených medzinárodnej konkurencii. Týka sa to najmä námornej dopravy, kde je úlohou Komisie posúdiť, aké formy verejnej podpory by mohli byť účelné vo zvyšovaní bezpečnej lodnej dopravy priaznivej z hľadiska životného prostredia a zamestnanosti Európanov na palubách lodí a na pobreží bez negatívnych vplyvov na hospodársku súťaž na vnútornom trhu. Od roku 1989 bolo cieľom EÚ podporovať preregistráciu lodí do registrov EÚ a rozšíriť európske námorné zoskupenie. Medzinárodná dimenzia odvetvia námornej dopravy a pretrvávajúce riziko, že európski vlastníci lodí by mohli opustiť Európu a podstatne oslabiť európske námorné zoskupenie a jeho znalosti a zamestnaneckú základňu, je dôvodom, prečo je otázka verejnej podpory tohto odvetvia mimoriadne dôležitá. Ostrá medzinárodná konkurencia a nedostatok rovnakých podmienok na medzinárodnej úrovni pre lodnú dopravu – ktoré doteraz odôvodňovali poskytovanie štátnej pomoci – sa ešte stále vyskytujú vo veľkom meradle.

²³² Oznámenie Komisie: Usmernenia Spoločenstva o štátnej pomoci železničným podnikom, 2008/C 184/07, kapitola 2: Verejná podpora železničných podnikov prostredníctvom financovania infraštruktúr.

²³³ Oznámenie Komisie: Usmernenia Spoločenstva týkajúce sa financovania letísk a štátnej pomoci na začatie činnosti pre letecké spoločnosti s odletom z regionálnych letísk, 2005/C 312/01.

²³⁴ Tieto druhy otázok sa v ekonómii uvádzajú ako „zlyhania trhu“ kvôli existencii neúplných finančných trhov, charakteristike „verejných statkov“, neoddeliteľnosti a kladným vonkajším účinkom siete.

Usmernenia o štátnej pomoci pre námornú dopravu boli prijaté v rokoch 1997 a 2004. Preskúmanie usmernení z roku 2004 by sa malo uskutočniť v roku 2015/2016.

39. Inteligentné stanovovanie cien a zdaňovanie

Fáza I (do roku 2016)

Poplatky a dane z dopravy by sa mali upraviť. Mali by podporiť úlohu dopravy pri propagácii európskej konkurencieschopnosti. Celková záťaž pre odvetvie by zároveň mala odrážať celkové náklady dopravy, pokiaľ ide o infraštruktúru a externé náklady.

- Zrevidovať zdanenie motorových palív a jasne identifikovať komponenty energie a CO₂.
- Postupne zaviesť povinné spoplatnenie infraštruktúry pre ťažké nákladné vozidlá. Nahradiť existujúce spoplatnenia používateľov režimom, ktorým by sa zaviedla spoločná tarifná štruktúra a nákladové komponenty ako napr. úhrada nákladov súvisiacich s opotrebovaním, hlukom a miestnym znečistením.
- Prehodnotiť existujúce režimy spoplatnenia využívania ciest a ich zlučiteľnosť so zmluvami EÚ. Vypracovať usmernenia týkajúce sa uplatňovania internalizácie poplatkov na cestné vozidlá, ktoré by zahŕňali sociálne náklady spojené s preťažením dopravy, miestnym znečistením emisiami CO₂ – ak nie je zahrnuté v dani z paliva – hlukom a nehodami. Poskytnúť členským štátom podnety na pilotné projekty s cieľom implementovať režimy zodpovedajúce týmto usmerneniam.
- Pokračovať v internalizácii externých nákladov vo všetkých druhoch dopravy pri uplatňovaní spoločných zásad a zároveň s ohľadom na špecifiká každého druhu.
- Vytvoriť rámec na vyčlenenie ziskov z dopravy na rozvoj integrovaného a efektívneho dopravného systému.
- V prípade potreby vydať spresňujúce usmernenia týkajúce sa verejného financovania jednotlivých druhov dopravy a dopravnej infraštruktúry.
- V prípade potreby prehodnotiť zdaňovanie dopravy, konkrétne prepojiť zdaňovanie vozidiel s ich vplyvom na životné prostredie, zamyslieť sa nad možným spôsobom preskúmania súčasného systému DPH týkajúceho sa prepravy osôb a zrevidovať zdaňovanie služobných vozidiel, aby sa odstránili nezrovnalosti a uprednostnilo používanie ekologických vozidiel.

Fáza II (od roku 2016 do roku 2020)

- V nadväznosti na fázu I pokračovať v zavádzaní celkovej a povinnej internalizácie externých nákladov (okrem povinnej úhrady nákladov súvisiacich s opotrebovaním sa to zároveň týka hluku, miestneho znečistenia a preťaženia dopravy) v cestnej a železničnej doprave. Internalizovať náklady súvisiace s miestnym znečistením a hlukom v prístavoch a na letiskách, ako aj znečistením ovzdušia na mori a preskúmať povinné uplatňovanie internalizačných poplatkov na všetkých vnútrozemských vodných cestách na území EÚ. Rozvinúť trhové opatrenia s cieľom naďalej znižovať emisie skleníkových plynov.

4. VONKAJŠÍ ROZMER

4.1. Rozšírenie pravidiel vnútorného trhu a posilnenie dopravného dialógu s hlavnými partnermi

520. Medzinárodná úloha EÚ je mimoriadne dôležitá pre námornú a leteckú dopravu, ktoré sú svojou podstatou globálne odvetvia. Aby si Európa v nasledujúcich desaťročiach udržala význačné postavenie na týchto trhoch, musí vystupovať jednotne pri tých príležitostiach, ktoré na globálnej úrovni spájajú vlády, zástupcov odvetvia a regulačné orgány. Musí sa zabezpečiť účinnejšia koordinácia medzi členskými štátmi. V tomto ohľade sa musia plne využiť nové príležitosti zastúpenia EÚ na medzinárodných fórach, ako to predpokladá Lisabonská zmluva.

521. Strategické a odvetvové dialógy už prebiehajú s niektorými našimi hlavnými partnermi, ako sú Spojené štáty americké, Rusko, Čína, Japonsko, Kanada a Austrália a hodláme ich rozšíriť na Brazíliu, Indiu a Južnú Afriku. Rozvíjajúce sa hospodárstva budú v obchode s EÚ hrať čím ďalej tým väčšiu úlohu, ale potrebujú tiež dôkladnú modernizáciu svojho dopravného systému. EÚ by mohla zdieľať svoje odborné znalosti z oblasti dopravy, využiť svoju technickú vedúcu pozíciu a podporovať svoje normy interoperability na celom svete.

4.2. Podpora cieľov energetickej účinnosti a cieľov súvisiacich s klimatickými zmenami na mnohostranných fórach

522. Úsilia, ktoré vyvíja EÚ s cieľom znížiť emisie CO₂ a iných znečisťujúcich látok a tiež zvýšiť energetickú účinnosť, by neboli efektívne a jej konkurencieschopnosť by bola oslabená, ak by jej hlavní partneri nasledovali podobné stratégie. Podpora stratégií EÚ prostredníctvom hlavných existujúcich medzinárodných fór (napr. Medzinárodné dopravné fórum) alebo organizácií (ako je ICAO alebo IMO), ako aj prostredníctvom pravidelných bilaterálnych dialógov, má preto zásadný význam. Mali by sme tiež spojiť úsilia a finančné prostriedky v oblasti výskumu s našimi hlavnými dopravnými partnermi s cieľom vyvíjať efektívnejšie dopravné systémy a vozidlá.

4.3. Medzinárodný dialóg o bezpečnosti dopravy

523. Po útokoch z 11. septembra sa – na základe iniciatívy EÚ – podniklo veľa krokov na rozvoj protiopatrení (najskôr v leteckej doprave, ale rýchlo nasledovali podobné opatrenia v námornej doprave), aby sa zabránilo takej dramatickej udalosti a aby k nej nedošlo znovu. Terorizmus je globálna hrozba a úspešne sa môže riešiť len v medzinárodnom rámci. Medzinárodná spolupráca a harmonizácia pravidiel a postupov v oblasti bezpečnosti a ochrany súkromia majú veľký význam na bilaterálnej (napr. dialóg o bezpečnosti dopravy EÚ–USA) alebo na multilaterálnej úrovni (ICAO, IMO).

524. Sú taktiež potrebné opatrenia s cieľom pôsobiť proti rizikám pirátstva a opatrenia EÚ by sa mali zamerať na včasné preventívne opatrenia zavedené v zónach vystavených riziku. Integrovaný prístup by mohol zapojiť hlavných partnerov EÚ a dotyčné krajiny a zahŕňať lepšie monitorovanie, posilnenú výmenu informácií, vytváranie kapacity a boj s chudobou a korupciou ako základné príčiny tohto druhu ohrozenia.

4.4. Rozšírenie našej dopravnej politiky a infraštruktúry na našich susedov

525. Užšia hospodárska integrácia a zvýšená mobilita tovaru a cestujúcich s našimi susedmi bude jeden z kľúčových problémov, ktorý bude musieť Európa v budúcnosti riešiť. Nové trendy a cesty v doprave by mohli v nadchádzajúcich desaťročiach nadobudnúť väčší význam, čo bude mať určite vplyv na rozvoj infraštruktúry spájajúcej tieto cesty a to bude mať vplyv tiež na rozvoj a zmenu umiestnenia hlavných vstupných brán do EÚ.
526. Rozšírenie hlavných transeurópskych dopravných ciest na susedné krajiny bolo dôležitým cieľom pre Úniu, ktorá s nimi tiež zdieľa svoje záujmy. V tejto súvislosti by sa spolu s rozvojom koridorov nákladnej dopravy pre rýchlu a konkurencieschopnú cezhraničnú dopravu v rámci EÚ malo aktívne sledovať ich rozšírenie na susedné krajiny.
527. Komisia preto pripravuje oznámenie s cieľom ustanoviť podmienky pre novelizovanú dopravnú politiku so svojimi susednými partnermi. Cieľom je poskytnúť zastrešujúcu jednotnú politiku pre podporu dopravnej infraštruktúry a rozvoj trhu v susedných krajinách EÚ za pomoci dopravy, rozšírenia, zahraničných politík a politík voči susedom s rôznymi politickými a finančnými iniciatívami, aby bola doprava efektívnejšia a aby sa viac priblížila normám EÚ.
528. Kríza spôsobená v apríli 2010 mrakom sopečného popola ukázala zraniteľnosť nielen európskeho dopravného systému, ale aj spojení so susednými krajinami. Preukázala potrebu vyvíjať ešte väčšie medzinárodné úsilie s cieľom zabezpečiť mechanizmus pomoci a zvýšiť odolnosť systému.
529. EÚ v nedávnej minulosti vytvorila na regionálnej úrovni úspešné rámce spolupráce v oblasti dopravy so svojimi hlavnými partnermi. EUROMED, so stredomorskými krajinami, Severná dimenzia Partnerstvo v oblasti dopravy a logistiky (NDPTL), pozorovateľský výbor pre dopravu v juhovýchodnej Európe (SEETO) a tiež dopravné fórum EÚ–Afrika. Cieľom týchto rámcov spolupráce je poskytnúť spoločné odpovede prispôbené potrebám užívateľov o otázkach, ktoré ovplyvňujú rozvoj dopravy v týchto oblastiach. Tieto partnerstvá by sa mali v budúcnosti rozšíriť, lebo sa ukázali ako jediný účinný nástroj nielen na posilnenie dopravných vzťahov, ale aj na zvýšenie politickej regionálnej spolupráce. Vzor dopravnej zmluvy so západným Balkánom by sa mohol využiť na rozšírenie pravidiel EÚ na ostatné susedné krajiny. Spolupráca so susednými partnermi v spoločných morských oblastiach je tiež dôležitá.
530. Dokončenie spoločného európskeho leteckého priestoru, ktorý zahŕňa 58 krajín a 1 miliardu obyvateľov, by vytvorilo skutočne integrovaný letecký trh pokrývajúci EÚ a jej najbližšie oblasti. Zaistilo by unifikované regulačné prístupy v oblasti bezpečnosti, bezpečnostnej ochrany a v iných oblastiach dôležitých pre letectvo a konkretizovalo by to susedskú politiku Únie v oblasti dopravy.
531. A napokon by táto spolupráca mala zahŕňať tiež výskumné a inovačné partnerstvá s cieľom nájsť spoločné riešenie problémov súvisiacich s interoperabilitou systémov riadenia dopravy, ochranou a bezpečnosťou.

4.5. Posilnenie spolupráce s cieľom odstrániť dopravné prekážky

532. Podniky EÚ narážajú na množstvo obmedzení, keď sa snažia rozšíriť svoje podnikanie na tretie trhy. V tejto súvislosti rozširovanie prístupu produktov odvetvia dopravy na trh musí postupovať spoločne s úsiliami zameranými na odstraňovanie prekážok obchodu. Je nutná podpora spoločných sociálnych a environmentálnych noriem, aby sa odvetvie dopravy stalo skutočne globálnym a aby sa zamedzilo nespravodlivej konkurencii, a súčasne treba prijať celosvetové spoločné technické normy (ktoré by mohli vychádzať z noriem EÚ) s cieľom posilniť konkurencieschopnosť a udržateľnosť odvetvia dopravy ako celku.
533. V letectve sa komplexné dohody o leteckej doprave so Spojenými štátmi americkými a Kanadou môžu považovať za referenčnú hodnotu globálne pre celé odvetvie. Nastal však čas rozšíriť túto politiku na iných európskych hlavných ekonomických a obchodných partnerov, a to najmä v Ázii, Latinskej Amerike a na Strednom Východe. V námornej doprave je tiež dôležité zlepšiť výmeny a spoluprácu s hlavnými krajinami na celom svete vzhľadom na globálny charakter činnosti námornej dopravy.
534. Ďalší krok na zvýšenie konkurencieschopnosti EÚ je zapojenie našich obchodných partnerov s cieľom odstrániť prekážky pre investície, pritiahnúť medzinárodný kapitál do letectva a normalizovať tým odvetvie tak, že sa umožnia fúzie a akvizície ako v každom inom odvetví ekonomiky. Okrem toho znížiť administratívnu záťaž pre dopravcov a zabezpečiť maximálnu efektívnosť v colných či iných postupoch pri vstupe do EÚ. Vytvorenie rámca pre výmenu dopravnej dokumentácie a jasné, jednoduché a efektívne postupy by mohli viesť k zriadeniu vyčlenených rýchlych dopravných koridorov medzi EÚ a jej obchodnými partnermi.
535. Pokiaľ ide o námornú dopravu, po zrušení výnimky pre združenia linkových lodných dopravcov týkajúcej sa obchodu do a z EÚ Komisia prijíma príslušné opatrenia na urýchlenné odstránenie výnimiek v stanovovaní cien pre združenia linkových lodných dopravcov, ktoré existujú v jurisdikciách mimo EÚ²³⁵.
536. Arktická oblasť sa dostala do stredu pozornosti mnohých krajín nielen v súvislosti s jej prírodnými zdrojmi, ale aj s ohľadom na arktickú obchodnú plavbu, ktorá otvára nové a kratšie lodné cesty. Je potrebný spoločný medzinárodný postup, aby sa komerčné činnosti dali do súladu s cieľom chrániť túto námornú oblasť.
537. Nie na poslednom mieste musí Európa v príslušných medzinárodných dopravných organizáciách vystupovať jednotne. Jej hospodárska sila a integrované politiky by sa mali právne odraziť v globálnom rámci. Plnoprávne členstvo EÚ v ICAO, IMO a iných medzinárodných organizáciách by lepšie určovalo naše politiky a hájilo naše záujmy.

²³⁵ Pozri nariadenie Rady (ES) č. 1419/2006 z 25. septembra 2006, ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 4056/86, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 zmluvy na námornú dopravu a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1/2003 tak, aby do jeho pôsobnosti bola zahrnutá kobotáž a medzinárodné trampové služby, bod odôvodnenia 11.

40. Doprava vo svete: Vonkajší rozmer

Doprava má predovšetkým medzinárodný charakter. Z tohto dôvodu je väčšina krokov v tejto bielej knihe prepojená s cieľmi týkajúcimi sa vývoja dopravy za hranicami EÚ. Otváranie trhov dopravných služieb, produktov a investícií v tretích krajinách má aj naďalej vysokú prioritu. Problematika dopravy je preto súčasťou všetkých obchodných rokovaní (WTO, regionálnych aj bilaterálnych). Prijmú sa pružné stratégie s cieľom zabezpečiť rolu EÚ ako tvorcu noriem v odvetví dopravy. Na tento účel sa Komisia zameria na tieto oblasti:

- Rozšírenie pravidiel vnútorného trhu prostredníctvom činnosti medzinárodných organizácií (WTO, ICAO, IMO, OTIF, OSŽD, UNECE, medzinárodné riečne komisie atď.) a prípadne dosiahnutie plnoprávneho členstva EÚ. Celosvetová podpora európskych noriem pre bezpečnosť, ochranu, súkromie a životné prostredie. Posilnenie dialógu vedeného s hlavnými partnermi v oblasti dopravy.
- Dokončenie spoločného európskeho leteckého priestoru, ktorý zahŕňa 58 krajín a miliardu obyvateľov. Uzavretie komplexných dohôd o leteckých službách s kľúčovými hospodárskymi partnermi (Brazília, Čína, India, Rusko, Južná Kórea atď.) a odstránenie obmedzenia investícií do leteckej dopravy v tretích krajinách. Podpora zavedenia technológie SESAR v celom svete.
- Aktívna účasť na multilaterálnych fórach a v bilaterálnych vzťahoch s cieľom propagovať politiku zameranú na ciele súvisiace s energetickou efektívnosťou a zmenou klímy stanovené v tejto bielej knihe.
- Nepretržité využívanie multilaterálnych (ICAO, IMO a WCO) a bilaterálnych rokovaní na riešenie problému terorizmu pomocou budúcich medzinárodných dohôd a intenzívnejšieho dialógu o bezpečnostnej ochrane so strategickými partnermi, najmä s USA. Spolupráca v otázkach spoločného posudzovania ohrozenia, odbornej prípravy úradníkov tretích krajín, spoločných inšpekcií, prevencie pirátstva atď. Zabezpečenie medzinárodného uznania koncepcie EÚ týkajúcej sa jednorazovej bezpečnostnej kontroly.
- Vytvorenie rámca pre spoluprácu s cieľom rozšíriť politiku dopravy a infraštruktúry na našich najbližších susedov, čím by sa dosiahlo lepšie prepojenie infraštruktúry a užšia trhová integrácia vrátane prípravy plánov na zabezpečenie continuity mobility.
- Spolupráca so stredozemskými partnermi pri implementácii stredozemnej námornej stratégie s cieľom posilniť námornú bezpečnosť, ochranu námornej dopravy a námornú kontrolu.
- Prijatie príslušných opatrení na urýchlenné odstránenie výnimiek týkajúcich sa združení linkových lodných dopravcov mimo EÚ.
- Na základe zriadených výskumných a inovačných partnerstiev nájsť spoločné riešenie problémov súvisiacich s interoperabilitou systémov riadenia dopravy, udržateľnými nízkouhlíkovými palivami, bezpečnosťou a ochranou.

