

Návrh Bílé knihy evropské dopravní politiky

28. března vydala Evropská komise sdělením MEMO/11/197 informaci o svém návrhu Bílé knihy evropské dopravní politiky do roku 2050 s určitou etapizací pro rok 2020 a 2030. Sama Bílá kniha dopravní politiky: Silniční mapa k Jednotné evropské dopravní oblasti - Ke konkurenceschopnému a zdrojově efektivnímu dopravnímu systému, která se má projednat v Radě v červnu, má jen 17 stran anglického textu, avšak přílohu, zdůvodnění a hodnocení vlivu s celkovým rozsahem několika set stran. Po projednání v Radě zřejmě vyjde český překlad některých částí této dokumentace. Základní informace by ale měly být k dispozici co nejdříve. Pokouším se o to tímto výtahem se stručným komentářem.

Účinné dopravní systémy mají rozhodující význam pro světovou konkurenceschopnost evropských podniků. Logistika, doprava, skladování tvoří 10–15 % nákladů evropských podniků na konečný produkt. Kvalita dopravních služeb má velký vliv na kvalitu lidského života. Každá domácnost vydává na dopravní produkty a služby v průměru 13,2 % svého rozpočtu.

Hlavní úkoly dopravní politiky

Mobilita se bude dále rozvíjet. Evropská doprava je ale na rozcestí. Před systémem dopravy je řada úkolů:

- U dodávek nafty se zvýší nejistota dodávek z důvodu rizikových zdrojů, rostoucího nedostatku a extrémního kolísání cen. Očekává se, že cena se do roku 2050 oproti úrovni v roce 2005 více než zdvojnásobí (v roce 2005 stál barel ropy 59 USD).
- Doprava je energeticky účinnější, ale
 - je ještě z 96 % závislá na ropě,
 - přetížení dopravou stojí Evropu každoročně zhruba 1 % HDP.
- Je třeba podstatně snížit světové emise skleníkových plynů, aby se omezila změna klimatu v roce 2050 nejvýše na +2 °C proti roku 1990. Má-li to být dosaženo, musí EU do roku 2050 snížit emise celkem o 80–95 % pod úroveň roku 1990.
- Znepokojující je zejména přetížení dopravy silniční a letecké. Předpokládá se, že v roce 2030 nákladní doprava v porovnání s rokem 2005 vzroste zhruba o 40 % a do roku 2050 o něco více než o 80 %.
- Osobní doprava by rostla poněkud pomaleji než nákladní: o 34 % do roku 2030 a o 51 % do roku 2050.
- Infrastruktura je ve východních a západních částech EU rozvinuta nerovnoměrně. V nových členských státech je v současné době pouze asi 4 800 km dálnic a žádné samostatné vysokorychlostní železniční tratě; klasické tratě jsou často ve špatném stavu.

- Odvětví dopravy v EU čelí silící konkurenci rychle se rozvíjejících světových trhů dopravy. Úplný přehled nejdůležitějších statistických údajů o dopravě je k dispozici na adrese: Doprava 2050: 50 přehledů údajů a čísel.

Doprava 2050: Hlavní opatření

Cílem strategie rozvoje dopravy do roku 2050 je vytvořením jednotného dopravního prostoru zavést transformaci dopravy hluboké strukturální změny.

Pro nejbližší roky (2011–2014) se plánují tato klíčová opatření:

- zásadní přehodnocení regulačního rámce pro železniční dopravu (železniční balíček 2012–2013). Jádrem rozvoje dopravy do roku 2050 je nutná transformace železniční dopravy, aby se stala atraktivnější a do roku 2050 se podařilo velmi výrazně zvýšit její podíl na trhu osobní i nákladní dopravy na střední vzdálenosti (do 300 km).
 - Ovšem v současnosti připadá v silniční dopravě do 300 km přes 1/2 na vzdálenosti

do 50 km a 3/4 objemu na vzdálenosti do 150 km.

- Cílem je zároveň ztrojnásobit do roku 2030 délku stávající vysokorychlostní železniční sítě.
- To vše si vyžádá velké změny regulačního rámce pro železniční dopravu; do něho patří otevření trhu služeb vnitrostátní osobní dopravy, zavedení jednotných struktur řízení pro koridory nákladní železniční dopravy, strukturální oddělení správců infrastruktury od poskytovatelů služeb a zlepšení regulačního prostředí s cílem zatraktivnit železniční dopravu pro soukromé investice.
- Komise předloží ambiciózní soubor legislativních iniciativ pro odvětví železniční dopravy v letech 2012–2013.

Pro vytvoření skutečně jednotného evropského dopravního prostoru má zásadní význam páteřní síť strategické infrastruktury.

- V roce 2011 Komise předloží nové návrhy evropské páteřní „multimodální“ sítě (zveřejní pokyny, harmonogramy /silniční mapy/ a návrhy financování transevropské sítě TEN-T. Finanční prostředky EU z fondů pro TEN-T, Fondu soudržnosti a strukturálních fondů by měly být využívány koncepčně, proto budou poskytovány podle jediného rámce.
- Podmíněnost financování bude zárukou orientace na priority EU a zavádění nových technologií (dobíjecí/čerpací stanice pro nová vozidla, nová technologie řízení dopravy).

Vytvoření plně funkčního multimodálního dopravního systému vyžaduje, aby byly odstraněny nedostatky a překážky v ostatních klíčových částech sítě, např. prostřednictvím letištního balíčku, který má zlepšit výkonnost a kapacitu letišť (2011), sdělení o vnitrozemské vodní dopravě, které má odstranit překážky a zlepšit efektivnost využívání vnitrozemských vodních cest (2011), či iniciativy „e-maritime“ pro bezpapírovou a inteligentní námořní dopravu (2011), jež je součástí





myšlenky vytvořit pro námořní dopravu prostor skutečného „modrého pásma“ bez překážek. Komise bude též pracovat na odstranění omezení silniční kobotáže (2012–2013).

Vytvoření spravedlivého finančního prostředí: nová koncepce dopravních poplatků, které je nutno restrukturalizovat, aby bylo možné ve větší míře uplatnit zásadu „platí znečišťovatel a uživatel“. Mezi hlavní opatření bude patřit:

- zveřejnění pokynů, jak vztáhnout náklady na infrastrukturu na osobní vozidla (2012);
- v druhé fázi předložení návrhu rámce pro uplatňování internalizace nákladů na všechna silniční vozidla (kromě vozů s eurozámkou) se zahrnutím nákladů na infrastrukturu a společenských nákladů spojených s přetížením, místním znečištěním emisemi CO₂ (není-li zahrnuto v dani z pohonných hmot), hlučností a dopravními nehodami. Členské státy se budou moci samy rozhodnout o výběru těchto poplatků, ale pokud se pro výběr rozhodnou, budou postupovat podle společného unijního rámce;
- pokračování internalizace externích nákladů u ostatních druhů dopravy;
- zajištění stabilního financování dopravy uplatňováním zásady vyčlenění příjmů vybraných od uživatelů dopravních služeb na rozvoj integrované a účinné sítě (určitá část poplatků z dopravy bude zpětně investována do dopravy. Tím budou zajištěny potřebné fondy na vysoce kvalitní dopravní infrastrukturu;
- postupné zavádění evropských elektronických systémů výběru mýtného – například:
 - od října 2012 začne fungovat evropská služba elektronického mýtného pro nákladní vozidla a o dva roky později pro všechny druhy vozidel,
 - zajištění, aby řidiči nákladních vozidel mohli platit různé mýtné za využití dálnic elektronicky a prostřednictvím jediného poskytovatele služeb pro celou Evropu. Mohly by tak být nahrazeny rozmanité systémy, které se nyní v 21 členských státech vybírajících mýtné používají;
- princip je stejný jako u mobilních telefonů – poplatek plyne vašemu vnitrostátnímu operátorovi/příslušnému orgánu, ať jste kdekoli

v Evropě. A s elektronickým výběrem mýtného mohou být sazby snadno upraveny podle měnících se podmínek (dopravní špička, vozy způsobující větší znečištění).

Strategický plán EU pro dopravní technologie (2011)

- Pro snížení emisí z dopravy v EU i ve zbytku světa bude mít klíčový význam výzkum a účinné zavádění nových technologií v městské, meziměstské a dálkové dopravě.
- V roce 2011 bude hlavní iniciativou strategický plán pro dopravní technologie, v němž by mělo dojít k přeskupení a změně zaměření evropské výzkumné a vývojové činnosti v dopravě.
- Prioritou bude výroba čistých, bezpečných a tichých dopravních prostředků pro všechny druhy dopravy.

Pozornost se zaměří především na alternativní paliva, nové materiály, nové pohonné systémy, nástroje informačních technologií a nástroje pro řízení a integraci složitých dopravních systémů.

- Strategický plán určí, kam směřovat peníze na výzkum, jakou strategii zavádění přijmout, aby se podnítilo a zajistilo prosazení nových technik a technologií na trhu, a jak připravit nezbytné unijní normy k zabezpečení konzistentního postupu v celé Evropě.

V rámci tohoto strategického plánu Komise v roce 2012 zveřejní strategii pro čisté dopravní systémy s informacemi o konkrétních opatřeních, motivujících k zavádění čistých dopravních prostředků a program přípravy celounijních norem jejich zavádění, např. pravidel pro interoperabilitu dobíjecí infrastruktury, pokynů a norem pro čerpací stanice apod.

Třístupňová strategie pro dopravu ve městech

Podstatnou částí strategie Doprava 2050 je dosažení pokroku v postupném vyřazení vozidel na konvenční paliva z dopravy ve městech do roku 2050 a jejich nahrazení automobily na elektrický, vodíkový či hybridní pohon, veřejnou hromadnou dopravou, chůzí nebo jízdou na kole.

Odpovědnost za dopravu ve městech zůstává převážně na členských státech a jednotlivých městech, která zvolí vhodnou kombinaci dopravních prostředků na svém území. Aby však přechod

k čistší dopravě ve městech usnadnila, zavede Komise

- postupy a finanční pomoc pro audity mobility a plány mobility ve městech na základě dobrovolnosti,
- zjistí, jaké jsou možnosti vyčlenění prostředků z fondu pro regionální rozvoj a fondu soudržnosti pro města a regiony, které předložily plány městské mobility.

Komise předloží návrhy rámce EU pro vybírání poplatků za užívání městských komunikací a režimy omezení vstupu, aby podpořila rostoucí počet členských států, které chtějí tyto režimy uplatňovat s cílem snížit přetížení a změnit současné zvyklosti v městské dopravě. Díky tomu budou různé systémy fungovat v soudržném celounijním rámci na principu nediskriminace.

Pokud jde o technologická řešení pro čistší dopravní prostředky, žádné město nic nezmuže samo. EU proto do této oblasti zaměří své výzkumné úsilí, představí strategie pro celounijní zavádění nových technologií a podpoří tvorbu vhodných tržních podmínek k usnadnění využívání nových čistších vozidel ve městech; přechod k čistším osobním dopravním prostředkům je jednou z hlavních priorit strategického plánu pro dopravní technologie (2011).

V oblasti dálkové dopravy, kde bude nadále dominovat letecká a námořní doprava, bude pozornost věnována hlavně zvýšení konkurenceschopnosti a snížení emisí pomocí:

- kompletní modernizace evropského systému řízení letového provozu (SESAR¹) do roku 2020, čímž bude dokončena jednotná evropská obloha s rychlejším a bezpečnějším cestováním letadly a zvýšením kapacit;
- v rámci první fáze do konce roku 2012 členské státy spolupracují na vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru. Díky jednotnému nebi dojde k 10% omezení počtu letů, a tedy k podstatnému snížení spotřeby paliva a emisí.

K celkovému zefektivnění všech druhů dopravy a snížení emisí jsou obdobně nezbytná významná zlepšení v řízení dopravy - používání progresivních systémů řízení pozemní a vodní dopravy (ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet a LRIT²).

Další zásadní opatření v oblasti letecké a námořní dopravy zahrnují:

- zavádění čistších motorů, konstrukce s environmentálními ohledy a přechod k udržitelným palivům (viz strategický plán pro dopravní technologie),
- dokončení společného evropského leteckého prostoru zahrnujícího 58 zemí a 1 miliardu obyvatel do roku 2020 a spolupráci s mezinárodními partnery a v mezinárodních organizacích, jako jsou ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví) a IMO (Mezinárodní námořní organizace), na podporu evropské konkurenceschopnosti a klimatických cílů na světové úrovni.

Především v námořní dopravě lze cíle snížení emisí z ropných paliv o alespoň 40 % dosáhnout operačními a technickými opatřeními včetně nových lodních konstrukcí a nízkouhlíkových paliv. Vzhledem ke globálnímu charakteru námořní do-

pravy lze na těchto opatřeních pracovat pouze na mezinárodní úrovni v rámci IMO, jinak nebudou účinná.

Vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru závisí na výkonných a interoperabilních celoevropských systémech plánování cest s využitím různých druhů dopravy a integrovaného projeje jízdének.

V dohledné době bude výrazně podpořena příprava potřebných opatření EU, která mají usnadnit integrované plánování cest s využitím různých druhů dopravy, přičemž budou nejprve vypracovány hlavní normy, které usnadní plánování cestování po železnici v EU (2012), a nezbytná legislativní opatření, která zajistí přístup poskytovatelů služeb k cestovním a dopravním informacím v reálném čase.

Kvalitní služby ve všech odvětvích dopravy úzce souvisí

- s konsolidací a prosazováním předpisů o právech cestujících ve všech druzích dopravy.

Po dokončení legislativního rámce pro práva cestujících ve všech druzích dopravy zveřejní Komise zprávy o uplatňování práv cestujících v letecké dopravě a ke konci roku 2011 předloží návrh pokynů o společném výkladu práv cestujících pro všechny druhy dopravy.

Uvedený přehled opatření není vyčerpávající. Jeho cílem je upozornit na některá klíčová opatření, u nichž má být v období 2011–2014 dosaženo největšího pokroku, aby mohly být provedeny zásadní strukturální změny nezbytné k vytvoření integrovaného jednotného evropského dopravního prostoru.

Úplný seznam iniciativ zařazených do plánu rozvoje dopravy do roku 2050 – ve více než 40 oblastech silniční, železniční, letecké, námořní a vnitrozemské vodní dopravy – je k dispozici na adrese http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm.

Srovnání se sděleními Evropské komise k bezuhlíkaté energii do roku 2050

Proti sdělení o zdrojích paliva možný pokles emisí skleníkových plynů v roce 2050 proti roku 1990 o 80–95 % z dubna minulého roku a z počátku tohoto roku se naznačuje dosažitelnost cíle dosažitelného spíše v celé ekonomice - s větším poklesem v jiných odvětvích než v dopravě, zejména silniční. Tam ale dochází k další podpoře elektrovozidel – nově např. 50% spolufinancováním projektů stanic pro dobíjení akumulátorů za celkem 42 mil. eur (týká se západní, severní, jižní a střední Evropy s výjimkou ČR). Může v tom být určitá opatrnost v stanovení cílů, skrytá podpora

železniční lobby, nebo taktický krok s ohledem na vlnu odporu proti jaderné energii, bez níž nelze zajistit v budoucnu dostatečné dodávky energie. Na druhé straně s elektrifikací i v silniční dopravě bude nutno uměle vytvářet hluk upozorňující na příjždějící vozidla.

Pozitivní myšlenkou je k zajištění infrastruktury poskytnout část příjmů ze zpoplatnění dopravy ve prospěch dopravní infrastruktury. Jen jde o to, aby to nebylo další zpoplatnění paralelně k navyšování zejména spotřební daně jako rozpočtového zdroje. Zárukou nedrancování dopravní infrastruktury některými ministry financí může být jen výše popsaná internacionalizace služeb zpoplatnění silniční infrastruktury. ■

Doc. Ing. Antonín Peltrám CSc.

¹ Výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe, viz http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm.

² Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS), inteligentní dopravní systémy (pro silniční dopravu) (ITS), říční informační služby (RIS), námořní informační systémy EU SafeSeaNet a identifikace a sledování lodí na velké vzdálenosti (LRIT).

Transport Policy White Paper 2011

On 28 March the European Commission published MEMO/11/197 and informed about its proposal of 2050 Transport Policy, White Paper - Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system. It should be discussed in the Council in June and after that certain parts of the documents should be translated to Czech. This brief extract should provide a basic overview.

Effective transport systems are crucial to European companies' ability to compete in the world economy. Logistics, such as transport and storage, account for 10–15% of the cost of a finished product for European companies. The quality of transport services has a major impact on people's quality of life. On average 13.2% of every household's budget is spent on transport goods and services.

The major challenges

Mobility will increase. But European transport is at a crossroads. Our transport system faces major challenges:

- Oil will become scarcer in future decades, sourced increasingly from unstable parts of the world. Prices are projected to more than double between 2005 levels and 2050 (59 \$/barrel in 2005).
- Transport has become more energy-efficient but still depends on oil for 96% of its energy needs. Congestion costs Europe about 1% of GDP each year.

- There is a need to drastically reduce world greenhouse gas emissions, with the goal of limiting climate change to 2 °C. Overall, by 2050, the EU needs to reduce emissions by 80–95% below 1990 levels.
- Congestion is a major concern. Freight transport activity is projected to increase, with respect to 2005, by around 40% in 2030 and by little over 80% by 2050. Passenger traffic would grow slightly less than freight transport.
- Infrastructure is unequally developed in the eastern and western parts of the EU. In the new Member States there are currently only around 4 800 km of motorways and no purpose-built high-speed rail lines; the conventional railway lines are often in poor condition.
- The EU's transport sector faces growing competition in fast developing world transport markets.

For a comprehensive view of key statistics on transport see: Transport 2050: 50 facts and figures.



Transport 2050: The main measures

The strategy outlined in Transport 2050 aims to introduce profound structural changes to transform the transport sector. It includes the following key measures (2011–14):

- A major overhaul of the regulatory framework for rail (rail package 2012/2013). The rail sector needs to be transformed so that it becomes more attractive and succeeds in carrying a very

significantly increased share of the market for passenger and freight over middle distances (>300 km) by 2050. At the same time the aim is to triple the length of the current high-speed rail network by 2030. All this will require major changes to the regulatory framework for rail. The Commission will bring forward an ambitious package of legislative initiatives for the rail sector in 2012/2013.

A core network of strategic infrastructure is essential for the creation of a real Single European Transport Area. The Commission will bring forward new proposals for an European "multi-modal" network in 2011 with publication of TEN-T (trans-European transport network) guidelines, maps and financing proposals. EU will provide funding through a single framework to use coherently money in TEN-T, cohesion and structural funds.

To create a fully functioning multi-modal transport system requires removing bottlenecks and barriers in other parts of the network, namely with an airport package to improve the efficiency and capacity of airports (2011), a communication on inland waterway transport (2011) to remove barriers and improve efficiency inland waterways, as well as the e-maritime initiative (2011) for paperless and intelligent shipping. The Commission will also work to remove restrictions to road cabotage (2012/2013).

Transport charges must be restructured in the direction of a wider application of the "polluter pays" and "user pays" principle. Key measures will include:

- Publication of guidelines for application of infrastructure costs to passenger cars (2012).
- A proposal setting a framework for the internalisation of costs to all road vehicles (except those covered by Eurovignette) to cover the costs of infrastructure as well as the social costs of congestion, CO₂ (if not included in fuel tax) local pollution, noise and accidents.
- Proceed with the internalisation of external costs in other transport modes.
- To ensure stable financing for transport, apply the principle of earmarking revenues collected from transport users for the development of an integrated and efficient network.
- Progressively allow for European electronic tolling systems ensuring that drivers can pay different tolls for the use of motorways electronically and through a single service provider for the whole of Europe.

EU Strategic Transport Technology Plan (2011)

- Research and effective deployment of new technologies will be key to lower transport emissions in the EU as in the rest of the world, for cities, intra-urban and long-distance transport. In 2011, the Strategic

Transport Technology Plan (STTP) will be a major initiative to regroup/refocus transport research and development efforts in Europe.

- The priority will be on producing clean, safe, quiet vehicles for all transport modes
- As part of the overall STTP, the Commission will publish a clean transport systems strategy in 2012, with more details on specific measures to incentivise and facilitate the introduction of clean vehicles and on developing EU wide standards for deployment of clean vehicles.

A three-part strategy for transport in cities

A key part of the Transport 2050 strategy is to move towards the goal of phasing out conventionally fuelled cars in cities by 2050 – with a shift to electric cars, hydrogen cars, hybrid cars, to public transport, and to walking or cycling in cities. Much of the responsibility for transport in cities remains with Member States and it is for individual cities to decide on the appropriate transport mix for their area. To facilitate the shift, the Commission will introduce procedures and financial assistance for urban mobility audits and urban mobility plans, on a voluntary basis and bring forward proposals for an EU framework for urban road user charging and access restriction schemes, for the increasing number of Member States who want to use charging schemes to alleviate congestion and shift transport patterns in cities.

For technological solutions for clean cars, the EU will focus EU research efforts, introduce EU-wide deployment strategies and the right market conditions – the transition to clean passenger cars is a major priority for the Strategic Transport Technology Plan (2011).

For long-distance modes, where air travel and maritime transport will remain dominant, the focus will be to increase competitiveness and reduce emissions through complete modernisation of Europe's air traffic control system by 2020 (SESAR¹).

Similar major improvements in traffic

management are key to the overall improvements in efficiency and lower emissions in all modes. That means the deployment of advanced land and waterborne transport management systems (e.g. ERTMS, ITS, RIS, Safeseanet and LRIT²).

Other key measures for aviation and maritime will include: introduction of cleaner engines, design and shift to sustainable fuels (see STTP); completion of the European Common Aviation Area of 58 countries and 1 billion inhabitants by 2020; as well as work with international partners and organisations to promote European competitiveness and climate goals at a global level.

In the short term, there will be a push to move ahead with the necessary EU measures to facilitate multi-modal integrated travel planning starting with the key standards necessary to facilitate EU-wide rail travel planning (2012), as well as necessary legislative measures to ensure service providers have access to real time travel and traffic information.

High-quality transport services in all sectors depend on the consolidation and enforcement of passenger rights legislation across all modes. Following the completion of the legislative framework for passenger rights in all modes, the Commission will publish reports on the application of air passenger rights, and later in 2011 bring forward guidelines on the common interpretation of passenger rights across all modes.

The full list of initiatives foreseen in the Transport 2050 roadmap can be found at http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm.

¹ Single European Sky ATM Research, cf http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm.

² European Rail Traffic Management System, Intelligent Transport Systems (for road transport), River Information Services, the EU's maritime information systems SafeSeaNet and Long Range Identification and Tracking of vessels. ■

Doc. Ing. Antonín Peltrám CSc.

