

Strategie Evropské unie – Doprava 2050

Petr Zahradník

EU Office České spořitelny

EU OFFICE

Česká spořitelna, a.s.

Olbrachtova 1929/62

140 00 Praha 4

tel.: +420 956 718 012

fax: +420 224 641 301

EU_office@csas.cz

<http://www.csas.cz/eu>

Jan Jedlička

+420 956 718 014

jjedlicka@csas.cz

Petr Zahradník

+420 956 718 013

pzahradnik@csas.cz

Alena Smolíková

+420 956 718 012

asmolikova@csas.cz

Úvod

Evropská komise přijala na konci března komplexní strategii (Doprava 2050) pro konkurenceschopný dopravní systém, kterou se zvýší mobilita, odstraní se největší překážky v klíčových oblastech a podpoří se růst a zaměstnanost. Návrhy zároveň dramaticky sníží závislost Evropy na dovozu ropy a emise uhlíku v dopravě klesnou do roku 2050 o 60 %.

K dosažení tohoto cíle bude třeba transformovat současný dopravní systém v Evropě. Hlavní cíle, jichž je třeba dosáhnout do roku 2050, jsou tyto:

- žádná vozidla s konvenčním palivem ve městech;
- 40% využívání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě; nejméně 40% snížení emisí z lodní dopravy;
- 50% přesun cest na střední vzdálenosti v meziměstské osobní a nákladní dopravě ze silniční dopravy na železniční a vodní dopravu;
- uvedená opatření do roku 2050 přispějí k 60% snížení emisí z dopravy.

Místopředseda Evropské komise Siim Kallas, v jehož portfoliu se oblast dopravy nachází, v této souvislosti zdůraznil:

„Doprava 2050 je itinerářem ke konkurenceschopnému odvětví dopravy, díky němuž se zvýší mobilita a sníží emise. Můžeme a musíme dosáhnout obou těchto cílů. Rozšířený názor, že k boji proti změně klimatu je třeba snížit mobilitu, prostě neodpovídá skutečnosti. Konkurenceschopné dopravní systémy mají klíčový význam pro to, aby byla Evropa schopna obstát v celosvětové hospodářské soutěži, pro podporu hospodářského růstu, vytváření pracovních míst a pro každodenní zabezpečení kvality života lidí. Omezení mobility nepřichází v úvahu; řešením však není ani pokračovat v dosavadním přístupu. Závislost dopravních systémů na ropě můžeme snížit, aniž bychom obětovali jejich efektivnost a ohrozili mobilitu. Může na tom získat každý.“

Itinerář Doprava 2050 k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru se snaží odstranit hlavní překážky v mnoha klíčových oblastech, konkrétně v dopravní infrastruktuře a investicích, inovacích a na Jednotném vnitřním trhu. Cílem je vytvořit jednotný evropský dopravní prostor s intenzivnější hospodářskou soutěží a plně integrovanou dopravní sítí, která vychází z propojení různých druhů dopravy a umožňuje hloubkovou změnu dopravních modelů v osobní i nákladní dopravě. Za tímto účelem předkládá itinerář 40 konkrétních iniciativ pro příští desetiletí, jež tvoří obsahový základ zmíněné Bílé knihy.

V itineráři Doprava 2050 se pro různé druhy dopravy – ve městech, mezi městy a na dlouhé vzdálenosti – stanoví různé cíle.

Meziměstská doprava

V meziměstské dopravě: 50 % všech cest v osobní i nákladní dopravě na střední vzdálenost by se mělo převést ze silnic do železniční a vodní dopravy.

- Do roku 2050 by se většina cestujících na střední vzdálenost (tj. přibližně 300 km a více) měla přepravovat po železnici.
- Do roku 2030 by se mělo 30 % silniční nákladní dopravy nad 300 km převést na jiné druhy dopravy, jako jsou železniční a vodní doprava, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.
- Do roku 2030 by se měla zprovoznit plně funkční základní síť dopravních koridorů po celé EU se zařízeními pro efektivní přesun mezi jednotlivými druhy dopravy (základní síť TEN-T) s vysoce kvalitní a vysoce kapacitní sítí do roku 2050 a s odpovídajícím souborem informačních služeb.
- Do roku 2050 by se měla všechna letiště základní sítě propojit se železniční sítí, pokud možno vysokorychlostní; mělo by se zajistit, aby všechny základní námořní přístavy byly v dostatečné míře propojeny s nákladní železniční dopravou a případně se systémem vnitrozemské vodní dopravy.
- Do roku 2020 by se měl vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systémy evropské multimodální dopravy, a to pro osobní i nákladní dopravu.
- Mělo by se směřovat k plnému uplatňování zásad „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a k zapojení soukromého sektoru do odstraňování deformací, vytváření zisků a zabezpečení financování budoucích investic do dopravy.

Doprava na dlouhé vzdálenosti

V dopravě na dlouhé vzdálenosti a v mezikontinentální nákladní dopravě bude nadále převládat letecká a lodní doprava. Nové motory, nová paliva a systémy řízení dopravy umožní zvýšit efektivnost a snížit emise.

- Do roku 2050 by mělo používání nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě dosáhnout 40 %; do roku 2050 by se také měly na úrovni EU snížit emise CO₂ z námořních lodních paliv o 40 %.
- Zavedením jednotného evropského nebe dokončit do roku 2020 modernizaci evropského systému řízení letového provozu: rychlejší a bezpečnější cestování letadly, zvýšení kapacit. Do roku 2020 dokončit vytvoření společného evropského leteckého prostoru zahrnujícího 58 zemí a 1 miliardu obyvatel.
- Používání inteligentních systémů řízení pozemní a vodní dopravy (např. ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet and LRIT).
- Spolupracovat s mezinárodními partnery a v mezinárodních organizacích, jako jsou ICAO a IMO, na podpoře evropské konkurenceschopnosti a klimatických cílů na světové úrovni.

Městská doprava

U městské dopravy výrazný posun k ekologičtějším vozidlům a ekologičtějším palivům. Do roku 2030 by mělo dojít k 50% snížení podílu automobilů na konvenční paliva, do roku 2050 k jejich postupnému vyřazení z měst.

- Do roku 2030 by se mělo používání vozidel na konvenční paliva v městské dopravě snížit na polovinu; do roku 2050 by mělo dojít k jejich postupnému vyřazení z měst; do roku 2030 by se mělo v centrech velkých měst dosáhnout zavedení dopravy zboží v podstatě prosté emisí CO₂.
- Do roku 2050 by se měl v silniční dopravě počet smrtelných nehod snížit na úroveň blízkou nule. V souladu s tímto cílem usiluje EU o to, aby se do roku 2020 počet smrtelných dopravních nehod snížil na polovinu. EU by měla stát v čele v oblasti bezpečnosti a ochrany letecké, železniční i námořní dopravy.

Hlavní úkoly

Proč je důležitá?

Doprava má zásadní význam pro naše hospodářství a společnost. Mobilita je životně důležitá pro ekonomický růst a tvorbu pracovních příležitostí. Odvětví dopravy přímo zaměstnává zhruba 10 milionů lidí a přibližně 5 % se podílí na tvorbě hrubého domácího produktu (HDP). Účinné dopravní systémy mají rozhodující význam pro konkurenceschopnost evropských podniků ve světové ekonomice. Logistika, např. doprava a skladování, tvoří 10–15 % nákladů evropských podniků na konečný produkt. Kvalita dopravních služeb má velký vliv na kvalitu lidského života. Každá domácnost vydává v průměru 13,2 % svého rozpočtu na dopravní produkty a služby.

Hlavní úkoly

Mobilita se bude dále rozvíjet. Evropská doprava je však na rozcestí. Před systémem dopravy v EU stojí řada úkolů:

- Ropy bude v příštích desetiletích stále větší nedostatek, protože se stále více těží v neklidných částech světa. Očekává se, že cena ropy se do roku 2050 oproti úrovni v roce 2005 více než zdvojnásobí (v roce 2005 stál barel ropy 59 USD). Ze současného vývoje je zřejmé, že ceny ropy extrémně kolísají.
- Doprava je již energeticky účinnější než v minulosti, pokud však jde o potřeby energie, je stále ještě z 96 % závislá na ropě.
- Přetížení dopravy stojí Evropu každoročně zhruba 1 % hrubého domácího produktu.
- Je třeba podstatně snížit světové emise skleníkových plynů, aby se omezila změna klimatu na 2 °C. Má-li být tohoto cíle dosaženo, musí EU do roku 2050 snížit emise celkem o 80–95 % pod úroveň roku 1990.

- Znepokojující je zejména přetížení dopravy, a to jak silniční, tak 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 sílící konkurenci rychle se rozvíjejících světových trhů s dopravou.

Klíčová opatření

Cílem strategie stanovené v plánu rozvoje dopravy do roku 2050 směřujícím k vytvoření jednotného dopravního prostoru je zavést hluboké strukturální změny za účelem transformace odvětví dopravy.

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

- Zásadní přehodnocení regulačního rámce pro železniční dopravu (železniční balíček 2012–2013). Jádrem plánu rozvoje dopravy do roku 2050 je nutnost transformace odvětví železniční dopravy, aby se stalo atraktivnějším a aby se do roku 2050 podařilo velmi výrazně zvýšit jeho podíl na trhu osobní i nákladní dopravy na střední vzdálenosti (do 300 km). Cílem je zároveň ztrojnásobit do roku 2030 délku stávající vysokorychlostní železniční sítě. To vše si vyžádá velké změny regulačního rámce pro železniční dopravu, mezi něž 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 zatraaktivnit 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 páteří síť strategické infrastruktury. V roce 2011 Komise předloží nové návrhy evropské páteří sítě „multimodální“ sítě (zveřejní pokyny, 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 prostřednictvím 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: poplatky z dopravy je nutno restrukturalizovat, aby bylo možné ve větší míře používat zásadu „platí znečišťovatel a uživatel“. Mezi hlavní opatření bude v nadcházejících letech patřit:
 - Zveřejnění pokynů, jak vztáhnout náklady na infrastrukturu na osobní vozidla (2012). V druhé fázi bude předložen návrh rámce pro uplatňování internalizace nákladů na všechna silniční vozidla (kromě vozů s euroznámkou) se zahrnutím nákladů na infrastrukturu, jakož i 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 moci postupovat podle společného unijního rámce.
- Pokračování v internalizaci 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 (to znamená, že určitá část poplatků z dopravy musí být zpětně investována do dopravy, čímž budou zajištěny potřebné fondy na vysoce kvalitní dopravní infrastrukturu).

- Postupné zavedení evropských elektronických systémů výběru mýtného – např. od října 2012 začne fungovat evropská služba elektronického mýtného pro nákladní vozidla a o dva roky později pro všechny druhy vozidel – a zajištění, aby řidiči nákladních vozidel mohli platit různé mýtné za využití dálnic elektronicky a prostřednictvím jediného poskytovatele služby 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 vnitrostátnímu operátorovi klienta / příslušnému orgánu, ať je tento kdekoli v Evropě. A s elektronickým výběrem mýtného mohou být sazby snadno upraveny podle měnících se podmínek (špička, vozy způsobující větší znečištění).
- Strategický plán EU pro dopravní technologie (2011). Pro snížení emisí z dopravy v EU, jakož i ve zbytku světa, budou 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 rámci něhož 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 od silniční po lodní dopravu, od nákladních člunů přes kolejová vozidla až po letadla. Pozornost se zaměří na tyto oblasti: alternativní paliva, nové materiály, nové pohonné systémy, nástroje informačních technologií a řídicí nástroje pro řízení a integraci složitých dopravních systémů. Uvedený strategický plán stanoví, kam chceme směřovat peníze na výzkum, jakou strategii zavádění přijmout, abychom podnítili a zajistili nasazení nových technologií na trhu, a jak připravit nezbytné unijní normy k zabezpečení konzistentního postupu v celé Evropě.
- V rámci tohoto celkového strategického plánu Evropské komise v roce 2012 zveřejní strategii pro čisté dopravní systémy s informacemi o konkrétních opatřeních, která by měla motivovat k zavádění čistých dopravních prostředků a též ho usnadnit, a o přípravě celounijních norem pro zavádění čistých dopravních prostředků, tedy např. pravidel pro interoperabilitu dobíjecí infrastruktury, pokynů a norem pro čerpací stanice apod.
- Třístupňová strategie pro dopravu ve městech. Podstatnou součástí 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 dopravu, pěší chůzí nebo jízdou na kole. Odpovědnost za dopravu ve městech zůstává převážně na členských státech a jednotlivých městech, která musí zvolit vhodnou kombinaci dopravních prostředků na svém území.

Aby však přechod k čistější dopravě ve městech usnadnila,

- zavede Evropská komise postupy a finanční pomoc pro audity mobility ve městech a plány pro mobilitu ve městech na základě dobrovolnosti. Dále zjistí, jaké jsou možnosti vyčlenění prostředků z fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti pro města a regiony, které předložily plány městské mobility;
- 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 a na principu nediskriminace;
- pokud jde o technologická řešení pro čistší dopravní prostředky, žádné město nic nezmůže 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, neboť 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 dokončeno jednotné evropské nebo 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 tudíž k podstatnému snížení spotřeby paliva a emisí;
- k celkovému zefektivnění všech druhů dopravy a ke snížení emisí jsou nezbytná obdobně významná zlepšení v řízení dopravy. To znamená používání pokročilých systémů řízení pozemní a vodní dopravy (ERTMS, ITS, RIS, SafeSeaNet a LRIT);
- další zásadní opatření v oblasti letecké a námořní dopravy budou zahrnovat: zavádění čistších motorů, konstruktérství s environmentálními ohledy a přechod k udržitelným palivům (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 dopravy lze na těchto opatřeních pracovat pouze na mezinárodní úrovni v rámci IMO, jinak nebudou účinná;
- výrazná podpora plánování cest s využitím různých dopravních prostředků a integrovaného prodeje jízdenek. Vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru závisí na výkonných a interoperabilních celoevropských systémech plánování cest s využitím různých druhů dopravy a integrovaného prodeje jízdenek;
- 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, že poskytovatelé služeb budou mít přístup k cestovním a dopravním informacím v reálném čase.

Kvalitní služby ve všech odvětvích dopravy úzce souvisejí 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 vyčerpávajícím seznamem. 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 nebo http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/sesar_en.htm.