

GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO VNITŘNÍ POLITIKY
TEMATICKÝ ODBOR B
STRUKTURÁLNÍ POLITIKY A POLITIKY SOUDRŽNOSTI

PRAKTICKÁ PŘÍRUČKA



CS



***Europe Direct je služba, která vám pomůže odpovědět
na otázky týkající se Evropské unie***

**Bezplatná telefonní linka (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Někteří operátoři mobilních sítí neumožňují přístup k číslům 00800 nebo mohou tyto hovory účtovat.

Mnoho doplňujících informací o Evropské unii je k dispozici na internetu.
Můžete se s nimi seznámit na evropském serveru (<http://europa.eu>).

Katalogové údaje jsou uvedeny na konci této publikace.

Lucemburk: Úřad pro úřední tisky Evropských společenství, 2009

ISBN 978-92-823-2827-9

doi: 10.2861/66841

Printed in Belgium

VYTIŠTĚNO NA NEBĚLENÉM PAPIŘE



GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO VNITŘNÍ POLITIKY
TEMATICKÝ ODBOR B
STRUKTURÁLNÍ POLITIKY A POLITIKY SOUDRŽNOSTI

PRAKTICKÁ PŘÍRUČKA

Doprava a cestovní ruch

AUTOŘI

Nils DANKLEFSEN a Piero SOAVE, Tematická sekce B: Strukturální politika a politika soudržnosti, Evropský parlament

JAZYKOVÁ ZNĚNÍ

Originál: EN

Překlady: BG CS DA DE EL ES ET FI FR HU IT LT LV MT NL PL PT RO SK SL SV

FOTOGRAFIE

Shutterstock, iStockphoto, Evropský parlament

VYDAVATEL

Pro spojení s tematickou sekcí nebo pro objednání jejího pravidelného měsíčníku prosíme piště na adresu:
poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rukopis dokončen v dubnu 2009.

Brusel © Evropský parlament, 2009.

PRÁVNÍ UPOZORNĚNÍ

Za názory vyjádřené v tomto dokumentu nese výlučnou odpovědnost autor a nemusejí nutně odrážet oficiální postoj Evropského parlamentu.

Reprodukce a překlad pro nekomerční účely jsou povoleny pod podmínkou uvedení zdroje, předchozího upozornění vydavatele a předání jednoho výtisku vydavateli.

OBSAH

■ PŘEDMLUVA	7
■ SOUVISLOSTI	9
■ CESTA VPŘED	19
■ O TEMATICKÉ SEKCI	31
■ DALŠÍ ZDROJE	35
■ DALŠÍ ZDROJE INFORMACÍ	38





„Základem a hlavním měřítkem evropské dopravní politiky musí být udržitelnost“

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 12. února 2003 k bílé knize Evropské komise s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas učinit rozhodnutí“.





Vážené poslankyně, vážení poslanci,

rád bych využil této příležitosti k tomu, abych vás uvítal v Evropském parlamentu a předložil vám informace o možnostech odborného poradenství z interních zdrojů. Efektivita práce Parlamentu závisí na odborných, objektivních, kvalitních a aktuálních informacích. Za tímto účelem bylo vytvořeno pět oddělení odpovědných za oblast výzkumu, známých jako „tematické sekce“. Jejich činnost pokrývá celý rozsah pravomocí Evropského parlamentu. Výsledkem jsou nezávislé průzkumy vysoké kvality, prováděné interně nebo externími odborníky.

Tematická sekce B: Strukturální politika a politika soudržnosti se konkrétně zabývá pěti oblastmi politik: těmi jsou zemědělství a rozvoj venkova, kultura a vzdělávání, rybolov, regionální rozvoj a doprava a cestovní ruch. Přináší širokou škálu nástrojů od hloubkových analýz složitých legislativních otázek po stručné komentáře nebo semináře, na něž jsou zváni odborníci se svými prezentacemi. Cílem těchto nástrojů je podpořit práci parlamentních orgánů, například tím, že se podílí na legislativní práci konkrétního výboru, nebo že delegacím poskytuje průvodní informace. S výjimkou několika důvěrných dokumentů jsou všechny texty Tematické sekce B: Strukturální politika a politika soudržnosti zveřejňovány na internetových stránkách Parlamentu a mohou z nich těžit poslanci i široká veřejnost.

V této příručce naleznete stručné informace o nejdůležitějších vývoji v politice dopravy a cestovního ruchu za poslední volební období. Zmiňujeme se i o výzvěch, jimž bude politika v oblasti dopravy a cestovního ruchu čelit v blízké budoucnosti. Na závěr podáváme přehled možností pro interní a externí odborné konzultace, které nabízí Tematická sekce B.

Přeji vám příjemné čtení.

Ismael Olivares Martinez
Ředitel

Ředitelství pro strukturální politiku a politiku soudržnosti
Generální ředitelství pro vnitřní politiky Unie



DOPRAVA: PRÁVNÍ ZÁKLADY A MILNÍKY

Čl. 3 odst. 1 písm. f) hlavy V Smlouvy o ES je věnován dopravní politice. V Lisabonské smlouvě, která ještě nevstoupila v platnost, se dopravní politikou zabývá čl. 4 odst. 2 písm. g a hlava VI o fungování Evropské unie.

Již v Římských smlouvách členské státy zdůrazňovaly význam společné dopravní politiky jako samostatné oblasti. Doprava se tudíž stala jednou z prvních oblastí společné politiky Společenství. Přes úsilí Komise však společná dopravní politika dosáhla do druhé poloviny osmdesátých let pouze malého pokroku.

- **1985:** Cestu k legislativě Společenství otevřelo až soudní řízení proti Radě zahájené na popud Evropského parlamentu z důvodu její nečinnosti. Evropský soudní dvůr v rozsudku ze dne 22. května 1985 **ve věci 13/83** naléhavě vyzval Radu, aby v oblasti dopravní politiky začala jednat.
- **1985: Bílá kniha o dotvoření vnitřního trhu** obsahovala doporučení, jak zajistit svobodu poskytování služeb a zásad společné dopravní politiky, jejímž cílem je liberalizace a harmonizace dopravních politik v celém Společenství.
- **1992:** Komise přijala **bílou knihu o budoucím rozvoji společné dopravní politiky**. Kladla důraz především na otevření dopravních trhů a byla rovněž rozhodující pro utváření integrovaného přístupu – na základě modelu udržitelné mobility totiž zahrnuje všechny dopravní prostředky.
- **1996:** Přijetí rozhodnutí o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.
- **2001: V** bílé knize s názvem „**Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas učinit rozhodnutí**“ (KOM(2001)370), Komise nejprve podala analýzu problémů a výzev evropské dopravní politiky, především s ohledem na nadcházející rozšíření EU směrem na východ. Předpověděla značný nárůst dopravy, spojený s dopravními zácpami a přetížením, zejména v případě silniční a letecké dopravy, a s většími dopady na zdraví a životní pro-

středí, což bude vážně ohrožovat konkurenceschopnost EU a cíle v oblasti ochrany klimatu. Komise navrhla balíček šedesáti opatření, která by tento vývoj zvrátila a jež by pomohla vytvořit hospodářsky výkonný dopravní systém ohleduplný k životnímu prostředí a ke společnosti. Cílem těchto opatření bylo zrušit vztah mezi hospodářským růstem a zvýšenou dopravní zátěží a vyrovnat nerovnoměrný rozvoj různých druhů dopravy.

- **2004:** Revize pokynů v oblasti transevropské dopravní sítě (TEN-T) v souvislosti s rozšířením EU.
- **2006:** Komise zveřejnila přezkum v polovině období Bílé knihy o dopravě z roku 2001: „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“ (KOM(2006)0314).

DOPRAVA: CÍLE A VÝSLEDKY

Mobilita je jedním z ústředních principů Evropské unie. Evropská dopravní politika je pojátkem celé řady klíčových politik. Skládá se z mnoha významných pilířů, jako jsou politiky v oblasti průmyslu, hospodářství, životního prostředí a v oblasti sociální. Dopravní politika je ústředním prvkem Lisabonské strategie a významně přispívá k územní a sociální soudržnosti EU.

Úspěšné dokončení evropského vnitřního trhu, odstranění vnitřních hranic, pokles cen v dopravě v důsledku otevření a liberalizace dopravních trhů a změny systémů výroby a skladování přinášejí stálý růst dopravy. Oblast dopravy je z hospodářského hlediska velmi úspěšná a dynamická, stále větší dopad však má v oblasti sociální a ekologické, což poukazuje na rostoucí význam **modelu „udržitelné mobility“**. Ten je však **na pomezí mezi dvěma rozdílnými sobory cílů**. Na



jedné straně evropská dopravní politika jednoznačně směřuje k tomu, že za rozumnou cenu zajistí účinnější mobilitu pro osoby i pro zboží, protože ta je východiskem pro konkurenceschopný vnitřní trh EU a základem volného pohybu osob. Na druhou stranu je nutné vyřešit nárůst dopravy a minimalizovat její důsledky, jako jsou dopravní nehody, onemocnění dýchacích cest, hluk, poškození životního prostředí a dopravní zácpy. Třetím významným pilířem evropské dopravní politiky je sociální rozměr, který se týká zaměstnání a pracovních podmínek a rovněž souvisí s právy cestujících a bezpečností a spolehlivostí dopravy.

Od přijetí bílé knihy o dopravní politice a jejího přezkumu v polovině období v roce 2006 učinila evropská dopravní politika při dosahování cílů udržitelné mobility významný pokrok¹. Byl jednoznačně formulován právní rámec pro evropskou dopravu a bylo přijato mnoho zásadních a velmi často kontroverzních právních předpisů, například:

- Oživení železnic prostřednictvím prvního, druhého a třetího balíčku v oblasti železniční dopravy; tyto balíčky se

¹ KOM(2001)0370; KOM(2006)0314.

týkaly především otevření trhu, ale i otázek bezpečnosti, interoperability a práv cestujících.

- Nové pokyny pro transevropské dopravní síť (TEN-T), zaměřené přednostně na železnici, vnitrozemskou vodní dopravu a námořní dopravu.
- Programy přesouvání dopravy, jako byl „Marco Polo“ a nyní „Marco Polo II“.
- Směrnice o evropské silniční známce (Eurovignette)², která se zabývá sladěním sazeb ve všech členských státech a totožnými metodami pro výpočet nákladů na pozemní komunikace. Nová směrnice rovněž umožňuje lépe rozlišovat mezi poplatky s ohledem na životní prostředí a průjezdnost a nabízí členským státům nástroj pro řízení dopravy.
- Tři balíčky v oblasti námořní bezpečnosti.
- Iniciativa pro vytvoření jednotného evropského nebe.
- Nový právní rámec pro veřejnou dopravu.
- Začlenění letectví do evropského systému obchodování s emisemi.
- Zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA), Evropské agentury pro železnice (ERA), Evropské agentury pro námořní bezpečnost (EMSA) a Výkonné agentury pro transevropskou dopravní síť (TEN-T EA).

- Zahájení tří náročných technologických projektů: satelitního navigačního systému Galileo, evropského systému železniční signalizace (ERTMS) a programu SESAR, jehož pomocí bude zlepšena infrastruktura řízení letového provozu. Tyto významné evropské projekty mají v budoucnosti pomoci zajistit větší efektivitu a bezpečnost řízení dopravy.
- Posílení práv cestujících v civilní a železniční dopravě.

Výbor TRAN je jedním z nejvíce zaneprázdněných výborů, pokud jde o postup spolurozhodování. Právě zde Parlament často plně využil svých pravomocí vyplývajících z jeho postavení spolutvůrce právních předpisů. Za povšimnutí stojí případ, kdy Parlament dvakrát zamítl „přístavní balíček“; v mnoha případech se Parlamentu podařilo prosadit v návrhu Komise řadu změn. Při mnoha příležitostech rovněž požadoval zahájení politických iniciativ a podával podrobné návrhy, jak by měla evropská dopravní politika vypadat. Komise k řadě těchto žádostí přihlédla v následných legislativních návrzích.

Stručné shrnutí dopravní politiky EU je k nahlédnutí na **Fact Sheets** (Fakta o EU) Evropského parlamentu, která jsou pravidelně aktualizována. Podrobný přehled činností výboru TRAN v posledním volebním období naleznete v **hodnotící zprávě**³ sekretariátu výboru TRAN. Řada politických úspěchů za poslední volební období je také zaznamenána v brožuře **Záležitosti, v nichž Parlament dosáhl zlepšení**.

² Směrnice 2006/38/ES ze dne 17. 5. 2006.

³ Evropský parlament: „Achieving sustainable, efficient and safe transport in Europe - The Committee on Transport and Tourism in action“ (Dosáhněme udržitelné, výkonné a bezpečné dopravy v Evropě – Výbor pro dopravu a cestovní ruch v akci), Brusel 2009.

DOPRAVNÍ POLITIKA – HLAVNÍ ÚDAJE:

Cílem následujících údajů je podat přehled hospodářských, sociálních a ekologických rozměrů dopravní politiky. Je to stručný a neúplný přehled, který je pouhým úvodním nástěnkem. Není-li uvedeno jinak, našimi zdroji informací jsou Statistical Pocketbook 2009 - EU Energy and Transport in Figures (Statistická příručka na rok 2009 – Energie a doprava EU v číslech), oficiální dokumenty Komise, zprávy Evropské agentury pro životní prostředí a zpráva vydaná v rámci tří pracovních skupin pro současnou debatu o budoucnosti dopravy.

Ekonomický rozměr dopravy

- Poskytování dopravních služeb činí 4,3 % celkové přidané hodnoty v EU, bez dopravy pro vlastní potřebu, stavby a údržby dopravní infrastruktury a dopravních prostředků.
- Hrubý odhad podílu odvětví logistiky na HDP je 14 %.

Využívání různých druhů dopravy („modal split“)

- V roce 2007 dosáhly čtyři pozemní způsoby dopravy (silniční a železniční doprava, vnitrozemské vodní cesty a potrubí) v nákladní dopravě v EU–27 počtu 2 650 miliard tkm. Podíl silniční dopravy byl 72,7 %, železniční dopravy 17,1 %, vnitrozemských vodních cest 5,3 % a ropovodů 4,9 %. Zahrneme-li námořní dopravu v rámci EU (přibližně 1 575 miliard tkm) a leteckou dopravu v rámci EU (přibližně 3,1 miliard tkm), snížil se podíl silniční dopravy na 45,6 %, železniční dopravy na 10,7 %, vnitrozemských vod-



ních cest na 3,3 %, ropovodu na 3,0 %, námořní dopravy na 37,3 % a letecké dopravy na 0,1 % z celkového počtu (veškeré údaje platí pro EU–27 v roce 2007).

- V roce 2007 dosáhla pozemní osobní doprava 5 861 miliard pkm (nebo 11 826 km na osobu). Z tohoto počtu je podíl automobilů 80,0 %, jednostopých motorových vozidel 2,6 %, autobusů a autokarů 9,2 %, železnice 6,7 % a tramvajových linek a sítí metra 1,5 %. Zahrneme-li do výpočtu leteckou dopravu v rámci EU (přibližně 571 miliard pkm v roce 2006) a námořní dopravu v rámci EU (přibližně 41 miliard pkm), podíl osobních vozidel se snížil na 72,4 % a jednostopých motorových vozidel na 2,4 %. Podíl autobusů a autokarů je v tomto případě 8,3 %, železnice 6,1 % a tramvajových linek a sítí metra 1,3 %. Dva další druhy, letecká a námořní doprava, přispívají 8,8 % a 0,6%

k využívání různých druhů dopravy (veškeré údaje platí pro EU–27 v roce 2007).

- V letech 1995–2007 se podíl přepravy zboží zvýšil o přibližně 2,7 % za rok a přeprava osob o přibližně 1,7 % za rok.
- V roce 2007 byl v EU–27 počet tkm silniční nákladní dopravy o 27 % vyšší než v roce 2000.
- Více než 90 % zahraničního obchodu Evropské unie se uskutečňuje přes moře a více než 3,7 % tun nákladu ročně se naloží a vyloží v přístavech EU. Předpokládá se, že námořní doprava v přístavech EU naroste o 1,6 miliard tun na celkovou výši 5,3 miliard tun v roce 2018.
- V roce 2007 se v EU–27 využívalo 4 300 civilních letadel, a téměř 500 z nich pojme více než 250 cestujících. Do tohoto počtu nejsou zahrnuta soukromá letadla, kterých je více než 30 000.

Doprava a životní prostředí

- Doprava představuje jednu třetinu konečné spotřeby energie ve dvaceti sedmi členských státech EU a v současnosti je největším konečným spotřebitelem energie. Podíl silniční dopravy je 74 % z celkového počtu, letecké 15 %, námořní 7,8 %, železniční 2,2 % a vnitrozemské lodní dopravy 1,0 %. Doprava je od roku 1990 nejrychleji rostoucím odvětvím. Vytváří téměř čtvrtinu celkového množství emisí skleníkových plynů v EU–27.
- Celkové emise skleníkových plynů klesly v letech 1990–2005 o 7,9 %; situace v odvětví dopravy je však jiná. Ve

stejném období se emise skleníkových plynů, jejichž zdrojem je doprava a jež jsou zahrnuty do Kjótského protokolu, zvýšily o 27 %. Spolu s významným nárůstem námořní dopravy (+58 %) a mezinárodní letecké dopravy (+98 %) se odhaduje, že celkový nárůst emisí způsobených dopravou v období 1990–2006 činí 36 %. Rozvoj dopravy maří úsilí v ostatních odvětvích. Nebyť tohoto opačného vývoje v dopravě, emise skleníkových plynů v EU–27 by v období 1990–2005 klesly o 14 %, namísto stávajících 7,9 %.

- V roce 2006 tvořila silniční doprava 71 % veškerých emisí skleníkových plynů způsobených dopravou. Následuje podíl námořní a letecké dopravy s 15 % a 12 %. Zahrneme-li emise z elektráren, které vyrábí elektřinu pro železniční dopravu, je podíl železnice přibližně 1,6 %.
- Podle dopravních průzkumů je převážná většina cest (97,5 %) kratších než 100 km. Zbývající 2,5 % však představuje více než polovinu celkového počtu pkm.
- Polovina všech cest, které evropští občané uskuteční, je kratší než 5 km.
- V roce 2007 bylo v EU–27 229 milionů osobních vozidel.
- Počet automobilů v osobním vlastnictví narostl v EU–27 o 22 % na celkových 52 milionů.
- Přibližně 30 % obyvatel EU–15, tedy téměř 120 milionů osob, je vystaveno hluku ze silniční dopravy, jehož úroveň je více než 55 dB(A).
- Námořní doprava je stále druhem dopravy s nejnižší spotřebou energie na jednu uskutečněnou dopravní jed-



notku, přesto celková výše jejich vnějších nákladů pro světové občany a přírodní zdroje činí přibližně 300 miliard EUR ročně (2006), na čemž se loďstvo EU podílí 21 % (64 miliard)⁴.

- Podíl městské mobility na veškerých emisích CO₂ způsobených silniční dopravou činí 40 %; mezi ostatními znečišťovateli v silniční dopravě dosahuje její podíl až 70 %.
- V Dánsku a Nizozemsku se desetkrát více využívají jízdní kola než ve Francii a Spojeném království⁵.
- V posledních pěti desetiletích byl růst městských oblastí provázen šířením předměstských sídlišť. Od poloviny padesátých let se města v Evropě v průměru rozrostla o 78 %, zatímco počet obyvatelstva se zvýšil pouze o 33 %.
- Na pěti letištích v EU⁶ přesahuje celkový počet pohybů letadel (start a přistání v osobní i nákladní dopravě) 400 000 za rok. To znamená jeden pohyb letadla za minutu po 18 hodin denně. Na 37 letištích v EU přesahuje tento počet 100 000.

⁴ Evropský parlament: „*The external costs of maritime transport*“ (Vnější náklady na námořní dopravu), Brusel 2007.

⁵ V Dánsku 936 a v Nizozemsku 848 km na osobu a na rok, v porovnání se 75 km ve Francii a Spojeném království, a pouhými 20 km ve Španělsku (Evropská agentura pro životní prostředí, 2008, str. 31).

⁶ Letiště v Paříži – Charles de Gaulle, Frankfurtu (Main), Londýně – Heathrow, Amsterdamu – Schiphol a v Madridu – Barajas.

Sociální rozměr dopravy

- Poskytování dopravních služeb se 4,3 % podílí na celkové zaměstnanosti v EU, bez dopravy pro vlastní potřebu, stavby či údržby dopravní infrastruktury a dopravních prostředků.
- V roce 2005 bylo v dopravním odvětví zaměstnáno přibližně 8,8 milionů osob. Přibližně 10 % z nich pracovalo v železniční dopravě, 2 % v námořní, 0,4 % na vnitrozemských vodních cestách, 5 % v letecké dopravě a 30 % v podpůrných a pomocných činnostech (manipulace s nákladem, cestovní a dopravní agentury a poskytovatelé souborných služeb cestovního ruchu). Podíl silniční dopravy činí 50 % veškeré zaměstnanosti v dopravním odvětví, z čehož dvě třetiny jsou zaměstnány v nákladní dopravě a jedna třetina v osobní dopravě.
- Domácnosti v EU vynaloží přibližně 13,7 % svých příjmů, tedy 949 miliard EUR, na zboží a služby související s dopravou, doprava je tedy druhou největší položkou v rozpočtu po výdajích na domácnost. Přibližně jedna třetina této částky (310 miliard EUR) byla použita na nákup vozidel.
- Průměrná doba, kterou člověk stráví cestováním, je 1,1 hodiny denně, což se za posledních čtyřicet let v podstatě nezměnilo. Za posledních několik desetiletí však došlo ke zvýšení osobní mobility, což je způsobeno přechodem na rychlejší druhy dopravy a dopravní prostředky.
- Činnost spojená s námořní dopravou poskytuje zaměstnání 1,5 % osob v Evropě. Přibližně 70 % prací spojených s lodní přepravou probíhá na pobřeží – stavba lodí a jejich architektura, věda, strojírenství, elektronika, manipulace s nákladem a logistika.

Bezpečnost dopravy

- V roce 2007 zemřelo v důsledku dopravních nehod 42 448 osob (úmrtí do třiceti dnů po nehodě). V porovnání s rokem 2000 se tento počet snížil téměř o čtvrtinu (24,8 %).

Dopravní infrastruktura

- Síť TEN-T bude rozsáhlá a různorodá. Bude se skládat z 95 700 kilometrů silnic, 106 000 kilometrů železnic (z čehož 32 000 km bude určeno pro vysokorychlostní vlaky) a 13 000 km vnitrozemských vodních cest. Uzlovými body sítě bude 411 mezinárodních letišť a 404 hlavních námořních přístavů. Z informací poskytnutých členskými státy vyplývá, že výše nákladů na dokončení a modernizaci celé sítě dosáhne 900 miliard EUR na období 1996–2020; z této částky je stále třeba investovat 500 miliard EUR





v období 2007–2020 (z toho 270 miliard EUR je určeno na prioritní osy a projekty).

- V roce 2005 se v EU–27 využívalo 215 000 km železničních tratí, z čehož téměř 50 % bylo elektrifikovaných.
- EU má druhé nejdelší pobřeží na světě (136 000 km), po Kanadě.

POLITIKA CESTOVNÍHO RUCHU

Cestovní ruch stále nemá ve Smlouvě o EU vlastní právní základ. Tato situace se změní, jakmile Lisabonská smlouva vstoupí v platnost, neboť její článek 195 zajišťuje Unii legislativní pravomoc v oblasti cestovního ruchu, přestože se jedná o podpůrné pravomoci (článek 6).

Více než 90 % podniků působících v oblasti cestovního ruchu jsou malé firmy s počtem zaměstnanců od jedné do devíti osob. V tomto odvětví tedy převládají malé a střední podniky a jeho podíl na HDP Evropské unie činí 4 %, přičemž 2 miliony firem zaměstnává 4 % celkové pracovní síly (téměř 8 milionů zaměstnanců). Zahrneme-li různé způsoby, jimiž cestovní ruch zasahuje do ostatních hospodářských odvětví, jeho podíl

na HDP naroste na 11 % a procento zaměstnanosti přesáhne 12 % (24 milionů pracovních míst)⁷.

Vzhledem ke svému hospodářskému významu je odvětví cestovního ruchu nedílnou součástí evropského hospodářství, a je tedy nezbytné zavést opatření, která by ho řídila a podporovala jeho rozvoj. Z evropského hlediska je politika v oblasti cestovního ruchu rovněž nástrojem podpory obecných politických cílů v oblasti zaměstnanosti a růstu. Cestovní ruch je také součástí širší politiky životního prostředí a tento rozměr postupem času nabyt větší důležitosti.

Evropská dopravní politika by mohla významně přispět křešení stávající hospodářské krize. V únoru roku 2009 vypracovala Komise dotazník, který byl předložen více než 27 000 obyvatel EU ve věku od patnácti let. Z výsledků výzkumu vyplývá, že nejméně 50 % občanů každý rok jede na dovolenou a 48 % má v plánu dovolenou strávit ve své vlastní zemi (v roce 2008 to bylo 43 %). Čtyři z deseti občanů, kteří se v roce 2009 chystají na dovolenou, považují své finanční prostředky za dostatečné (41 %), a jeden z deseti (11 %) v souvislosti se svými plány na dovolenou přiznává vážné finanční problémy. Nicméně pouhých 19 % se téměř s jistotou vyjádřilo, že v roce 2009 na dovolenou nepojede, což je podstatně menší počet než v roce 2008 (32 %). 28 % těch, kteří dovolenou plánovali, se ještě nerozhodlo, kam a na jak dlouho pojede. Došlo k velkému nárůstu počtu osob, kteří si dovolenou zařizují sami (56 %), a často k tomu využívají internet. Většina z nich (54 %) dává přednost tradičním turistickým destinacím a pouze 28 % volí „nově objeňovaná“ místa. Kvalita za odpovídající cenu (33 %) je důležitější než nízké náklady (16 %). Polovina všech evropských občanů využívá dovolené v červenci a v srpnu. Zimních

⁷ Další informace: zpráva Světové organizace cestovního ruchu: *Tourism highlights 2008*.

dovolených z finančních důvodů ubývá, 42 % si dovolenou v zimě nevybírá. Ostatní (23 %) dávají přednost cestování mimo sezónu. (Více informací naleznete v průzkumu Světové organizace cestovního ruchu z ledna roku 2009.)

Podle údajů Eurostatu 13/2009 klesl v roce 2008 v EU počet nocí strávených v hotelích oproti roku 2007 o 0,5 %. Hlavní příčinou tohoto poklesu byli nerezidenti (-1,1 %). Co se týče nocí strávených v hotelích, 70% podíl obchodu v cestovním ruchu má pět zemí: Španělsko (270 milionů), Itálie (247 milionů), Německo (219 milionů), Francie (204 milionů) a Spojené království (173 milionů). Největší pokles byl zaznamenán na Kypru (-4,8 %), v Řecku (-4,6 %) a v Nizozemsku (-4,1 %); jinde však došlo k významnému nárůstu: Slovensko (+7,7 %), Polsko (+4,7 %) a Litva (+4.6%).

V roce 2008 v oblasti cestovního ruchu mírně poklesl počet přenocování, došlo však k nárůstu podílu cest občanů EU ve volném čase o 7,1 % (zejména v první polovině roku), přestože se převážně jednalo o kratší pobyty. Stejný vývoj se objevil v letecké přepravě osob, s mírným poklesem v posledních čtyřech měsících roku.

Parlament na konci roku 2007 vyzval Komisi, aby předložila návrh politiky cestovního ruchu, která by byla založena na partnerství a díky níž by se Evropa stala oblíbenou turistickou destinací s dobrou pověstí a cestovním ruchem ohleduplným k životnímu prostředí. Zpráva z vlastního podnětu o nové evropské politice cestovního ruchu mimo jiné vyzývala k rychlejšímu a levnějšímu vydávání turistických víz, k vytvoření spolehlivých, standardizovaných a aktuálních statistik, k harmonizaci standardů kvality pro ubytovací zařízení pro turisty a ke zlepšení ochrany spotřebitele a práv cestujících. Nařízení č. 261/2004 se v tomto ohledu týkalo pouze letecké dopravy, proto Parlament usiloval o rozšíření těchto práv i na cestující



v železniční a námořní dopravě. Chybějící oblasti tedy doplnily nedávné iniciativy Parlamentu, Rady a Komise (nařízení 1371/2007, KOM(2008)0816 a KOM(2008)0817)

Parlament vyzval Komisi k vytvoření značky „Evropa“, která by zahrnuje všechny turistické destinace EU v působnosti poskytovatelů souborných služeb cestovního ruchu, a dále k řadě dalších iniciativ, od rozvoje zdravotního cestovního ruchu, přes zařízení pro turisty s omezenou pohyblivostí, cestovní kartu pro mládež pro evropské studenty v rámci programu Erasmus, po program pro důchodce s názvem „Odysseus“, realizovaný mimo sezónu, a pamětní cyklistickou stezku podél bývalé železné opony.



MEZI HOSPODÁŘSKOU KRIZÍ A ZMĚNOU KLIMATU

Mnoho klíčových dokumentů bylo přijato již před volbami konanými v roce 2009, zůstává však řada otázek, jimiž se výbor TRAN bude muset zabývat v novém volebním období 2009–2014.

Zásadní roli sehrají dvě tendence, které se s velkou pravděpodobností stanou hlavním tématem diskuzí ve výboru TRAN. První z nich bude **hospodářský pokles**: stávající světová finanční a hospodářská krize je příčinou toho, že budoucnost světového hospodářství do značné míry nelze předvídat. Evropský dopravní sektor je krizí již vážně zasažen, a bude-li situace pokračovat, dojde k dalšímu zhoršení. Méně obchodu znamená méně dopravy. Tuto jednoduchou rovnici potvrzují nedávné údaje a zprávy z různých dopravních odvětví a společností. Mimořádně vážně je ohroženo odvětví evropské nákladní dopravy, od společností lodní a letecké dopravy po železnici. V přepravě osob platí to samé především pro oblast letecké dopravy. Budoucí pokles příjmů může přispět k dalšímu snížení poptávky po mobilitě, zejména v cestovním ruchu a volnočasových cestách.

V březnu roku 2009 proběhla na schůzi výboru TRAN vyhrocená debata o přidělování letištních časů v souvislosti s hospodářskou krizí. Díky ní se ukázalo, s jakými potížemi se setkáme při možných adaptačních opatřeních ve všech odvětvích dopravy. Není lehké odhadnout důsledek krize, neboť ještě nemáme širší perspektivu. Je tudíž důležité podrobně prozkoumat dopad na různá dopravní odvětví a zjistit, do jaké míry jsou politiky Společenství připraveny na budoucí problémy.

Druhým závažným problémem je **negativní vliv evropského dopravního systému na životní prostředí**. Současná hospodářská krize by mohla dočasně snížit poptávku v dopravě, nicméně Evropská agentura pro životní prostředí ve své poslední zprávě⁸ poukazuje na to, že „trendy v dopravě se ubírají špatným směrem“. Výše jsme uvedli některé údaje a trendy popsané ve zprávě – jsou znepokojující a poukazují na to, že je nutné bezodkladně zavést dalekosáhlá opatření, a to zejména pokud jde o omezení emisí skleníkových plynů způso-

⁸ Zpráva Evropské agentury pro životní prostředí č. 3/2009, „Transport at a crossroads“ (Doprava na křižovatce). Zpravodajství o dopravě a životním prostředí TERM 2008: ukazatele dopravy a životního prostředí v Evropské unii, Kodaň 2009.

bených dopravou, znečištění ovzduší, hladinu hluku a zánik přirozených ekosystémů.

Způsob, jímž politika EU, včetně dopravní politiky, zareaguje na hospodářskou krizi, bude rovněž jedním z faktorů úspěchu či neúspěchu boje proti změně klimatu. Přestože bude mít hospodářská krize vážné důsledky pro evropské hospodářství a společnost, je všeobecně považována za dočasnou. Z vědeckého hlediska však již není pochyb, že změna klimatu bude mít nevratné a katastrofální důsledky, nebude-li řešena okamžitě, rozhodně a současně ve všech oblastech. Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 4. února 2009 **Budoucnost začíná dnes - Doporučení pro budoucí integrovanou politiku EU na ochranu klimatu**⁹ zdůraznil, že „změně klimatu a jejím dopadům je třeba čelit politickými opatřeními s dlouhodobou perspektivou a vzdělávací činností a že strategická rozhodnutí, z nichž tato opatření vycházejí, je nutno realizovat koherentním způsobem a nepodřizovat je krátkodobým politickým cílům“.

Hospodářskou krizi lze rovněž chápat jako nový začátek a příležitost k rozsáhlým politickým změnám směřujícím k udržitelnějšímu hospodářství, která v příštích letech evropským společností poskytne nové obchodní možnosti. Je to rovněž šance provést dlouho očekávané změny, jejichž cílem je integrovaný a udržitelný evropský dopravní systém v souladu s požadavky Evropské agentury pro životní prostředí.

⁹ V této závěrečné zprávě dočasného výboru pro změnu klimatu, která navrhuje vhodná opatření na všech úrovních, Evropský parlament rovněž předložil řadu doporučení ohledně budoucích opatření v odvětví dopravy (viz odst. 77–106).

Program nového výboru TRAN bude, vedle dvou zmíněných nejzávažnějších problémů, z velké části vycházet z:

- pracovního programu nové Komise,
- klíčových dokumentů, které se již nyní projednávají.

Některé z těchto dokumentů uvádíme níže.

KLÍČOVÉ DOKUMENTY V PROJEDNÁVÁNÍ

Evropská silniční známka (Eurovignette)

V březnu roku 2009 Evropský parlament schválil první čtení návrhu na přezkum směrnice o evropské silniční známce, která se zabývá především internalizací vnějších nákladů u těžké nákladní dopravy. Evropský parlament v zásadě podpořil přístup Komise. V budoucnosti by poplatky za těžká nákladní vozidla měly vycházet nejen z nákladů na infrastrukturu, ale částečně i ze znečištění ovzduší a hluku, které tato vozidla působí. Parlament je toho názoru, že by rovněž mělo být možné vybírat poplatky od nákladních vozidel za přetížení dopravy v období špičky a na přetížených silnicích, avšak konkrétní metody výpočtu a limity přetížení byly z textu vypuštěny.

Rozhodne-li se výbor TRAN pokračovat druhým čtením tohoto dokumentu, proběhne čtení v Parlamentu již v novém volebním období.



Balíček opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí

Otázka internalizace vnějších nákladů v dopravním odvětví je stále považována za nejproblematičtější téma, jímž se evropská dopravní politika bude muset zabývat v nadcházejících letech.

V březnu roku 2009 přijal Parlament usnesení, v němž kritizoval Komisi za to, že chybí celková strategie k dopravě šetrnější k životnímu prostředí a že neexistuje použitelný model hodnocení „vnějších nákladů“, mezi něž patří dopad dopravy na životní prostředí. Balíček opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí, který vypracovala Komise, je zaměřen na podporu EU při dosahování cílů v oblasti klimatu a energetiky. Skládá se z několika sdělení a je určen na podporu udržitelné dopravy a k zajištění toho, že skutečné náklady na dopravu se projeví v její konečné ceně.

Parlament ve svém usnesení poukazuje na skutečnost, že Komise nevypracovala a nepředložila všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení celkových vnějších nákladů. Nesestavila analýzu dopadů pro všechny druhy dopravy, a doposud předložila legislativu pouze pro těžká nákladní vozidla. Z toho důvodu Parlament vyzval Komisi, aby co nejdříve učinila kroky; měla by předložit kon-

krétní návrhy pro všechny druhy dopravy a vypracovat souhrnný návrh pro výpočet a rozdělení vnějších nákladů, včetně posouzení dopadu tohoto návrhu. Výše uvedená zpráva Evropské agentury pro životní prostředí je dokladem toho, že více než dříve potřebujeme nyní v každém sektoru vzájemně sladěná politická opatření.

Plně funkční programy Galileo, SESAR a systém ERTMS

V nedávné době EU zahájila řadu ambiciózních technologických projektů, mezi něž patří satelitní navigační systému Galileo, evropský systém železniční signalizace (ERTMS) a program SESAR jehož pomocí bude zlepšena infrastruktura řízení letového provozu. Tyto významné evropské projekty se mají v budoucnosti podílet na zvýšení efektivity a bezpečnosti řízení dopravy. Žádný z nich ještě není v provozu. Stále je třeba mnoho práce a pravděpodobně i dalších diskuzí v příslušných výborech (pro dopravu a průmysl).

Konečné rozmístění systému Galileo, jehož součástí je třicet satelitů a související infrastruktura na zemi, se plánuje v roce 2013. Zbývající dva projekty budou potřebovat více času, než budou moci být plně uvedeny do provozu.

Městská doprava

Městská doprava na evropské úrovni se stává nejvýznamnější prioritou evropského dopravního programu. Osmdesát procent obyvatel Evropy žije v městských oblastech, více než 60 % v oblastech, jejichž počet obyvatel přesahuje 10 000, a jejich počet stále roste. V městské dopravě vzniká 40 % emisí CO₂ a 70 % emisí jiných znečišťujících látek pocházejících ze silniční dopravy. V městských oblastech je tedy větší potenciál ke zvýšení energetické účinnosti a snížení emisí z dopravy. Podpora přechodu na udržitelnou dopravou odlehčí přetíženým a znečištěným městům a významně přispěje ke snížení emisí skleníkových plynů. Městskou dopravu již ovlivnila celá řada evropských právních předpisů, avšak nevěnuje se jí dosud žádná konkrétní strategie na evropské úrovni.

V roce 2007 předložila Evropská komise zelenou knihu o městské mobilitě¹⁰, která se zabývá otázkou vytváření nové kultury městské mobility, jež by sladila hospodářský rozvoj měst a s ním spojené nároky na mobilitu s požadavky na kvalitu života ve městech a na ochranu životního prostředí. Dne 9. července 2008 přijal Evropský parlament usnesení k této zelené knize v očekávání, že bude vypracován akční plán. Komise návrh akčního plánu nepředložila. S ohledem na časové omezení volbami do EP v červnu roku 2009 se Parlament rozhodl předložit další zprávu z vlastní iniciativy, v níž popisuje konkrétní opatření v oblasti městské dopravy na evropské úrovni. Součástí návrhů Parlamentu je zavedení a všeobecné uplatňování plánů udržitelné městské dopravy v aglomeracích o více než 100 000 obyvatel, zahájení programu zkvalitňování statistik a databází Eurostatu týkajících se městské mobility a zřízení střediska pro sledování městské

mobility. Parlament rovněž zdůraznil, že je nezbytné poskytnout větší finanční podporu z rozpočtu EU.

Diskuze o městské mobilitě bude pokračovat v dalším volebním období.

Od volného pohybu bez hranic po jednotné nebe

Zdá se, že hranice EU ve vzduchu se odstraňují hůře než ty na zemi. Činnost v této oblasti zahájila Komise na podzim roku 1999 sdělením o „vytvoření jednotného evropského nebe“¹¹. Postup spolurozhodování mezi Parlamentem a Radou byl dokončen v dubnu roku 2004, kdy vstoupil v platnost balíček čtyř nařízení, včetně rámcového nařízení č. 549/2004, o poskytování letových navigačních služeb, o organizaci a užívání vzdušného prostoru a o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu.

Parlament respektuje skutečnost, že pravidla hospodářské soutěže Společenství neplatí pro leteckou dopravu, podařilo se mu však prosadit, aby byl zřízen poradní výbor pro technickou stránku vytváření jednotného nebe a stanoveny postihy za nedodržení pravidel. Rovněž dosáhl ústupků v oblasti spolupráce mezi civilními a vojenskými uživateli vzdušného prostoru.

V šestém volebním období Parlamentu bylo dosaženo určitých úspěchů při řešení zásadního problému, tedy zvýšení tempa vytváření jednotného evropského nebe. Otázka k ústnímu zodpovězení, kterou Výbor pro dopravu položil Komisi a na niž dne 4. září 2007 navázala rozprava na plenárním zase-

¹⁰ Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility – KOM(2007)0551.

¹¹ KOM(1999)0614



dání, se dotkla jednoho ze základních témat: nutnosti ukončit neúspěšný přístup „zdola nahoru“, jímž bylo vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru (optimalizované letové tratě z hlediska organizace dopravy s cílem snížit spotřebu i emise skleníkových plynů) ponecháno na iniciativě členských států, a přiklonit se k aktivnějšímu přístupu na úrovni EU. Komise oznámila, že pro rozvíjení jednotného nebe je třeba postoupit na „vyšší úroveň, která se odvíjí od výkonu a opírá se o mechanismy“.

Komise se zároveň zaměřila na přechod k udržitelnějšímu a výkonnějšímu letectví (KOM2008/389). Díky finančním prostředkům, které poskytla na síť TEN-T, byl pod záštitou organizace Eurocontrol zahájen program SESAR (původně SESAME), zaměřený na společné úsilí v technologické oblasti. Do roku 2013 bude na základě tohoto programu vyvinut moderní evropský systém pro řízení letového provozu, který by měl vyřešit stávající problém roztříštěnosti vnitrostátních systémů. Za posledních deset let vzrostl objem letecké dopravy o více než 50 %. Podle odhadů organizace Eurocontrol se v Evropě ročně uskuteční přibližně 8,5 milionů letů (očekává se, že do roku 2020 to bude 17 milionů). Počet letů v době špičky může být až 30 000 za den mezi přibližně 130 letišti, přičemž 80 % z nich tvoří vnitroeurospécké lety. Průměrná vzdálenost je 826 km. V roce 2007 přesáhl počet cestujících 790 milionů, z nichž 520 milionů cestovalo v rámci Evropy, a bylo přepraveno 12,5 milionů tun nákladu. Od zavedení jednotného trhu v roce 1993 vstoupilo na trh více než 30 nových leteckých společností (zejména nízkonákladové společnosti, jejichž kapacita roste o 25 % ročně).

V souvislosti s přezkumem programu o jednotném evropském nebi (SES-II), jehož návrh byl předložen v červnu 2008, by Evropská agentura pro leteckou bezpečnost (EASA) (ta existuje od roku 2003 v Kolíně nad Rýnem a jejími členy jsou

i 4 mimoevropské země) měla zaručit nejvyšší možnou míru ochrany životního prostředí a zabývat se klíčovými bezpečnostními otázkami (inspekce, vzdělávací a standardizační programy, osvědčení letové způsobilosti, oprávnění pro provozovatele ze třetích zemí a kontroly bezpečnosti jejich letadel v rámci programu SAFA).

Dne 25. března 2009 přijal Parlament zprávu, v níž podpořil dva návrhy právních předpisů, jež předložila Komise v rámci druhého legislativního balíčku týkajícího se jednotného nebe (2008): změnu nařízení o jednotném evropském nebi a změnu nařízení o Evropské agentuře pro leteckou bezpečnost. Výše zmíněná zpráva Evropského parlamentu o výkonnosti a udržitelnosti evropského systému v letectví zejména souhlasí s návrhem, aby Evropská agentura pro leteckou bezpečnost bylo povoleno sledovat celý evropský letecký systém. Zpráva potvrdila kompromis, o němž Parlament usiloval, především co se týče výkonnostních cílů Společenství (v klíčových oblastech bezpečnosti, životního prostředí, objemu a rentability), které Komise schválila po konzultaci s příslušnými nestátními subjekty. Rovněž stanovila závazné cíle pro poskytovatele letových navigačních služeb a rozhodla o vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru. Výsledkem bude flexibilní síť homogenních bloků přesahující hranice jednotlivých států, přizpůsobená potřebám letecké dopravy.

Na konci šestého volebního období Evropský parlament předpokládá, že druhý legislativní balíček týkající se jednotného nebe by pro evropské nebe měl mít stejné důsledky jako Schengenská dohoda pro volný pohyb osob v rámci EU. V dalším volebním období bude Parlament muset zaručit, aby se koncepce jednotného nebe a veškeré její součásti skutečně uplatnily, včetně technologického aspektu v rámci programu SESAR. Je třeba vytvořit přímější síť leteckých tras, s cílem zvýšit výkon leteckých společností, snížit emise a posílit kapacitu. V souvislosti s tím bude jmenován koordinátor pro systém funkčních bloků vzdušného prostoru, který by po vzoru ostatních osmi koordinátorů projektu TEN-T měl Parlamentu vždy po třech měsících podávat zprávu. Nařízení již stanovuje časový rozvrh provádění plánovaných opatření. Evropský parlament se domnívá, že prováděcí pravidla by měla být předložena v přijatelném časovém rámci, a požádal o ucelený plán zpracování prováděcích pravidel, s ohledem na jejich priority a vzájemné souvislosti. Konkrétně Evropský parlament navrhuje, aby všechny strany přijaly závazek politicky se angažovat pro technologický rámec a urychlit proces vytváření jednotného evropského nebe, zcela v souladu s vývojovou fází projektu SESAR, a umožnily tak od roku 2014 plně těžit z přínosů zaváděcí fáze.

Komise bude muset nejpozději do osmnácti měsíců ode dne vstupu nového nařízení v platnost předložit Evropskému parlamentu a Radě studii, v níž vyhodnotí právní, bezpečnostní, průmyslové, hospodářské a sociální dopady jednotného nebe, s ohledem na vývoj funkčních bloků vzdušného prostoru a dostupné technologie. Podobný časový rámec byl stanoven pro dosažení výkonnostních cílů. V příštím volebním období bude Parlament rovněž muset dohlédnout na zřízení vnitrostátních dozorcích orgánů (s ohledem na požadavky bezpečnosti a výkonnosti jednotného nebe) a poradního orgánu Komise, složeného ze zúčastněných stran letecké bezpečnosti.

Práva cestujících

Krátce před koncem volebního období přijal Parlament v prvním čtení návrhy Komise v oblasti práv cestujících v autobusové, autokarové a námořní dopravě, včetně cestujících s omezenou schopností pohybu a zdravotně postižených cestujících.

Návrhy tvoří součást úsilí Komise o rozšíření práv cestujících v letecké a železniční dopravě na další dopravní prostředky. Návrh má zakotvit práva cestujících, díky nimž budou tyto dopravní prostředky přitažlivější a důvěryhodnější, a vytvořit rovné podmínky pro přepravce z různých členských států a pro jednotlivé druhy dopravy. Rozhodne-li se výbor TRAN pokračovat druhým čtením těchto návrhů, proběhne čtení v Parlamentu již v novém volebním období.

Komise mimoto již oznámila svůj záměr zveřejnit v druhé polovině roku 2009 zprávu, v níž přezkoumá situaci v oblasti práv cestujících v letecké dopravě, o což výbor TRAN již dlouhou dobu a opakovaně žádá.



Provádění stávajících právních předpisů ve vnitrostátním právu a jejich uplatňování

V několika usneseních o zlepšení tvorby právních předpisů se Parlament vyjádřil, že si přeje se více zapojit do kontroly transpozice a uplatňování schválených právních předpisů, zejména prostřednictvím parlamentních výborů.

Výbor TRAN se v porovnání s ostatními výbory zabývá velkým počtem legislativních návrhů. Jak jsme uvedli výše, nedávno byly schváleny hlavní právní předpisy v oblasti evropské dopravy, v řadě členských států je však stále nutné některé z nich řádně provést a uplatnit (např. balíčky v oblasti námořní bezpečnosti a železniční dopravy). Kromě zpráv týkajících se nové legislativy bude výbor TRAN věnovat více pozornosti tomu, jak jsou uplatňovány stávající právní předpisy Společenství. Jedním ze způsobů, jak toho docílit, by mohlo být jmenování „zpravodajů pro provádění“ nebo vyhrazení pravidelné doby na otázky o provádění a uplatňování v souladu s rozhodnutím Konference předsedů z roku 2008.

NOVÉ POSTUPY

Budoucnost dopravy

Evropská komise nedávno zahájila diskuzi o hlavních problémech a příležitostech odvětví dopravy z dlouhodobého hlediska (20–40 let). Komise oznámila, že zveřejní sdělení o střednědobém výhledu, jež by měla přijmout v létě roku 2009.

V březnu roku 2009 zveřejnily tři tematické pracovní skupiny zabývající se otázkami ekonomiky a společnosti, životního

prostředí, technologie, infrastruktury a logistiky první zprávu, jejíž součástí je vývoj do roku 2050, souhrn možných tendencí a budoucích dopravních problémů, jako např. rostoucí poptávka po globalizaci a mobilitě, urbanizace, stárnutí populace, změna klimatu, znečištění a přetížení dopravních sítí.

Zásadní pokrok v oblasti energie, dopravy a komunikačních technologií ovlivní životy lidí způsobem, jež může být pozitivní, bude však mít i potenciální negativní dopady na dopravní systém. Dopravní politika EU se jimi bude muset zabývat v nových politických iniciativách. Současná bílá kniha se zabývá obdobím do roku 2010 a toto sdělení tedy může být považováno za první krok pro období následující. Ohledně budoucnosti dopravy existuje stále mnoho nejasností. Vzájemné působení faktorů posilujících poptávku po dopravě je komplikované, technologický vývoj je velmi obtížné předvídat a není jednoduché odhadnout vnější vlivy, jako jsou hospodářské či geopolitické události nebo dopad změny klimatu. Bylo však pravděpodobně dosaženo všeobecné shody, že dopravní politika EU je ve stádiu, v němž přechází na nový dopravní systém, a musí se nyní zabývat problémy, které ji čekají v budoucnosti. V tomto smyslu se zřejmě většina shoduje na tom, že pro EU je nezbytné formulovat jednoznačnou vizi udržitelného evropského dopravního systému ve střednědobém a dlouhodobém kontextu. Tato vize by měla obsahovat myšlenky a návrhy v následujících oblastech:

- budoucí požadavky na mobilitu a faktory, které ji posilují;
- kvalita života ve městech a nová kultura městské mobility;
- individuální mobilita, která není založena na konvenčních zdrojích energie;

- technické možnosti, jež budou využity pro novou generaci pohonných systémů, a příslušná přechodné období, která bude třeba naplánovat;
- přechod na integrovaný dopravní systém;
- budoucí politika v oblasti dopravní infrastruktury;
- vnější náklady, systémy pro stanovení cen a opatření pro zajištění účinnosti;
- otevření, organizace a regulace budoucích dopravních trhů;
- porozumění faktorům posilujícím poptávku po dopravě a jejich řízení;
- změna chování;
- lepší informační technologie, jež zajistí efektivní využití a integraci dopravních sítí;
- jistota a bezpečnost;
- střednědobé a dlouhodobé priority pro výzkum a technologický rozvoj v oblasti dopravy.

Klíčová debata o těchto otázkách byla právě zahájena a bude intenzivně pokračovat i v následujícím volebním období.

Budoucnost sítě TEN-T

V únoru 2009 byla vydána zelená kniha o přezkumu politiky TEN-T¹², jejímž cílem bylo přizpůsobit patření Společenství novým problémům, s nimiž se bude EU potýkat, zejména pokud jde o boj proti změně klimatu, sociální a hospodářské cíle Lisabonské strategie a úlohu EU jako mezinárodního činitele. Mělo by se především zlepšit propojení infrastruktury EU s infrastrukturou jejích sousedů a celého světa. Komise měla v úmyslu posílit integraci sítě prostřednictvím lepšího využití kombinovaných druhů dopravy cestujících i zboží, optimalizace využívání inteligentních dopravních systémů a podpory technologické inovace.

Parlament rovněž od roku 2007 naléhavě vyzývá Komisi, aby bezodkladně začala pracovat na stanovení dlouhodobých cílů v oblasti integrovaného přístupu k budoucí evropské dopravní politice. Parlament na zelenou knihu Komise reagoval v dubnu roku 2009 přijetím usnesení, v němž zdůraznil význam analýzy nákladové efektivity, udržitelnosti a přínosu, který mají evropské přeshraniční projekty týkající se infrastruktury. V souvislosti s tím vyjádřil Parlament názor, že z ekologického a hospodářského hlediska jsou v mnoha případech jediným schůdným a udržitelným řešením multimodální dopravní systémy, které umožňují využívání různých dopravních prostředků na jedné dopravní trase. Usnesení vyzývá členské státy, aby do intermodální koncepce TEN-T začlenily zelené koridory, sítě nákladní železniční dopravy, transevropskou železniční síť nákladní dopravy (TERFN), koridory Evropského systému železniční signalizace (ERTMS) a námořní „dálnice“, jako je námořní doprava na krátké vzdálenosti a stávající vnitrozemské vodní cesty s dostatečnou kapacitou. Přitom je třeba vyjít z plánovaných akcí, které mají

¹² KOM(2009)0044

upřednostnit ty druhy dopravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí a bezpečnější a při nichž dochází k nižší spotřebě ropy. Evropský parlament podporuje ucelený přístup a považuje síť Eurovelo a Stezku železné opony za příležitost k podpoře přeshraniční infrastruktury pro cyklistiku. Rovněž žádá, aby bylo věnováno více pozornosti regionálním přeshraničním železničním tratím.

S ohledem na přezkum finančního rámce EU v polovině období a na probíhající diskusi o Plánu obnovy EU Parlament uvedl, že investice do dopravní infrastruktury jsou jednou z klíčových oblastí řešení hospodářské a finanční krize. Vyzval proto Komisi, aby urychlila projekty v oblasti infrastruktury spojené se sítí TEN-T, které jsou financované ze strukturálních fondů nebo z Fondu soudržnosti.

Dále Parlament očekával, že Evropská rada bude při posuzování žádostí souvisejících s projekty TEN-T a při rozhodování o výši rozpočtových prostředků na tyto projekty postupovat jednotněji, a vyzval členské státy k přehodnocení jejich investičních priorit, aby bylo možné urychlit projekty TEN-T, které jsou v jejich kompetenci, zejména v oblastech týkajících se přeshraniční spolupráce.

Vyslovil se tudíž pro to, aby členské státy v souvislosti s přezkumem finančního výhledu na období 2009–2010 v polovině období přehodnotily rozpočet TEN-T.

Diskuze o budoucnosti sítě TEN-T a o jejím financování od roku 2014 bude s velkou pravděpodobností jednou z klíčových debat nového volebního období.

Strategie námořní dopravy do roku 2018

V lednu roku 2009 předložila Komise sdělení o hlavních strategických cílech v oblasti námořní dopravy do roku 2018¹³, v němž podává přehled hlavních strategických alternativ pro systém evropské námořní dopravy do roku 2018. Sdělení vymezuje hlavní oblasti práce, včetně celé řady problémů, jimiž bude nutné se zabývat, jako např.:

- *Budoucnost evropské lodní dopravy na globalizovaných trzích:* Jak naložit s rostoucím konkurenčním tlakem v mezinárodní lodní dopravě a jak dosáhnout rovných podmínek v odvětví námořní dopravy? Jak se může EU stát hybnou silou, jež prosadí změnu směřující k vytvoření komplexního mezinárodního regulačního rámce pro lodní dopravu?

¹³ KOM(2009)0008 v konečném znění



- *Lidské zdroje, námořnictví a námořní know-how:* témata, mezi něž patří otázka, jak se vyrovnat s nedostatkem lidských zdrojů v námořní dopravě. Potenciální opatření se zaměřují na větší přitažlivost námořnického povolání, zlepšení podmínek zaměstnání námořníků, usnadnění vyhlídek na celoživotní kariéru v námořních seskupeních a na zlepšení image lodní dopravy. Mezi další navrhovaná opatření patří provedení Úmluvy Mezinárodní organizace práce o práci na moři z roku 2006 a zlepšení možností vzdělávání a výcviku posádek.
- *Kvalitní lodní doprava:* Ve sdělení je uvedeno několik opatření EU na zaručení ekologičtější lodní dopravy, jimiž bude dosaženo dlouhodobého cíle „nulový odpad a nulové emise“. Sdělení se rovněž zabývá opatřeními na posílení námořní bezpečnosti a možnostmi prevence teroristických hrozeb a pirátství.
- *Potenciál pobřežní dopravy:* Jak naložit s předpokládaným nárůstem objemu námořní dopravy? Jak určit správnou kombinaci opatření, která přístavům umožní účinně se vypořádat s tím, že fungují jako brána? Mezi zvažovaná řešení patří vytvoření „evropského prostoru námořní dopravy bez překážek“, plná realizace projektů „mořských dálnic“, podpora modernizace a rozšíření infrastruktury pro spojení s přístavy a s vnitrozemím díky vhodným podmínkám, jež přilákají investice, a prostřednictvím programů financování z prostředků EU.
- *Námořní výzkum a inovace:* Komise navrhuje, aby v oblasti lodní dopravy byla posílena inovace a technologický výzkum a vývoj, a to s cílem zlepšit energetickou účinnost lodí, snížit jejich dopad na životní prostředí a zajistit lepší kvalitu života na moři. Mezi další návrhy patří i vytvoření referenčního rámce, který zajistí rozšíření služeb elektro-

nických systémů v námořní dopravě na evropské a celosvětové úrovni.

Je velmi pravděpodobné, že v hlavních oblastech, které byly definovány v tomto sdělení, Komise předloží v následujících pěti letech několik návrhů.





KDO JSME

Tematické sekce jsou výzkumná oddělení, která parlamentním orgánům pomáhají při plnění jejich legislativních a institucionálních úkolů. Byly vytvořeny roku 2004 rozhodnutím předsednictva a jejich cílem je začlenit do činností Parlamentu také výzkum a rozšířit služby poskytované jeho výborům. Soustředí se zejména na poskytování nezbytných nástrojů ke zdokonalení tvorby právních předpisů. V současné době existuje pět tematických sekcí, které pokrývají všechny oblasti, za něž zodpovídají výbory Evropského parlamentu a další orgány. Hospodářská politika a politika v oblasti vědy (Tematická sekce A), Strukturální politika a politika soudržnosti (Tematická sekce B), Občanská práva a ústavní záležitosti (Tematická sekce C), Rozpočtové záležitosti (Tematická sekce Budg) a Vnější politiky (Tematická sekce Expo).

Tematická sekce B: Strukturální politika a politika soudržnosti se zabývá následujícími oblastmi: zemědělství a rozvoj venkova, kultura a vzdělávání, rybolov, regionální rozvoj a **doprava a cestovní ruch**.

INTERNÍ ČI EXTERNÍ ODBORNÉ KONZULTACE

Odborné konzultace mohou být poskytovány interně nebo externě. Na základě žádosti parlamentního výboru tematická sekce zváží, zda může expertízu provést interně. Velkou část předkládaných dokumentů tedy zpracovávají administrátoři Tematické sekce B. Není-li to možné, tematické sekce zahájí výběrová řízení, která mají různé lhůty a řídí se různě složitými postupy. Pořádají je a řídí administrátoři Tematické sekce B v striktním souladu s pravidly finančního nařízení – transparentnost, nediskriminace a správné finanční řízení.

CO NABÍZÍME

Tematická sekce B nabízí širokou škálu výzkumných služeb, vytvořených přímo pro potřeby Výboru pro dopravu a cestovní ruch. Níže uvádíme krátký popis nabízených služeb.

Sdělení

Sdělení jsou stručné příspěvky na témata, která souvisí činností Výboru pro dopravu a cestovní ruch a/nebo se současným děním. Využívají se nejčastěji jako faktické podklady pro rozhodování poslanců při přípravě zpráv, popřípadě chystali se delegace na oficiální návštěvu nebo pokud se pořádají významné události související s evropskými otázkami.

Tematická sekce B dodává interní sdělení ve velmi krátkých časových lhůtách a s vysokou mírou flexibility. K vytvoření sdělení je rovněž možné najmout externí odborníky (pro vysoce odborná témata a pro málo prozkoumané oblasti). Ti jsou vybíráni na základě výběrového řízení.

Studie

Studie jdou více do hloubky a většinou souvisí s očekávaným legislativním návrhem nebo zprávou z vlastního podnětu. Je to nejčastěji využívaný nástroj. Studie dodávají odborníci, které Tematická sekce B vybere ve výběrovém řízení. Smluvní povaha tohoto nástroje je příčinou delších lhůt. Studie jsou obvykle předkládány Výboru pro dopravu a cestovní ruch. Příležitostně z nich vyplynou veřejná slyšení, kterých se Tematická sekce B může rovněž účastnit.

Hodnocení dopadu

Je-li to vhodné a nutné pro legislativní proces, výbory mohou u podstatných změn legislativních návrhů požádat o posouzení dopadu. Mohu rovněž požádat o posouzení dopadu týkající se provádění evropské legislativy v různých členských státech. Tato hodnocení provádějí externí odborníci.

Semináře

Cílem seminářů je nabídnout nezávislou odbornou konzultaci formou písemného příspěvku, který je předložena ústně a projednán s poslanci a dalšími odborníky. V souvislosti se semináři lze požádat o sdělení či studie, které slouží jako podklady pro diskuzi ve výboru.

Panely odborníků

Panel odborníků je skupina externích expertů, kteří pravidelně dodávají poslancům písemné příspěvky, většinou ve formě krátkých poznámek. Odborníci také přicházejí na schůze výboru, kde poskytují informace a rady. Dokumenty a zápisy z těchto schůzí jsou obvykle dostupné jako zprávy na intranetových stránkách Tematické sekce B.

Fakta o eu

Cílem publikace Fakta a čísla je poskytnout široké veřejnosti stručný přehled o činnosti EU a Parlamentu. **Fakta o Evropské unii** patří mezi nejoblíbenější publikace Evropského parlamentu a jejich verze on-line je jednou z nejnavštěvovanějších sekcí na internetových stránkách Evropského parlamentu.

Každá část této publikace se zabývá jedním konkrétním tématem. Navrhují je političtí administrátoři tematických sekcí a za jejich celkovou koordinaci zodpovídá ediční výbor. Fakta a čísla jsou dostupná na internetu v angličtině, francouzštině a němčině. Rovněž je možné získat tištěnou podobu v angličtině, francouzštině, němčině, italštině, polštině a španělštině, spolu s mnohojazyčným vydáním na CD ROMu v 21 jazycích (obraťte se prosím na odbor pro distribuci poslancům).

PODÁVÁNÍ ŽÁDOSTI

Výbory parlamentu mohou požádat o odbornou konzultaci na základě svých politických priorit (zprávy, slyšení, delegace, atd.). Rozhodnou-li koordinátoři, že je nezbytná odborná konzultace, musí Výbor pro dopravu a cestovní ruch zaslat Tematické sekci B písemnou žádost.

Žádosti od jednotlivých členů výboru TRAN by měly být zaslány koordinátorovi příslušné politické skupiny, který může učinit návrh na rozhodnutí na schůzi koordinátorů nebo písemnou formou přes sekretariát výboru TRAN.

PRŮMĚRNÉ DODACÍ LHŮTY

Lhůty se odvíjí od délky a složitosti požadované odborné konzultace. Obvykle je to tři až šest týdnů. Externí odborné konzultace jsou zajišťovány smluvně, je tedy třeba počítat s delšími časovými lhůtami. Přiměřená lhůta by tedy byla je 4–12 měsíců. S dotazy na časový odhad konkrétního požadavku se prosím obraťte na nás.

ROZPOČET

Výborům Parlamentu je přidělen roční rozpočet na uhrazení různých externích výzkumných činností. Výše rozpočtu stoupá s velikostí výboru, který má právo jej využít bez předchozího povolení orgánů Parlamentu. Rozpočet Výboru pro dopravu a cestovní ruch na externí odborné konzultace v roce 2008 činil 407 000 EUR.

NAŠE ZÁRUKA KVALITY

Tematická sekce B nabízí ucelený soubor výzkumných služeb, které hrají významnou roli při podpoře činností Parlamentu.

Našimi zásadami jsou ucelenost, nezávislost a kvalita. Ucelenost znamená naprosté dodržování nejvyšších etických zásad a profesních standardů. Nezávislostí rozumíme poskytování objektivních odborných konzultací bez jakéhokoli nátlaku. Za kvalitou se skrývá směřování k nejvyšším standardům odborných výkonů.

Tyto zásady přispívají k vynikající kvalitě a spolehlivosti naší práce a utváří kontroly a postupy, které jsou naším každodenním vodítkem.

Uplatňujeme nejvyšší standardy profesionálního chování, s úctou k požadavkům nezávislosti, etiky a dalším profesionálním požadavkům, a jednáme způsobem, kterým si udržujeme důvěru poslanců a posilujeme jejich prestiž. Tyto závazky nás přivedly k tomu, že své poznatky a zkušenosti sdílíme s ostatními orgány, národními parlamenty, vědeckými komunitami a místními účastníky.

Zachování důvěry poslanců a orgánů Parlamentu je jednou z našich hlavních priorit, která zásadně ovlivňuje každou stránku naší práce.

OBRAŤTE SE NA NÁS

Veškeré dokumenty tematické sekce, s výjimkou dokumentů důvěrných, jsou k nahlédnutí on-line nebo v parlamentní knihovně.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

Fakta o EU (Fact Sheets)

www.europarl.europa.eu/factsheets

Katalog našich publikací je k nahlédnutí na naší webové stránce (přes Intranet).

Výtisky lze získat na požádání. Rádi vás přivítáme ve třetím patře budovy ASP, kde máme prostor pro představení našich dokumentů a kde si můžete vyzvednout výtisky našich nejnovějších publikací.



Vydáváme elektronický měsíčník, který obsahuje stručné informace o našich nejnovějších publikacích a událostech.

Vždy budeme vděční za vaše připomínky.

Máte-li jakékoli připomínky, zájem o informace nebo o předplatné našeho měsíčníku, pište na poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



Tematická sekce B připravila řadu studií a sdělení s cílem přispět do diskuze Výboru pro dopravu a cestovní ruch a dalších politických debat. Obvykle jsou studie dostupné v angličtině, ale velmi často i v dalších jazycích, jako je francouzština a němčina.

Některé příklady těchto dokumentů uvádíme níže. Úplný seznam je k nahlédnutí na našich intranetových stránkách.

Sdělení:

- **Otázka změny klimatu v kontextu strukturální politiky a politiky soudržnosti (The Challenge of Climate Change for Structural and Cohesion Policies):** Interní sdělení, jež je distribuováno v souvislosti s nejbližším setkáním Agora (každoroční setkání Parlamentu a občanské společnosti):
- **Evropská silniční známka III: vývoj v poslední době a střednědobé politické možnosti (Eurovignette III: Recent developments and medium-term policy options):** Sdělení se zabývá návrhem směrnice EU, kterou se mění směrnice 1999/62 a zavádí poplatky za vnější náklady pro těžká nákladní vozidla. Nejdříve porovnává návrh Komise se závěry Příručky pro odhad vnějších nákladů v odvětví dopravy (Handbook on the estimation of external costs in the transport sector). Poté se zabývá nejspornějšími otázkami, jako jsou součásti vnějších nákladů, náklady v důsledku přetížení, zacházení s limity, uplatňování sítě a využívání výnosů. Na závěr jsou uvedeny některé střednědobé výhledy do budoucnosti a politické možnosti. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT).
- **Dohoda o otevřeném nebi mezi EU a USA (The 'open skies' agreement between the EU and the USA):** Sdělení poukazuje na hlavní prvky a pozitivní body dohody mezi EU a USA, která byla podepsána dne 30. května 2007 ve Washingtonu. Dohoda nedávno vstoupila v platnost a měla by umožnit vytvoření vzdušného prostoru bez hranic mezi oběma stranami Atlantského oceánu. (EN - FR).
- **Vnější náklady na námořní dopravu (External costs of maritime transport):** Sdělení hodnotí celkové a jednotlivé vnější náklady na námořní dopravu. Zabývá se třemi hlavními faktory: a) znečištění moře (vypouštění znečišťujících látek do moře); b) kvalita

ovzduší (atmosférické emise); c) změna klimatu (skleníkové plyny); fyzikální důsledky jsou dále uvedeny jako druhá skupina faktorů, jejichž dopad nelze peněžně vyčíslit; d) spotřeba zdrojů; a e) pevný a kapalný odpad (odpad a kal). Ve sdělení rovněž figuruje nelegální vypouštění znečišťujících látek. Závěrečná kapitola obsahuje doporučení účinných a finančně výhodných opatření, jimiž lze snížit/internalizovat vnější náklady námořní dopravy. (DE - EN - FR)

- **Standardizace značky kvality ve službách cestovního ruchu EU (Standardisation and Quality Labels for EU Tourist Services):** Sdělení poskytuje přehled stávajících standardů kvality a značek v rámci EU a hodnocení možných systémů pro celou Evropu. Zaměřuje se na ubytování a značky kvality pro hotely, zabývá se však i dalšími součástmi cestovního ruchu. (DE - EN - FR - IT)

Studie:

- **Výpočet vnějších nákladů v odvětví dopravy (The Calculation of External Costs in the Transport Sector):** Otázka internalizace vnějších nákladů v odvětví dopravy je stále nejproblematictějším tématem, jímž se evropská dopravní politika bude muset zabývat v nadcházejících letech. Studie poskytuje stručný přehled nejdůležitějších a nejnovějších studií v oblasti externích nákladů, poukazuje na silné a slabé stránky jednotlivých přístupů a hodnotí současnou práci ředitelství Komise pro dopravu: Příručka pro odhad vnějších nákladů v odvětví dopravy a balíček opatření pro dopravu šetrnější k životnímu prostředí. (EN)
- **EuroVelo, síť evropských cyklistických tras: výzvy a příležitosti pro udržitelný cestovní ruch (The European Cycle Route Network EuroVelo: Challenges and Opportunities for Sustainable Tourism):** Studie vyhodnocuje výzvy a příležitosti vytvoření cyklistické sítě napříč Evropou. Zaměřuje se na projekt EuroVelo, síť 12 dálkových cyklistických tras spravovaných Evropskou cyklistickou federací, která se buduje v různých zemích za pomoci celé řady partnerů. Studie podává přehled trhu cyklistického cestovního ruchu v Evropě a předkládá model poptávky pro EuroVelo. Posuzuje přepravu kol ve vlacích. Na závěr hodnotí potenciál Stezky železné opony.
- **Mění se role námořních přístavů EU v globální námořní logistice (The evolving role of EU seaports in global maritime logistics):** Studie se zabývá značnými změnami

v tržním prostředí námořního obchodu za uplynulých patnáct let. Globalizace, přesouvání podniků do zahraničí a nečekaný nárůst využívání kontejnerů v dopravě vedly ke změnám v námořní dopravě a v logistických řetězcích. Cílem studie je vysvětlit dopad tohoto vývoje námořních přístavů a formulovat doporučení pro Evropský parlament. (DE - EN - FR - IT).

- **Systém sazeb v silniční nákladní dopravě v členských státech EU a ve Švýcarsku (Pricing systems for road freight transport in EU Member States and Switzerland)** Cílem studie je poskytnout hloubkovou analýzu stávajícího systému výběru poplatků pro těžká nákladní vozidla v Evropské unii a ve Švýcarsku. Překládá celkový přehled stávajících používaných systémů a jejich dopad v souvislosti s navrhovaným vývojem směrnice o evropské silniční známce, diskuzí o změně klimatu a očekávaným nárůstem silniční nákladní dopravy. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL).
- **Důsledky rostoucího odvětví nízkonákladových leteckých společností v Evropě (The consequences of the growing European low-cost airline sector):** Studie předkládá analýzu dopadů změn na trhu s leteckou dopravou, jako důsledek vzniku nízkonákladových leteckých společností. Z údajů vyplývá, že tento vývoj měl zásadní dopad na tradiční letecké společnosti, hlavní letiště, na konkurenci v rámci odvětví i mezi druhy dopravy, evropský cestovní ruch, pohyb cestujících a regionální rozvoj. (DE - EN - FR).
- **Energetické a environmentální aspekty dopravní politiky (Energy and Environmental Aspects of the Transport Policy):** Cílem této studie je určit hospodářsky a politicky proveditelná opatření, která mohou výrazně zvýšit energetickou účinnost a snížit negativní dopady činností v dopravě. Vychází z hloubkového průzkumu literatury, do níž patří nedávné statistiky, studie, sdělení, atd., které analyzují různé dopady a důsledky emisí, způsobených jednotlivými druhy dopravy, a obsahuje doporučení, jak se vypořádat se souvisejícími problémy. Z přehledu literatury vyplynula nejperspektivnější a nejhospodárnější krátkodobá, střednědobá a dlouhodobá opatření, a to především s ohledem na vývoj v oblasti energetiky a nových technologií. (DE - EN - ES - FR - IT).
- **Dopad kolísání cen ropy na dopravu a související odvětví (The impact of oil price fluctuations on transport and related sectors):** Studie zkoumá různé způsoby, jimiž závažné změny cen ropy ovlivňují dopravu zboží, a soustředí se na reakce přepravců v různých odvětvích dopravy. Vzestup cen ropy v první polovině roku 2008 byl využit k provedení analýzy reakcí v odvětvích dopravy, která vychází ze skutečnosti. (EN).



Elektronické zdroje informací:

EVROPSKÝ PARLAMENT

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

<http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?language=CS&body=TRAN>

Studie v elektronické podobě

www.europarl.europa.eu/studies

Fakta a čísla

<http://www.europarl.europa.eu/factsheets>

Knihovna

<http://www.library.ep.ec/libraryapp/services/home.action?pid=01>

ORGÁNY A INSTITUCE EU

Evropská komise (Doprava)

http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Evropská komise (Cestovní ruch)

http://ec.europa.eu/enterprise/tourism/index_en.htm

Výbor regionů

<http://www.cor.europa.eu>

Evropský hospodářský a sociální výbor (sekce ECO)

http://www.eesc.europa.eu/sections/eco/index_en.asp

Evropská investiční banka

<http://www.eib.org>

Eurostat (statistiky v oblasti dopravy)

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=0,1136228,0_45572942&_dad=portal&_schema=PORTAL

Eurostat (statistiky v odvětví cestovního ruchu)

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/>

Evropská agentura pro námořní bezpečnost (EMSA)

<http://www.emsa.europa.eu>

Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)

<http://www.easa.europa.eu>

Evropská agentura pro železnice (ERA)

<http://www.era.europa.eu>

Evropská agentura pro životní prostředí (EEA)

<http://www.eea.europa.eu/themes/transport>

Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť (TEN-T EA)

http://europa.eu/agencies/executive_agencies/ten-t/index_cs.htm

Úřad pro dohled nad evropskými systémy GNSS (globální navigační družicové systémy)

<http://www.gsa.europa.eu>

PRÁVNÍ PŘEDPISY EU

Přehled právních předpisů Evropského parlamentu

<http://www.europarl.europa.eu/oeil/>

PreLex – Sledování rozhodovacího procesu mezi orgány

<http://ec.europa.eu/prelex/apcnet.cfm?CL=cs>

Platné právní předpisy EU

<http://eur-lex.europa.eu/cs/legis/20090501/chap07.htm>

Přehled dopravní politiky EU

http://europa.eu/pol/trans/index_cs.htm

INVESTOŘI, NEVLÁDNÍ ORGANIZACE A SKUPINY EXPERTŮ (THINK-TANKS)

Evropská rada pro bezpečnost dopravy (ETSC)

<http://www.etsc.eu/home.php>

Evropská federace pro dopravu a životní prostředí (T&E)

<http://www.transportenvironment.org/>

Evropská federace pracovníků v dopravě (ETF)

<http://www.itfglobal.org/etf>

Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU)

<http://www.iru.org/>

Mezinárodní automobilová federace (FIA) – evropská kancelář

<http://www.fia-brussels.com/>

Evropská asociace výrobců automobilů (ACEA)

<http://www.acea.be>

Asociace evropských provozovatelů silničních systémů mýtného (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Sdružení evropských železnic (CER)

<http://www.cer.be>

Správci evropské železniční infrastruktury (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Evropská asociace železničního průmyslu (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Mezinárodní unie veřejné dopravy (UITP)

<http://www.uitp.org/>

Síť Eurocities

<http://www.eurocities.eu/main.php>

Sdružení evropských leteckých společností (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE – Mezinárodní rada letišť

<http://www.aci-europe.org>

Evropské sdružení regionálních leteckých společností (ERA)

<http://www.eraa.org>

Evropské sdružení technických letových posádek (ECA)

<http://www.eca-cockpit.com>

Evropská organizace námořních přístavů (ESPO)

<http://www.espo.be>

Federace evropských provozovatelů soukromých přístavů (Feport)

<http://www.feport.be>

Svaz provozovatelů námořních plavidel Evropského společenství (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Svaz asociací evropských kapitánů

<http://www.cesma-eu.org>

Evropská asociace námořních lodivodů

<http://empa-pilots.org>

INE – vnitrozemská lodní doprava v Evropě

<http://www.inlandnavigation.org>

Evropská intermodální asociace (EIA)

<http://www.eia-ngo.com>

Evropská rada námořních dovozců

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT – Evropská asociace spedičních, dopravních, logistických a celních služeb

<http://www.clecat.org>

Evropská asociace spěšných zásilek

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO – ITS Europe (Inteligentní dopravní systémy a služby)

<http://www.ertico.com>

VÝZKUM V ODVĚTVÍ DOPRAVY

Výzkum EU v odvětví dopravy:

http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.cfm

Centrum znalostí o dopravním výzkumu (TRKC)

<http://www.transport-research.info/web/>

Přehled výzkumu v odvětví dopravy INRETS

<http://www.inrets.fr/ur/cir/resources/index.e.html>

Transportnet –sít univerzit

<http://transportnet.org>

ELTIS (Evropská informační služba pro místní dopravu)

<http://www.eltis.org>

MEZINÁRODNÍ ORGANIZACE

Mezinárodní dopravní fórum (OECD)

<http://www.internationaltransportforum.org/>

OECD (cestovní ruch)

http://www.oecd.org/topic/0,3373,en_2649_34389_1_1_1_1_37461,00.html

Mezinárodní námořní organizace (IMO)

<http://www.imo.org/>

Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA)

<http://www.iata.org>

Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO)

<http://www.icao.int>

Svaz organizací v oblasti posílení silniční dopravy (CORTE)

<http://www.corte.be>

Mezinárodní organizace práce (ILO)

www.ilo.org

Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

MAPY**Eurostat (Statistické mapky)**

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page?_pageid=2254,62718791&_dad=portal&_schema=PORTAL

Evropská agentura pro životní prostředí (Grafy a mapky)

<http://dataservice.eea.europa.eu/atlas/default.asp?refid=2D511360-4CD0-4F20-A817-B3A882ACE323>

SDĚLENÍ

Evropský parlament

Praktická příručka — Doprava a cestovní ruch

Lucemburk: Úřad pro úřední tisky Evropských společenství

2009 — 46 s. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2827-9

Doi: 10.2861/66841

Jak získat publikace EU

Publikace na prodej:

- prostřednictvím EU Bookshopu (<http://bookshop.europa.eu>);
- u vašeho knihkupce – uveďte název, vydavatele a/nebo číslo ISBN;
- obraťte se přímo na některého z našich obchodních zástupců. Jejich kontaktní údaje najdete na <http://bookshop.europa.eu> nebo je získáte zasláním faxu na číslo +352 2929-42758.

Bezplatné publikace:

- prostřednictvím EU Bookshopu (<http://bookshop.europa.eu>);
- na zastoupeních nebo delegacích Evropské komise. Jejich kontaktní údaje najdete na <http://ec.europa.eu/> nebo je získáte zasláním faxu na číslo +352 2929-42758.

Úloha

Tematické odbory jsou studijními odděleními, která poskytují výborům, meziparlamentním delegacím a jiným parlamentním orgánům specializované poradenství.

Oblasti politiky

Zemědělství a rozvoj venkova
Kultura a vzdělávání
Rybolov
Regionální rozvoj
Doprava a cestovní ruch

Dokumenty

navštivte webové stránky Evropského parlamentu:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

FOTOGRAFIE: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Úřad pro publikace

ISBN 978-92-823-2827-9

