

GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE VNÚTORNÉ POLITIKY
POLITICKÉ ODDELENIE B
ŠTRUKTURÁLNA POLITIKA A POLITIKA SÚDRŽNOSTI

PRAKTICKÁ PRÍRUČKA



SK



***Europe Direct je služba, ktorá vám pomôže nájsť odpovede
na vaše otázky o Európskej únii***

**Bezplatné telefónne číslo (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Niektorí operátori mobilných sietí nepovoľujú prístup k číslam 00800 alebo tieto hovory fakturujú.

Viac doplňujúcich informácií o Európskej únii je k dispozícii na internete.
Sú dostupné cez server Európa (<http://europa.eu>).

Katalogizačné údaje nájdete na konci tejto publikácie.

Luxemburg: Úrad pre vydávanie úradných publikácií Európskych spoločenstiev, 2009.

ISBN 978-92-823-2843-9

doi: 10.2861/70598

Printed in Belgium

VYTLAČENÉ NA BIELOM BEZCHLÓROVOM PAPIERI



GENERÁLNE RIADITEĽSTVO PRE VNÚTORNÉ POLITIKY
POLITICKÉ ODDELENIE B
ŠTRUKTURÁLNA POLITIKA A POLITIKA SÚDRŽNOSTI

PRAKTICKÁ PRÍRUČKA

Doprava a cestovný ruch

AUTORI

Nils DANKLEFSEN a Piero SOAVE, Tematická sekcia B: Štrukturálna a kohézna politika, Európsky parlament

JAZYKOVÉ VERZIE

Originál: EN

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

FOTOGRAFIE

Shutterstock, iStockphoto, Európsky parlament

O VYDAVATEĽOVI

V prípade záujmu o nadviazanie kontaktu s tematickou sekciou alebo odoberanie mesačného bulletinu píšete na adresu: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rukopis dokončený v apríli 2009.

Brusel, © Európsky parlament, 2009.

PRÁVNE UPOZORNENIE


Stanoviská uvedené v tomto dokumente sú výlučne v zodpovednosti autora a nepredstavujú bezpodmienečne oficiálne stanovisko Európskeho parlamentu.

Reprodukcia a preklad na nekomerčné účely sú povolené v prípade, že je uvedený zdroj a vydavateľ je o tom vopred informovaný a dostane kópiu.

OBSAH

■ PRED SLOV.....	7
■ VÝCHODISKÁ.....	9
■ BUDÚCE SMEROVANIE.....	19
■ O TEMATICKEJ SEKCII.....	31
■ ĎALŠIE DOKUMENTY.....	35
■ ĎALŠIE ZDROJE INFORMÁCIÍ.....	38





**„Koncepcia trvalej udržateľnosti musí byť
základom a meradlom európskej dopravnej
politiky“**

Z uznesenia Európskeho parlamentu z 12. februára 2003 o bielej knihe Komisie:
„Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť“.





Vážená pani poslankyňa, vážený pán poslanec,

chcel by som Vás pri tejto príležitosti privítať v Európskom parlamente a poskytnúť Vám niektoré informácie o zabezpečovaní odborného poradenstva na základe používania interných zdrojov. Účinná parlamentná práca sa opiera o odborné, objektívne, kvalitné a aktuálne informácie. Na tento účel bolo vytvorených päť jednotiek zodpovedných za výskum, známych ako tematické sekcie. Ich činnosť pokrýva všetky oblasti právomocí Európskeho parlamentu. Vedú špičkový nezávislý výskum, ktorý sa vykonáva buď interne, alebo prostredníctvom externých odborníkov.

Tematická sekcia B: Štrukturálna a kohézna politika má konkrétne na starosti päť oblastí politiky: poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka, kultúru a vzdelávanie, rybné hospodárstvo, regionálny rozvoj a dopravu a cestovný ruch. Zabezpečuje širokú škálu nástrojov, od hĺbkových analýz zložitých legislatívnych otázok po krátke podkladové správy a dokonca semináre, na ktoré sú pozývaní odborníci, ktorí pripravujú živé prezentácie. Tieto nástroje sú zamerané na podporu práce parlamentných orgánov napríklad tým, že priamo prispievajú k legislatívnej práci konkrétneho výboru alebo slúžia ako podkladové informácie pre návštevy delegácií poslancov. Okrem niekoľkých dôverných dokumentov sa všetky texty, ktoré Tematická sekcia B: Štrukturálna a kohézna politika vytvorí, zverejňujú na internetovej stránke Parlamentu pre všetkých poslancov a širokú verejnosť.

V tejto publikácii nájdete stručné informácie o dôležitom vývoji politiky v oblasti dopravy a cestovného ruchu počas posledného volebného obdobia. Publikácia sa zaoberá tiež výzvami, ktorým bude politika v oblasti dopravy a cestovného ruchu čeliť v blízkej budúcnosti. V závere je uvedený súhrn možností, ktoré ponúka tematická sekcia B v oblasti interných a externých posudkov.

Prajem Vám príjemné čítanie!

Ismael Olivares Martinez
riaditeľ

Riaditeľstvo B: Štrukturálna a kohézna politika
Generálne riaditeľstvo pre vnútorné politiky Únie



DOPRAVA: PRÁVNÝ ZÁKLAD A MÍLNIKY

Článok 3 ods. 1 písm. f) a hlava V Zmluvy o ES sa zaoberá dopravnou politikou. V Lisabonskej zmluve, ktorá zatiaľ nenadobudla platnosť, sa dopravnou politikou zaoberá článok 4 ods. 2 písm. g) a hlava VI o fungovaní Európskej únie.

Členské štáty už v Rímskych zmluvách zavedením osobitnej kapitoly pre spoločnú dopravnú politiku zdôraznili jej význam. Doprava sa preto stala jednou z prvých oblastí spoločnej politiky Spoločenstva. Napriek snahám Komisie bol však do druhej polovice 80. rokov minulého storočia zaznamenaný v oblasti spoločnej dopravnej politiky iba skromný pokrok.

- **1985:** Prekážky pre právne predpisy Spoločenstva boli odstránené až vtedy, keď Európsky parlament podal na Radu žalobu za nečinnosť. Európsky súdny dvor vo svojom **rozsudku vo veci 13/83** naliehavo vyzval Radu, aby začala konať v oblasti dopravnej politiky.
- **1985:** V **bielej knihe o dobudovaní vnútorného trhu** boli uvedené odporúčania týkajúce sa zabezpečenia voľnosti pri poskytovaní služieb a stanovené pravidlá pre spoločnú dopravnú politiku s cieľom liberalizovať a harmonizovať dopravné politiky v rámci Spoločenstva.
- **1992:** Komisia prijala **bielu knihu o budúcom rozvoji spoločnej dopravnej politiky**. Hlavný dôraz bol na otvorení dopravných trhov. Biela kniha zároveň stanovila bod obratu smerom k integrovanému prístupu zahŕňajúcemu všetky druhy dopravy na základe modelu „trvalo udržateľnej mobility“.
- **1996:** Prijatie rozhodnutia o usmerneniach Spoločenstva týkajúcich sa vytvorenia transeurópskych dopravných sietí.
- **2001:** Komisia v **bielej knihe: „Európska dopravná politika do roku 2010: čas rozhodnúť“** (KOM(2001)370) najprv analyzovala problémy a výzvy európskej dopravnej politiky, najmä so zreteľom na pripravované rozšírenie EÚ smerom na východ. Predpovedala výrazný nárast objemu dopravy spojený s dopravnými zápchami a preťažením, najmä pokiaľ ide o cestnú a leteckú dopravu, ako aj so stúpajúcimi zdravotnými a environmen-

tálnymi nákladmi, ktoré vážne ohrozujú ciele EÚ v oblasti konkurencieschopnosti a ochrany klímy. V záujme boja proti týmto trendom a pomoci pri vytvorení ekonomicky účinného, pritom však environmentálne a sociálne zodpovedného dopravného systému Komisia predložila balík 60 opatrení. Tieto opatrenia boli navrhnuté s cieľom prerušiť spojenie medzi hospodárskym rastom a rastom objemu dopravy a čeliť nerovnomernému rastu rôznych druhov dopravy.

- **2004:** Revízia usmernení o TEN-T vo svetle rozšírenia EÚ.
- **2006:** Komisia zverejnila strednodobé preskúmanie bielej knihy o doprave z roku 2001: „Udržujte Európu v pohybe – Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent“ (KOM (2006) 314).

DOPRAVA: CIELE A VÝSLEDKY

Mobilita je základným princípom Európskej únie. Európska dopravná politika tvorí rozhranie medzi jednotlivými kľúčovými politikami. Skladá sa z mnohých dôležitých pilierov, ako sú priemyselná, hospodárska, environmentálna a sociálna politika. Dopravná politika je ústredný prvok Lisabonskej stratégie, ktorý výrazne prispieva k územnej a sociálnej súdržnosti EÚ.

Úspešné dovŕšenie tvorby vnútorného trhu EÚ, odbúranie vnútorných hraníc a pokles cien v doprave v dôsledku otvorenia a liberalizácie dopravných trhov v kombinácii so zmenami vo výrobných systémoch a v skladovaní mali za následok nepretržitý nárast dopravy. Hoci je sektor dopravy z ekonomického hľadiska veľmi úspešný a dynamický, má stále väčšie sociálne a ekologické následky, čo zdôrazňuje narastajúci



význam **modelu trvalo udržateľnej mobility**. Tento model je však **súbojom medzi dvoma rôznymi súbormi cieľov**. Na jednej strane európska dopravná politika vytýčila jasný cieľ v podobe zabezpečenia cenovo dostupnej a efektívnej mobility osôb a tovaru ako základu konkurencieschopného vnútorného trhu EÚ a voľného pohybu osôb. Na druhej strane je tu potreba vyrovnať sa so zvýšenou dopravou a minimalizovať jej vplyvy, ako sú dopravné nehody, respiračné ochorenia, hluk, znečisťovanie životného prostredia a dopravné zápchy. Spoločenský rozmer v zmysle zamestnanosti a pracovných podmienok, ktorý však tiež súvisí s právami cestujúcich a bezpečnosťou v doprave, tvorí tretí významný pilier európskej dopravnej politiky.

V záujme reagovania na výzvy trvalo udržateľnej mobility dosiahla európska dopravná politika od vydania bielej knihy o dopravnej politike v roku 2001 a jej strednodobého preskúmania v roku 2006 významný pokrok¹. Právny rámec pre európsku dopravu bol jasne stanovený. Boli prijaté mnohé zásadné a často veľmi sporné právne predpisy, ako napríklad:

¹ KOM (2001) 370; KOM (2006) 314.

- revitalizácia železníc prostredníctvom prvého, druhého a tretieho železničného balíka, ktoré boli zamerané predovšetkým na otvorenie trhov, ale aj na otázky bezpečnosti, interoperability a práv cestujúcich;
- nové usmernenia pre transeurópske dopravné siete (TEN) s prioritami pre železnice, vnútrozemské vodné cesty a námornú dopravu;
- programy presunu dopravy, ako napríklad pôvodný program „Marco Polo“ a prebiehajúci program „Marco Polo II“;
- nová smernica „Eurovignette“², ktorá sa zaoberá zosúladením sadzieb vo všetkých členských štátoch a zjednotením metód výpočtu nákladov na infraštruktúru. Nová smernica umožňuje tiež lepšie rozlišovanie poplatkov a zohľadňuje environmentálne aspekty a kongesciu, čím poskytuje členským štátom nástroj na riadenie dopravy;
- tri balíky opatrení zamerané na námornú bezpečnosť;
- iniciatíva Jednotný európsky vzdušný priestor;
- nový právny rámec pre verejnú dopravu;
- zahrnutie letectva do systému EÚ na obchodovanie s emisiami;
- vytvorenie Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA), Európskej železničnej agentúry (ERA), Európskej námornej bezpečnostnej agentúry (EMSA) a Výkonnej agentúry pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T EA);
- spustenie troch ambiciózných technologických projektov: satelitného navigačného systému Galileo, Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a programu SESAR na skvalitnenie infraštruktúry riadenia leteckej premávky. Cieľom týchto veľkých európskych projektov je pomoc pri zabezpečovaní efektívnejšieho a bezpečnejšieho riadenia dopravy v budúcnosti;
- posilnenie práv cestujúcich v osobnej leteckej a železničnej doprave.

Výbor TRAN patril k najvyťaženejším výborom, pokiaľ ide o spolurozhodovacie postupy, pri ktorých Parlament často uplatnil svoje kompetencie spoluzákonodarcu. Dôležitým príkladom je dvojnásobné zamietnutie takzvaného „prístavného balíka“, ale vyskytlo sa i mnoho ďalších prípadov, keď Parlament úspešne zmenil širokú škálu návrhov Komisie. Parlament okrem toho pri mnohých príležitostiach vyzval na politické iniciatívy a predložil podrobné návrhy týkajúce sa vytvárania európskej dopravnej politiky. Komisia vo svojich neskorších legislatívnych návrhoch mnohé tieto požiadavky zohľadnila.

Stručný všeobecný prehľad dopravnej politiky EÚ je uvedený v **informačných listoch** Európskeho parlamentu, ktoré sa pravidelne aktualizujú. Podrobný prehľad činnosti výboru TRAN v ostatnom volebnom období je uvedený v **súhrnnej správe**³ sekretariátu výboru TRAN. Okrem toho sú niektoré hlavné opatrenia dopravnej politiky za ostatné volebné obdobie uvedené v brožúrke **„Otázky, v ktorých rozhodlo stanovisko Parlamentu“**.

² Smernica 2006/38/ES zo 17. mája 2006.

³ Európsky parlament: „Dosiachnutie trvalo udržateľnej, efektívnej a bezpečnej dopravy v Európe – Výbor pre dopravu a cestovný ruch v činnosti“, Brusel 2009.

DOPRAVNÁ POLITIKA – NIEKTORE KĽÚČOVÉ ÚDAJE

Nižšie opísané skutočnosti a údaje uvádzame s cieľom poskytnúť prehľad o ekonomických, sociálnych a environmentálnych rozmeroch dopravnej politiky. Túto stručnú, nie vyčerpávajúcu kompiláciu je potrebné brať ako východisko. Použité zdroje, ak sa neuvádza inak, pochádzajú zo štatistickej publikácie na rok 2009 – Energetika a doprava EÚ v číslach („Statistical Pocketbook 2009 – EU Energy and Transport in Figures“), z oficiálnych dokumentov Komisie, zo správ Európskej environmentálnej agentúry a zo správ, ktorá vznikla v rámci troch špecializovaných skupín, kde v súčasnosti prebieha výmena názorov o budúcnosti dopravy.

Ekonomický rozmer dopravy

- Poskytovanie dopravných služieb tvorí 4,3 % pridanej hodnoty v EÚ, pričom do tejto bilancie nie je započítaná doprava pre vlastnú potrebu, výstavba a údržba dopravných infraštruktúr a dopravných prostriedkov.
- Odhadovaný podiel európskeho logistického priemyslu na HDP je približne 14 %.

Rozdelenie podľa jednotlivých druhov dopravy

- Štyri druhy pozemnej dopravy (cestná, železničná, vnútrozemská vodná a potrubná) v EÚ-27 predstavovali 2 650 miliárd tkm, pokiaľ ide o nákladnú dopravu. Z toho na cestnú dopravu pripadalo 72,7 %, na železničnú 17,1 %, vnútrozemskú vodnú 5,3 % a na potrubnú dopravu ropo-



vodmi 4,9 %. Spolu s námornou dopravou v rámci EÚ (okolo 1 575 miliárd tkm) a leteckou dopravou v rámci EÚ (okolo 3,1 miliardy tkm) tvorí podiel cestnej dopravy 45,6 %, železničnej 10,7 %, podiel vnútrozemskej vodnej dopravy 3,3 %, potrubnej dopravy ropovodmi 3,0 %, námornej 37,3 % a leteckej 0,1 % z celkového objemu dopravy (všetky údaje platia pre EÚ-27 za rok 2007).

- Objem pozemnej dopravy cestujúcich dosiahol v roku 2007 5 826 miliárd pkm (alebo 11 826 km na osobu). Z uvedeného objemu tvorili autá 80 %, dvojkoľosové motorové vozidlá 2,6 %, autobusy a autokary 9,2 %, železnica 6,7 %, električky a metro 1,5 %. Po započítaní leteckej dopravy v rámci EÚ (okolo 571 miliárd pkm v roku 2006) a námornej dopravy v rámci EÚ (okolo 41 miliárd pkm) sa podiel osobných vozidiel zníži na 72,4 % a dvojkoľosových moto-

rových vozidiel na 2,4 %. 8,3 % potom pripadne na autobusy a autokary, 6,1 % na železnicu a 1,3 % na električky a metro. Dva ďalšie druhy dopravy, letecká a námorná, podľa tohto rozdelenia predstavujú 8,8 % a 0,6 % (všetky údaje platia pre EÚ-27 v roku 2007).

- Preprava tovaru rástla v období rokov 1995 – 2007 približne o 2,7 % ročne a preprava cestujúcich približne o 1,7 % ročne.
- Objem cestnej dopravy nákladov (vyjadrenej v tkm) v krajinách EÚ-27 bol v roku 2007 o 27 % väčší než v roku 2000.
- Viac než 90 % zahraničného obchodu Európskej únie bolo zrealizovaných prostredníctvom námornej dopravy a v prístavoch EÚ bolo vyložených a naložených viac než 3,7 miliardy ton nákladu ročne. Do roku 2018 má objem námornej dopravy zrealizovanej prostredníctvom prístavov EÚ vzrásť o 1,6 miliardy ton na 5,3 miliardy ton.
- V EÚ-27 bolo v roku 2007 v prevádzke 4 300 civilných osobných lietadiel a takmer 500 z nich disponovalo kapacitou nad 250 sedadiel. Tento údaj nezahŕňa súkromné lietadlá, ktorých je viac než 30 000.

Doprava a životné prostredie

- Doprava sa na spotrebe konečnej energie v 27 členských štátoch EÚ podieľa približne jednou tretinou a v súčasnosti je najväčším spotrebiteľom konečnej energie. Z celkového objemu dopravy predstavuje podiel cestnej dopravy 74 %, leteckej dopravy 15 %, námornej dopravy 7,8 %, železničnej dopravy 2,2 % a vnútrozemskej plavby 1,0 %. Doprava je najrýchlejšie rastúcim odvetvím od roku 1990.

Na všetkých emisiách skleníkových plynov (SP) v EÚ-27 sa podieľa takmer jednou štvrtinou.

- Zatiaľ čo celkový objem emisií SP v EÚ-27 klesol v období rokov 1990 – 2005 o 7,9 %, v oblasti dopravy je situácia iná. V rovnakom období sa podiel emisií SP z dopravy, ktorá bola zahrnutá do Kjótskeho protokolu, zvýšil o 27 %. Celkový odhadovaný nárast objemu emisií pochádzajúcich z dopravy v EÚ za obdobie rokov 1990 – 2006, spolu s výrazným nárastom objemu emisií pochádzajúcich z námornej dopravy (+58 %) a medzinárodnej leteckej dopravy (+98 %), dosiahol 36 %. Vývoj v oblasti dopravy marí úsilie vyvinuté vo všetkých ostatných oblastiach. Bez tohto opačného trendu v oblasti dopravy by pokles emisií SP v EÚ-27 za obdobie rokov 1990 – 2005 dosiahol namiesto 7,9 % až 14 %.
- Cestná doprava sa v roku 2006 podieľala na celkovom objeme emisií SP vyprodukovaných dopravou 71 %. Nasledujú námorná a letecká doprava s 15 %, resp. 12 %. Spolu s emisiami z elektrární vyrábajúcich elektrickú energiu používanú v železničnej doprave dosiahol podiel železníc na tvorbe emisií okolo 1,6 %.
- Z dopravných prieskumov vyplýva, že drvivá väčšina ciest (97,5 %) je kratšia než 100 km. Napriek tomu zvyšných 2,5 % predstavuje viac než polovicu celkového počtu pkm.
- Polovica všetkých ciest občanov EÚ nedosahuje dĺžku 5 km.
- V roku 2007 bolo v EÚ-27 229 miliónov osobných automobilov.



- Počet majiteľov áut v EÚ-27 sa zvýšil o 22 %, čo predstavuje 52 miliónov vozidiel.
- Približne 30 % populácie EÚ-15, t. j. viac než 120 miliónov osôb je vystavených hluku pochádzajúcemu z cestnej dopravy s hodnotou nad 55 dB (A).
- Aj keď námorná doprava naďalej zostáva energeticky najefektívnejším druhom dopravy v prepočte na prepravnú jednotku, celkový „účet za externé náklady“ pre občanov sveta a environmentálne zdroje spotrebované v súvislosti s námornou dopravou predstavuje okolo 300 miliárd EUR ročne (2006), z čoho 21 % (64 miliárd) pripadá na flotilu EÚ⁴.
- Mestská mobilita sa podieľa 40 % na celkovom objeme emisií CO₂ z cestnej dopravy a takmer 70 % na emisiách ostatných znečisťujúcich látok vyprodukovaných v cestnej doprave.
- Podiel bicyklov v Dánsku a Holandsku je viac než desaťkrát vyšší ako vo Francúzsku a v Spojenom kráľovstve⁵.
- Za posledných päť desaťročí zaznamenali územia miest v celej Európe živelný rast. Od polovice 50. rokov 20. storočia sa európske mestá rozrástli priemerne o 78 %, zatiaľ čo počet obyvateľstva sa zvýšil iba o 33 %.

⁴ Európsky parlament, *The external costs of maritime transport* (Externé náklady námornej dopravy), Brusel 2007.

⁵ V Dánsku je to 936 a v Holandsku 848 km na osobu a rok, pričom pre porovnanie je to vo Francúzsku a v Spojenom kráľovstve po 75 km a v Španielsku len 20 km (EEA 2008, s. 31).

- Na piatich letiskách v EÚ⁶ pohyb lietadiel presahuje 400 000 (štarty + pristátia osobných a nákladných lietadiel) ročne. To zodpovedá viac než jednému pohybu za minútu počas 18 hodín denne. Na približne 37 letiskách v EÚ pohyb lietadiel presahuje 100 000 ročne.

Sociálny rozmer dopravy

- Poskytovanie dopravných služieb tvorí 4,3 % z celkovej zamestnanosti v EÚ, pričom do tejto bilancie nie je započítaná doprava pre vlastnú potrebu, výstavba a údržba dopravnej infraštruktúry a dopravných prostriedkov.
- V roku 2005 bolo v odvetví dopravy zamestnaných približne 8,8 milióna osôb. Približne 10 % z nich pracovalo na železničiach, 2 % v námornej doprave, 0,4 % vo vnútrozemnej vodnej doprave, 5 % v leteckej doprave a 30 % v oblasti podporných a doplnkových činností súvisiacich s dopravou (ako manipulácia s nákladom, cestovné a dopravné agentúry a cestovné kancelárie). Cestná doprava sa podieľa na celkovej zamestnanosti v odvetví dopravy 50 %, pričom dve tretiny z toho pripadá na nákladnú a tretina na osobnú dopravu.
- Domácnosti v EÚ vynakladajú približne 13,7 % zo svojich príjmov, respektíve 949 miliárd EUR na tovar a služby súvisiace s dopravou, čo znamená, že doprava je druhou najvýznamnejšou položkou v rozpočte domácností po nákladoch spojených s bývaním. Približne tretina z tejto sumy (310 miliárd EUR) bola použitá na kúpu dopravných prostriedkov.

- Priemerný odhadovaný cestovný čas na osobu predstavuje približne 1,1 hodiny denne a za posledných 40 rokov sa táto hodnota prakticky nezmenila. Mobilita osôb sa však v posledných desaťročiach v dôsledku prechodu na rýchlejšie druhy dopravy a dopravné prostriedky zvýšila.
- Činnosti súvisiace s námornou dopravou zabezpečujú v Európe prácu pre 1,5 milióna ľudí. Približne 70 % pracovných miest súvisiacich s lodnou dopravou je sústredných na pevnine – ide o stavbu lodí, lodnú architektúru, vedu, strojárstvo, elektroniku, manipuláciu s nákladom a logistiku.

Bezpečnosť dopravy

- V roku 2007 bolo pri dopravných nehodách usmrtených 42 448 osôb (úmrtie do 30 dní po nehode). V porovnaní s rokom 2000 klesol počet smrteľných dopravných nehôd takmer o štvrtinu (24,8 %).



⁶ Paríž-letisko Charlesa de Gaulla, Frankfurt nad Mohanom, Londýn-Heathrow, Amsterdam-Schiphol a Madrid-Barajas.



Dopravná infraštruktúra

- Sieť TEN-T bude rozsiahla a rôznorodá. Bude pozostávať z 95 700 km ciest, zo 106 000 km železníc (z toho 32 000 km bude určených pre vysokorýchlostné vlaky) a z 13 000 km vnútrozemských vodných ciest. Uzly siete bude tvoriť 411 medzinárodných letísk a 404 veľkých námorných prístavov. Podľa údajov členských štátov náklady na vybudovanie a modernizáciu celej siete v období rokov 1996 – 2020 dosiahnu 900 miliárd EUR, z čoho bude potrebné preinvestovať 500 miliárd v období 2007 – 2020 (z toho 270 miliárd EUR pôjde na prioritné osi a projekty).
- V roku 2005 bolo v EÚ-27 v prevádzke 215 000 km železničných tratí, pričom takmer 50 % z nich tvoria elektrifikované trate.
- EÚ má po Kanade druhé najdlhšie pobrežie na svete (136 000 km).

POLITIKA CESTOVNÉHO RUCHU

Cestovný ruch dosiaľ v Zmluve o EÚ nemá vlastný právny základ. Táto situácia sa zmení nadobudnutím platnosti Lisa-

bonskej zmluvy, keďže jej článok 195 poskytuje Únii legislatívnu právomoc v oblasti cestovného ruchu, aj keď len v kontexte doplnkových právomocí (článok 6).

Viac než 90 % spoločností v oblasti cestovného ruchu tvoria malé podniky, ktoré zamestnávajú od 1 do 9 zamestnancov. Odvetvie, v ktorom prevládajú MSP (malé a stredné podniky), sa podieľa na HDP EÚ 4 %, pričom 2 milióny firiem zamestnávajú 4 % z celkového počtu pracovných síl (približne 8 miliónov zamestnancov). Ak započítame rôzne spôsoby, ktorými sa cestovný ruch zapája do iných odvetví ekonomiky, jeho podiel na HDP sa zvýši na 11 % a jeho percentuálny podiel na pracovných miestach prekročí 12 % (24 miliónov pracovných miest)⁷.

Vďaka svojej ekonomickej váhe je cestovný ruch integrálnou súčasťou európskej ekonomiky, čo si vyžaduje opatrenia na podporu jeho organizácie a rozvoja. Z európskeho hľadiska je politika cestovného ruchu tiež prostriedok na podporu všeobecných politických cieľov v oblasti zamestnanosti a rastu. Okrem toho je cestovný ruch súčasťou širšie ponímanej environmentálnej politiky, pričom význam tohto rozmeru postupom času vzrástol.

Európska politika v oblasti cestovného ruchu by tiež významným spôsobom mohla pomôcť pri riešení súčasnej hospodárskej krízy. Viac než 27 000 obyvateľov EÚ vo veku nad 15 rokov sa zúčastnilo prieskumu uskutočneného Komisiou vo februári 2009. Výsledky tohto prieskumu ukázali, že najmenej 50 % občanov chodí na dovolenku každý rok a 48 % plánuje tráviť dovolenku vo svojej vlastnej krajine (zatiaľ čo v roku 2008 tak urobilo 43 %). Štyria z 10 občanov, ktorí plánujú dovolenku v roku 2009, si myslia, že majú dostatočné zdroje (41 %), zatiaľ

⁷ alšie informácie nájdete v správe Svetovej organizácie cestovného ruchu (The World Tourism Organisation) *Tourism Highlights 2008*.

čo jeden z 10 (11 %) odpovedal, že má vážne finančné problémy, ktoré by mohli mať vplyv na jeho dovolenkové plány. Iba 19 % si však bolo takmer istých, že nebudú v roku 2009 cestovať na dovolenku, čo je výrazne menej ako v roku 2008 (32 %). 28 % z tých, ktorí pôjdu na dovolenku, ešte stále nie je rozhodnutých, na ako dlho a kam pocestujú. Výrazne stúpol počet osôb organizujúcich svoju dovolenku individuálne (na 56 %), pričom na tento účel často využívajú internet. Väčšina (54 %) preferuje tradičné turistické destinácie, zatiaľ čo iba 28 % by išlo do nových destinácií. Hodnota za vynaložené peniaze (33 %) je dôležitejšia ako nízke náklady (16 %). Polovica všetkých Európanov chodí na dovolenku v júli a auguste. Zimné dovolenky sú z finančných dôvodov na ústupe – 42 % uviedlo, že na zimnú dovolenku nepôjde. Ostatní (23 %) uviedli, že by dali prednosť cestovaniu mimo sezóny. (Ďalšie informácie nájdete v barometri Svetovej organizácie cestovného ruchu (WTO) z januára 2009).

Počet prenocovaní v hoteloch EÚ klesol podľa Eurostatu 13/2009 v roku 2008 v porovnaní s rokom 2007 o 0,5 %. Hlavnou príčinou tohto poklesu boli cudzinci (-1,1 %). Na päť krajín pripadá viac ako 70 % cestovného ruchu podľa počtu prenocovaní: Španielsko (270 miliónov), Taliansko (247 miliónov), Nemecko (219 miliónov), Francúzsko (204 miliónov) a Spojené kráľovstvo (173 miliónov). Najväčší pokles zaznamenali Cyprus (-4,8 %), Grécko (-4,6 %) a Holandsko (-4,1 %), zatiaľ čo iné krajiny dosiahli výrazný pokrok: Slovensko (+7,7 %), Poľsko (+4,7 %) a Litva (+4,6 %).

Kým počet prenocovaní turistov nepatrne klesol, počet ciest obyvateľov EÚ vo voľnom čase stúpol v roku 2008 o 7,1 % (najviac v prvej polovici roka), aj keď išlo prevažne o krátkodobé cesty. Rovnaký trend (+1,6 %) bol zaznamenaný v oblasti osobnej leteckej dopravy, pričom v posledných štyroch mesiacoch roka došlo k nepatrnému poklesu.



Parlament koncom roka 2007 požiadal Komisiu o vypracovanie politiky cestovného ruchu založenej na partnerstve, s cieľom zabezpečiť, aby sa Európa stala preferovanou turistickou destináciou s lepšie identifikovateľným a environmentálne vyhovujúcim cestovným ruchom. Iniciatívna správa o novej európskej politike cestovného ruchu obsahuje okrem iného výzvu na zrýchlenie vydávania turistických víz a zníženie vízových poplatkov, zavedenie spoľahlivej, štandardizovanej a aktuálnej štatistiky, harmonizáciu noriem kvality ubytovania pre turistov a na skvalitnenie ochrany spotrebiteľov a práv cestujúcich. Kým nariadenie č. 261/2004 sa v tejto súvislosti zaoberalo iba leteckou dopravou, Parlament požiadal o rozšírenie týchto práv aj na používateľov železničnej a námornej dopravy. Najnovšie iniciatívy Parlamentu, Rady a Komisie v danej oblasti môžu zaplniť zostávajúce právne medzery (nariadenia 1371/2007, KOM (2008) 816 a KOM (2008) 817).

Parlament, okrem toho, že vytvoril značku „Európa“ zahŕňajúcu všetky turistické destinácie v EÚ figurujúce v ponukách cestovných kancelárií, vyzval Komisiu, aby podnikla celý rad nových iniciatív, počnúc rozvíjaním zdravotnej turistiky cez zariadenia pre turistov so zníženou pohyblivosťou a „dopravné karty pre mladých Európanov“ – štipendistov zapojených do programu Erasmus – až po program Ulysses zameraný na cestovný ruch mimo hlavnej sezóny pre dôchodcov a spomienkové cyklistické cesty na trase niekdajšej železnej opony.



MEDZI HOSPODÁRSKOU KRÍZOU A ZMENOU KLÍMY

Hoci mnohé kľúčové dokumenty boli prijaté už pred voľbami 2009, výbor TRAN čaká ešte mnoho ďalších výziev, ktorým bude musieť čeliť v novom volebnom období 2009 – 2014.

Kľúčovú úlohu zohrajú dva trendy, ktoré s najväčšou pravdepodobnosťou budú dominovať v nadchádzajúcich diskusiách vo výbore TRAN. Po prvé **hospodársky pokles**: súčasná globálna finančná a hospodárska kríza vytvára vysokú mieru nepredvídateľnosti budúcnosti svetovej ekonomiky. Odvetvie dopravy v Európe už bolo krízou vážne zasiahnuté a v prípade pokračovania krízy bude naďalej znášať jej dôsledky. Menej obchodnej činnosti znamená menej dopravy. Najnovšie údaje a informácie z rôznych oblastí dopravy a od rôznych spoločností potvrdzujú tento jednoduchý vzorec. Odvetvie prepravy nákladov v Európe, od prepravných a leteckých spoločností cez špeditérov až po železnice, už zasiahla kríza mimoriadne tvrdo. Straty však zaznamenáva aj osobná doprava, a to najmä letecká. Výpadky príjmov v budúcnosti by mohli prispieť k ďalšiemu obmedzeniu požiadaviek na mobilitu, a to najmä v oblasti cestovného ruchu a trávenia voľného času.

Kontroverzná diskusia vo výbore TRAN v marci 2009 o pridelovaní prevádzkových intervalov s prihliadnutím na hospodársku krízu bola predzvesťou problémov pri zavádzaní potenciálnych opatrení prispôsobenia sa vo všetkých oblastiach dopravy. Je ťažké odhadnúť vplyv krízy, keďže zatiaľ nemáme k dispozícii celkový obraz. Preto je dôležité podrobne skúmať vplyv krízy na jednotlivé oblasti dopravy a mieru, v akej sú politiky Spoločenstva prispôbené budúcim výzvam.

Druhou výzvou prvoradého významu je **nedostatočný ekologický charakter európskeho dopravného systému**. Hoci súčasná hospodárska kríza môže priniesť prechodný pokles dopytu po doprave, Európska environmentálna agentúra (EEA) vo svojej najnovšej správe⁸ poukazuje na to, že „trendy v doprave idú nesprávnym smerom“. Údaje a trendy prezentované v tejto správe, ktoré sú sčasti uvedené vyššie, sú alarmujúce a zdôrazňujú potrebu prijať

⁸ Správa EEA č. 3/2009, *Transport at a crossroads. TERM 2008: indicators tracking transport and environment in the European Union* (Doprava na križovatke. TERM 2008: ukazovatele sledovania dopravy a životného prostredia v Európskej únii), Kodaň 2009.

okamžité a ďalekosiahle opatrenia, najmä pokiaľ ide o riešenie problému emisií skleníkových plynov (SP) v doprave, ako aj ďalších problémov, ako je znečisťovanie ovzdušia, hluk a úbytok biotopov.

Spôsob, akým politika EÚ vrátane dopravnej politiky zareaguje na hospodársku krízu, tiež prispieje k úspechu alebo neúspechu boja proti zmene klímy. Hoci hospodárska kríza bude mať ďalší vážny vplyv na európsku ekonomiku a spoločnosť, prevláda názor, že tento vplyv bude mať iba prechodný charakter. Z vedeckého hľadiska však nie sú žiadne pochybnosti o tom, že zmeny klímy – pokiaľ sa tento problém nezačne riešiť okamžite, rázne a simultánne vo všetkých oblastiach – budú mať neodvratné a katastrofálne následky. Európsky parlament vo svojom uznesení zo 4. februára 2009 **„2050: budúcnosť začína dnes – odporúčania pre budúcu integrovanú politiku EÚ v oblasti boja proti zmene klímy“**⁹ preto zdôraznil „nevyhnutnosť čeliť zmene klímy a jej následkom prostredníctvom politických a vzdelávacích opatrení na základe dlhodobej perspektívy, koherentne realizovať rozhodnutia a nepodriaďovať sa krátkodobým politickým cieľom“.

Hospodárska kríza môže byť tiež považovaná za východiskový bod a príležitosť pre ďalekosiahle politické zmeny smerom k trvalo udržateľnej ekonomike a vytváraniu nových možností podnikania pre európske firmy do nasledujúcich rokov. Je to tiež príležitosť na zavedenie dávno očakávaných zmien smerom k integrovanému a trvalo udržateľnému európskemu dopravnému systému, ako to požadovala EEA.

⁹ EP v tejto záverečnej správe Dočasného výboru pre klimatické zmeny, ktorá obsahuje návrhy primeraných opatrení na všetkých úrovniach, predložil aj mnohé odporúčania týkajúce sa budúcich opatrení v oblasti dopravy (body 77 až 106).

Popri týchto dvoch hlavných výzvach bude program nového výboru TRAN v rozhodujúcej miere závisieť od:

- pracovného programu novej Komisie,
- kľúčových dokumentov, ktoré sú už v štádiu prípravy.

Niektoré z možných kľúčových dokumentov v budúcnosti sú načrtnuté nižšie.

KLÚČOVÉ PRIPRAVOVANÉ DOKUMENTY

Eurovignette

Európsky parlament v marci 2009 schválil v prvom čítaní návrh revízie smernice o euronálepkách, ktorá sa zaoberá najmä internalizáciou externých nákladov na prepravu ťažkých nákladov. Európsky parlament v zásade podporil postoj Komisie. V budúcnosti sa poplatky pre ťažké nákladné vozidlá s hmotnosťou nad 3,5 t budú stanovovať nielen na základe nákladov na infraštruktúru, ale čiastočne aj na základe znečistenia vzduchu a hluku, ktoré tieto vozidlá spôsobujú. Stanovisko Parlamentu je také, že by malo byť možné vyrubiť poplatky pre nákladné automobily, ktoré v čase dopravnej špičky spôsobili dopravnú zápchu na preplnených cestách, aj keď z textu boli vypustené osobitné metódy výpočtu a horné limity pre dopravné zápchy.

Pokiaľ sa výbor TRAN rozhodne pokračovať druhým čítaním tohto právneho predpisu, druhé čítanie v Parlamente sa uskutoční v novom volebnom období.



Balík o ekologickejšej doprave

Internalizácia externých nákladov v odvetví dopravy sa vo všeobecnosti hodnotí ako jedna z najväčších výziev, ktorej bude musieť európska dopravná politika čeliť v nasledujúcich rokoch.

Parlament v marci 2009 prijal uznesenie, v ktorej kritizuje Komisiu za neexistenciu celkovej stratégie „ekologizácie dopravy“ a za absenciu vhodného modelu na odhadnutie „externých nákladov“, akými sú napríklad environmentálne vplyvy dopravy. Cieľom balíka Komisie o „ekologizácii dopravy“ je pomôcť EÚ pri dosahovaní klimatických a energetických cieľov. Balík obsahuje množstvo oznámení, ktorých cieľom je podpora trvalo udržateľnej dopravy a zabezpečenie premietnutia skutočných nákladov na dopravu do jej efektívnych cien.

Parlament vo svojom uznesení poukázal na to, že Komisia nenavrhol a nepredložila všeobecne použiteľný, transparentný a zrozumiteľný model stanovenia celkových externých nákladov. Nevykonala analýzu všetkých druhov dopravy a dosiaľ v konkrétnej rovine navrhla zákonnú úpravu len pre cestné vozidlá na prepravu ťažkých nákladov. Parlament preto vyzval Komisiu, aby bezodkladne prijala tieto kroky: po prvú

vytvorenie osobitných návrhov pre všetky druhy dopravy a po druhé predloženie celkového plánu kalkulácie a účtovania externých nákladov, respektíve odhadu ich vplyvu na základe komplexného modelu. Z vyššie uvedenej správy EEA vyplýva, že koherentné politické opatrenia pre každú oblasť dopravy sú potrebné viac než kedykoľvek predtým.

Úplná realizácia projektov Galileo, SESAR a ERMTS

EÚ v posledných rokoch spustila mnoho ambiciózných technologických projektov, ako napríklad satelitný navigačný systém Galileo, Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a program SESAR na skvalitnenie infraštruktúry riadenia leteckej premávky. Cieľom týchto veľkých európskych projektov je pomôcť pri zabezpečení efektívnejšieho a bezpečnejšieho riadenia dopravy v budúcnosti. Žiaden z týchto troch projektov zatiaľ nie je v prevádzke. Naďalej je potrebné zvýšené úsilie a pravdepodobne i ďalšie diskusie v príslušných výboroch (doprava a priemysel).

Kompletné rozmiestnenie systému Galileo, ktorý pozostáva z 30 družíc a príslušnej pozemnej infraštruktúry, je plánované

na rok 2013. Plná realizácia dvoch ďalších projektov si vyžiada dlhší čas.

Doprava v meste

Riešenie problémov mestskej dopravy na úrovni EÚ sa stáva jednou z hlavných priorít programu EÚ pre oblasť dopravy. Osemdesiat percent európskej populácie žije v mestských sídlach, z toho 60 % v sídlach s viac ako 10 000 obyvateľmi, pričom trend je stúpajúci. Z dopravy v meste pochádza 40 % emisií CO₂ a 70 % emisií iných znečisťujúcich látok, ktoré vznikajú pri cestnej doprave. V mestských sídlach je preto vysoký potenciál na zvýšenie energetickej účinnosti a obmedzenie emisií v doprave. Podpora prechodu na trvalo udržateľnú dopravu prispeje nielen k úľave pre mestá sužované dopravnými zápchami a emisiami, ale aj k výraznému zníženiu emisií SP. Mnohé európske právne predpisy už ovplyvnili dopravu v mestách, doteraz však na úrovni EÚ neexistuje osobitná stratégia zameraná na tento segment dopravy.

Európska komisia v roku 2007 predložila zelenú knihu o mestskej mobilite¹⁰, ktorá nastolila otázku, ako vytvoriť novú kultúru mestskej mobility, aby sa dosiahol súlad hospodárskeho rozvoja miest a s ním súvisiacich požiadaviek na mobilitu s požiadavkami na kvalitu bývania v mestách a ochranu životného prostredia. Európsky parlament prijal uznesenie o tejto zelenej knihe 9. júla 2008 v očakávaní pokračovania v podobe akčného plánu. Vzhľadom na skutočnosť, že Komisia neprišla so žiadnym návrhom akčného plánu, a vzhľadom na časové obmedzenie súvisiace s európskymi voľbami v júni 2009 Parlament rozhodol o vypracovaní ďalšej iniciatívnej správy, ktorá obsahuje návrhy osobitných opatrení týkajúcich sa

dopravy v mestách na úrovni EÚ. Odporúčania Parlamentu obsahujú úvod a všeobecné uplatnenie projektov trvalo udržateľnej mestskej dopravy v mestských aglomeráciách s viac ako 100 000 obyvateľmi, spustenie programu aktualizácie štatistík a databáz Eurostatu o mestskej mobilite a vytvorenie strediska na monitorovanie mestskej mobility. Parlament tiež zdôraznil potrebu masívnejšej finančnej podpory EÚ.

Diskusie o mestskej mobilite budú pokračovať v nasledujúcom volebnom období.

Od voľného pohybu bez hraníc k jednotnému vzdušnému priestoru

Ukazuje sa, že zrušenie vzdušných hraníc EÚ je ťažšie než zrušenie pozemných hraníc. Komisia spustila tento proces na jeseň 1999 oznámením o vytvorení jednotného európskeho vzdušného priestoru¹¹. Spolurozhodovací legislatívny postup za účasti Parlamentu a Rady bol ukončený v apríli 2004 nadobudnutím účinnosti balíka štyroch nariadení – vrátane rámcového nariadenia č. 549/04 – o poskytovaní letových navigačných služieb, organizácii a využívaní vzdušného priestoru a interoperabilite siete riadenia letovej prevádzky v Európe.

Parlament, uznávajúc, že pravidlá hospodárskej súťaže podľa zmluvy sa nevzťahujú na leteckú dopravu, úspešne presadil vytvorenie poradného výboru pre technické aspekty zavedenia jednotného vzdušného priestoru a sankcie v prípade nedodržania pravidiel. Okrem toho dostal aj povolenie v otázke spolupráce medzi civilnými a vojenskými používateľmi.

¹⁰ Zelená kniha: Za novú kultúru mestskej mobility – KOM(2007)0551.

¹¹ KOM (1999) 614.



Šieste volebné obdobie bolo sčasti úspešné v otázke zvládnutia náročnej úlohy v podobe urýchlenia vytvorenia jednotného európskeho vzdušného priestoru. Otázka Výboru pre dopravu na ústne zodpovedanie pre Komisiu na plenárnej schôdzi 4. septembra 2007 sa týkala jednej zo základných otázok: potreby skončiť s neuspokojivým riadením zdola, v rámci ktorého bolo členským štátom ponechané na voľnú úvahu, či vytvoria funkčné bloky vzdušného priestoru (letecké trasy, pri ktorých je organizácia dopravy optimalizovaná tak, aby nastal súčasný pokles spotreby a emisií skleníkových plynov), a zvoliť proaktívnejší prístup zo strany EÚ. Komisia potom oznámila prechod do druhej fázy založenej na výkonnosti a mechanizmoch vytvárania jednotného európskeho vzdušného priestoru.

Komisia sa zároveň vydala cestou k udržateľnejšej a výkonnejšej leteckej doprave (KOM(2008)389). SESAR (pôvodne SESAME) je program spoločného technologického podniku, ktorý začal svoju činnosť pod záštitou Eurocontrolu a vďaka finančnej podpore Komisie pre TEN-T. Do roku 2013 sa vytvorí moderný európsky systém riadenia leteckej dopravy, ktorý odstráni súčasný problém s rozdrobenými národnými systémami riadenia leteckej dopravy. Objem leteckej dopravy sa za posledné desaťročie zvýšil o viac než 50 %. Podľa odhadov Eurocontrolu sa v Európe v súčasnosti vykoná okolo 8,5 milióna letov ročne (do roku 2020 má toto číslo vzrásť na 17 miliónov). Počas dní so silnou prevádzkou sa vykoná až 30 000 letov denne, ktoré spájajú približne 130 letísk, pričom 80 % letov sa zrealizuje v rámci Európy. Priemerná letová vzdialenosť je 826 km. V roku 2007 bolo zaznamenaných viac ako 790 miliónov cestujúcich, z ktorých 520 miliónov osôb vykonalo let v rámci EÚ, a bolo prepravených 12,5 milióna ton nákladu. Od zavedenia jednotného trhu v roku 1993 vstúpilo na trh viac ako 30 nových leteckých spoločností (išlo najmä o nízkonákladové spoločnosti, ktoré každoročne rozširujú svoje kapacity o 25 %).

V súvislosti s revíziou jednotného vzdušného priestoru (SES-II) navrhnutou v júni 2008 by Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA), ktorá má od roku 2003 sídlo v Kolíne nad Rýnom (jej členmi sú aj štyri nečlenské krajiny EÚ), mala zabezpečovať najvyšší možný stupeň ochrany životného prostredia a zaoberať sa kľúčovými otázkami bezpečnosti (kontroly, výcvikové a šandardizačné programy, štandardné osvedčenia o letovej spôsobilosti, osvedčenia pre prevádzkovateľov z tretích krajín a bezpečnostné kontroly lietadiel týchto prevádzkovateľov v rámci programu SAFA).

Parlament vo svojej správe prijatej 25. marca 2009 podporil návrhy dvoch právnych predpisov predložených Komisiou v rámci druhého legislatívneho balíka týkajúceho sa jednotného vzdušného priestoru (2008): zmenu a doplnenie nariadenia o jednotnom európskom vzdušnom priestore a zmenu a doplnenie nariadenia o Európskej agentúre pre bezpečnosť letectva. Vyššie uvedená správa EP o výkonnosti a udržateľnosti európskeho systému leteckej dopravy je predovšetkým v súlade s návrhom, aby EASA mohla sledovať celý európsky systém leteckej dopravy. Správa potvrdila kompromis, o ktorý sa Parlament usiloval v súvislosti s cieľmi Spoločenstva v oblasti výkonnosti (v kľúčových oblastiach bezpečnosti, životného prostredia, kapacít a výnosnosti), ktoré Komisia schválila po konzultáciách s príslušnými mimovládnymi subjektmi. Správa ďalej stanovila záväzné ciele pre poskytovate-

lov služieb v oblasti letovej navigácie a stanovila vytvorenie funkčných blokov vzdušného priestoru (FAB). V konečnom dôsledku dôjde k vytvoreniu flexibilnej siete homogénnych blokov, ktoré budú prispôsobené potrebám leteckej dopravy a presiahnu hranice štátov.

Na konci šiesteho volebného obdobia EP predpokladá, že druhý legislatívny balík týkajúci sa jednotného vzdušného priestoru nastolí v európskom vzdušnom priestore pomery, aké vytvorila Schengenská dohoda umožňujúca voľný pohyb osôb v rámci EÚ. Počas nasledujúceho volebného obdobia bude teda musieť Parlament zabezpečiť, aby sa koncepcia jednotného vzdušného priestoru so všetkými svojimi jednotlivými prvkami vrátane technologického aspektu programu SESAR naozaj ujala. Bude potrebné vytvoriť hustejšiu sieť priamych spojení s cieľom zlepšiť výkonnosť leteckých spoločností, obmedziť tvorby emisií a zvýšiť kapacitu vzdušného priestoru. V tejto súvislosti bude vymenovaný koordinátor pre funkčné bloky vzdušného priestoru, ktorý spolu s ďalšími ôsmimi koordinátormi, ktorí už v súčasnosti pôsobia v rámci TEN-T, bude každé tri mesiace podávať správu Parlamentu. Zakladajúce nariadenie už stanovilo časový harmonogram pre realizáciu plánovaných opatrení. EP sa nazdáva, že vykonávacie pravidlá by mali byť predložené v primeranom časovom rámci, a požiadal o vypracovanie úplnej postupnosti krokov pre reálnu tvorbu vykonávacích pravidiel, a to s prihliadnutím na ich prioritu a vzájomné prepojenia. EP predovšetkým navrhuje, aby sa všetky strany zaviazali k zosúladieniu politických záväzkov s technologickým rámcom a k urýchleniu procesu vytvárania jednotného európskeho vzdušného priestoru v plnom súlade s fázou vytvárania SESAR, aby počnúc rokom 2014 mohli naplno využívať výhody, ktoré bude poskytovať fáza realizácie.

Osemnásť mesiacov po nadobudnutí účinnosti nového nariadenia bude musieť Komisia predložiť Parlamentu a Rade hodnotiacu správu o právnych, bezpečnostných, priemyselných, ekonomických a sociálnych vplyvoch jednotného vzdušného priestoru, pričom zohľadní vývoj v oblasti FAB a dostupných technológií. Podobné referenčné obdobie bolo stanovené na dosiahnutie cieľov systému výkonnosti. V budúcom volebnom období bude musieť Parlament sledovať tiež vytvorenie nezávislých vnútroštátnych kontrolných orgánov, s prihliadnutím na požiadavky týkajúce sa bezpečnosti a výkonnosti jednotného vzdušného priestoru, ako aj vytvorenie poradného orgánu zloženého zo zainteresovaných strán z oblasti bezpečnosti leteckej dopravy, ktorého úlohou bude radiť Komisii.

Práva cestujúcich

Parlament krátko pred skončením tohto volebného obdobia schválil v prvom čítaní návrhy Komisie o právach cestujúcich v autobusovej, autokarovej a námornej doprave, a to aj cestu-



júcich s obmedzenou pohyblivosťou a telesne postihnutých cestujúcich.

Tieto návrhy sú súčasťou snáh Komisie o rozšírenie práv cestujúcich v leteckej a železničnej doprave aj na iné druhy dopravy. Návrhy sa zameriavajú na ustanovenie práv cestujúcich s cieľom zvýšiť atraktivnosť a dôveru týkajúcu sa týchto druhov dopravy, ako aj dosiahnuť rovnaké podmienky medzi prepravcami z rôznych členských štátov a medzi jednotlivými druhmi dopravy. Pokiaľ sa výbor TRAN rozhodne posunúť tieto návrhy do druhého čítania, druhé čítanie v Parlamente sa uskutoční v novom volebnom období.

Komisia okrem toho medzičasom oznámila svoj zámer vydať v druhej polovici roka 2009 správu, ktorá bude bilancovať situáciu v oblasti práv cestujúcich v leteckej doprave; v tomto prípade ide o dlhodobú a opakovanú žiadosť výboru TRAN.

Transpozícia a vykonávanie súčasných právnych predpisov

Parlament vo viacerých uzneseniach o lepšej tvorbe práva vyjadril záujem o podrobnejšie sledovanie transpozície a vykonávania prijatých právnych predpisov, najmä prostredníctvom parlamentných výborov.

Výbor TRAN sa v porovnaní s inými výbormi zaoberá veľkým počtom legislatívnych návrhov. Ako sa uvádza vyššie, kľúčové právne predpisy EÚ v oblasti dopravy boli nedávno prijaté, hoci niektoré z nich stále čakajú na vhodnú transpozíciu alebo vykonanie v mnohých členských štátoch (napr. balíky o námornej bezpečnosti a železniciach). Okrem správ o nových právnych predpisoch bude mať sledovanie uplat-

ňovania existujúcich právnych predpisov Spoločenstva pre výbor TRAN v budúcnosti čoraz väčší význam. Jedným zo spôsobov, ako to možno dosiahnuť, je vymenovanie „spravodajcov pre vykonávanie“ alebo vymedzenie pravidelných hodín otázok k problémom vykonávania a transpozície právnych predpisov, ako bolo dohodnuté na konferencii predsedov v septembri 2008.

OČAKÁVANÉ NOVÉ DOKUMENTY

Budúcnosť dopravy

Európska komisia prednedávnom začala diskusiu o hlavných výzvach a príležitostiach v oblasti dopravy v dlhodobom horizonte (20 – 40 rokov). Komisia avizovala vydanie oznámenia o strednodobých vyhlídkach, ktoré plánuje prijať v lete 2009.

Tri špecializované skupiny (skupina pre ekonomiku a spoločnosť, skupina pre životné prostredie a technológie a skupina pre infraštruktúru a logistiku) predložili v marci 2009 prvú správu, ktorá obsahuje scenár vývoja na obdobie do roku 2050 a načrtáva niektoré možné trendy a budúce problémy v oblasti dopravy, ako je narastajúca globalizácia a stupňujúce sa požiadavky na mobilitu, urbanizácia, starnutie obyvateľstva, zmena klímy, znečisťovanie ovzdušia a dopravné zápchy.

Pokrok v oblasti energií a dopravných a komunikačných technológií zmení život ľudí spôsobom, ktorý bude mať pravdepodobne priaznivé, ale možno aj nepriaznivé účinky na dopravný systém. Cieľom dopravnej politiky EÚ bude riešenie týchto problémov na základe nových politických iniciatív.

Vzhľadom na ukončenie platnosti súčasnej bielej knihy v roku 2010 sa dá toto oznámenie považovať za prvý krok do nasledujúceho obdobia. V súvislosti s budúcnosťou dopravy existuje ešte stále mnoho nevyriešených otázok. Vzájomné pôsobenie hybných síl v oblasti dopytu po doprave je veľmi zložité, predpovedať vývoj technológií je nesmierne ťažké a vonkajšie faktory, ako je hospodársky a geopolitický vývoj alebo vplyv zmeny klímy, sa dajú ťažko predpovedať. Napriek tomu sa zdá, že existuje široký konsenzus, podľa ktorého dopravná politika EÚ dospela do zlomového bodu transformácie na nový dopravný systém a musí sa vyrovnáť s problémami, ktoré ju čakajú. Z tohto hľadiska existuje široký konsenzus o tom, že Európska únia potrebuje jasnú strednodobú a dlhodobú víziu vhodného a trvalo udržateľného európskeho dopravného systému. Táto vízia by mala zahŕňať predstavy a návrhy, ktoré sa týkajú:

budúcich potrieb v oblasti mobility a jej hybných síl;

- miest s vysokou kvalitou života a novej kultúry mestskej mobility;
- individuálnej mobility, ktorá nie je závislá od konvenčných zdrojov energie;
- technických možností na použitie s novou generáciou hnacích systémov a príslušných prechodných období, ktoré je potrebné medzitým zabezpečiť;
- prechodu k integrovanému dopravnému systému;
- budúcej politiky dopravnej infraštruktúry;
- externých nákladov, systémov tvorby cien a opatrení týkajúcich sa účinnosti;

- otvorenia, organizácie a regulácie budúcich dopravných trhov;
- pochopenia a riadenia hybných síl dopytu po doprave;
- zmeny správania;
- kvalitnejších informačných technológií na efektívnejšie využívanie a integráciu dopravných sietí;
- bezpečnosti;
- strednodobých a dlhodobých priorít výskumu a technického vývoja (VTR) v oblasti dopravy.

Hlavná diskusia sa práve začala a bude intenzívne pokračovať v budúcom volebnom období.

Budúcnosť TEN-T

Zelená kniha o preskúmaní politiky v oblasti TEN-T¹² z februára 2009 sa snaží prispôsobiť opatrenia Spoločenstva novým výzvam, ktorým EÚ čelí, najmä pokiaľ ide o boj so zmenou klímy, sociálne a ekonomické ciele Lisabonskej stratégie a úlohu EÚ ako medzinárodného aktéra, so zreteľom na zlepšenie prepojenia medzi vlastnou infraštruktúrou a infraštruktúrou susedných krajín a zvyšku sveta. Komisia navrhla posilnenie sieťovej integrácie na základe lepšieho využívania kombinovaných spôsobov dopravy pre cestujúcich a prepravy tovaru, optimalizácie využívania inteligentných dopravných systémov a podpory technologickej inovácie.

¹² KOM(2009) 44.

Okrem toho Parlament od roku 2007 žiada Komisiu, aby začala bezodkladne pracovať na vytyčovaní dlhodobých cieľov a odpovedí týkajúcich sa integrovaného prístupu k budúcej európskej dopravnej politike (na obdobie po roku 2010). Parlament v apríli 2009, reagujúc na zelenú knihu Komisie, prijal uznesenie o tejto otázke, v ktorom zdôraznil význam analýzy nákladov a výnosov, trvalej udržateľnosti a európskej pridanej hodnoty cezhraničných infraštruktúrnych projektov. EP v tomto ohľade trval na tom, že z ekologického a ekonomického hľadiska sú multimodálne dopravné systémy umožňujúce využívanie rôznych dopravných prostriedkov na tej istej trase v mnohých prípadoch jedinou realizovateľnou a trvalo udržateľnou voľbou do budúcnosti. Uznesenie vyzýva členské štáty na integráciu zelených koridorov, sietí nákladnej železničnej dopravy, Transeurópskej siete železničnej nákladnej dopravy (TERFN), koridorov Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS), námorných „diaľnic“, ako sú námorná príbrežná doprava, existujúce plavebné cesty s rozsiahlou kapacitou, do intermodálnej koncepcie TEN-T založenej na plánovaných opatreniach v prospech tých druhov dopravy, ktoré sú ekologicky únosnejšie, menej náročné na spotrebu ropy a bezpečnejšie. EP podporuje komplexný prístup a považuje sieť EuroVelo a projekt „Po stopách železnej opony“ za príležitosť na rozvoj cezhraničnej cyklickej infraštruktúry v Európe. Žiada tiež, aby sa venovala väčšia pozornosť medzinárodným regionálnym železničným spojeniam.

So zreteľom na strednodobé hodnotenie finančného rámca EÚ a tiež so zreteľom na súčasnú diskusiu o pláne hospodárskej obnovy EÚ zbral Parlament na vedomie, že investície do dopravnej infraštruktúry sú jedným z hlavných spôsobov boja proti hospodárskej a finančnej kríze. EP preto požiadal Komisiu o urýchlenie infraštruktúrnych projektov spojených s TEN-T a financovaných zo štrukturálnych fondov a/alebo kohézneho fondu.

Parlament okrem toho očakával viac súdržnosti od Rady medzi žiadosťami o projekty TEN-T a rozhodnutiami o rozpočte pre projekty TEN-T a vyzval členské štáty na prehodnotenie svojich investičných priorít, s cieľom urýchliť projekty TEN-T spadajúce do ich právomoci, najmä v rámci cezhraničných úsekov.

Parlament dôsledne uprednostňoval prehodnotenie rozpočtu pre TEN-T zo strany členských štátov v súvislosti so hodnotením finančného výhľadu v polovici obdobia v rokoch 2009 – 2010.

Diskusia o budúcnosti TEN-T a jeho financovaní po roku 2014 sa stane s najväčšou pravdepodobnosťou jednou z hlavných diskusií v novom volebnom období.



Stratégia námornej dopravy do roku 2018

Komisia v januári 2009 predložila oznámenie o hlavných strategických cieľoch systému európskej námornej dopravy do roku 2018¹³, ktoré načrtáva hlavné strategické možnosti pre európsky systém námornej dopravy v období do roku 2018. Toto oznámenie stanovuje kľúčové oblasti činnosti a zahŕňa široké spektrum problémov, ktoré sa majú riešiť, ako napríklad:

- *Budúcnosť námornej dopravy EÚ na globalizovaných trhoch:* Ako čeliť narastajúcemu konkurenčnému tlaku v medzinárodnej námornej doprave a ako dosiahnuť rovnaké konkurenčné podmienky v námornej doprave? Ako sa EÚ môže stať hybnou silou zmien smerom ku komplexnému medzinárodnému regulačnému rámcu pre námornú dopravu?
- *Ľudské zdroje, námorníctvo a námorné know-how:* Oznámenie sa zaoberá otázkami vrátane problému narastajúceho nedostatku profesionálnych námorníkov. Potenciálne opatrenia sú zamerané na zvýšenie príťažlivosti námorníckych profesií, zlepšenie situácie v oblasti zamestnanosti námorníkov, podpora perspektívy celoživotnej kariéry v rámci námorných zoskupení a zlepšenie imidžu námornej dopravy. Ďalšími plánovanými opatreniami sú vykonanie Dohovoru Medzinárodnej organizácie práce o pracovných normách v námornej doprave (MLC) z roku 2006 a skvalitnenie vzdelávania a výcviku posádok.
- *Kvalitná námorná doprava:* Uvádzajú sa rôzne opatrenia EÚ so zameraním na ekologickejšiu námornú dopravu, ktorých cieľom je dosiahnutie dlhodobého cieľa „nulový

odpad, nulové emisie“. Prebiehajú diskusie o opatreniach na zvýšenie námornej bezpečnosti a možnostiach podpory námornej bezpečnosti v záujme prevencie terorizmu a pirátstva.

- *Potenciál námornej príbrežnej dopravy:* Ako zvládnuť predpokladaný nárast objemu námornej dopravy? Ako zabezpečiť správnu kombináciu opatrení, ktoré umožnia efektívne zabezpečenie funkcie prístavov ako vstupných brán? Potenciálne riešenia, ktoré prichádzali do úvahy, zahŕňali vytvorenie európskeho námorného dopravného priestoru bez bariér, plné rozvinutie projektu „námorné diaľnice“ a podporu modernizácie a rozširovania prístavov a nadväzujúcej infraštruktúry v zázemí vytváraním optimálnych podmienok na prilákanie investícií a prostredníctvom programov EÚ na financovanie.



¹³ KOM(2009) 8 v konečnom znení

- *Námorný výskum a inovácie:* Komisia navrhuje podporu inovácií, technologického výskumu a vývoja v námornej doprave s cieľom zlepšiť energetickú účinnosť lodí, obmedziť vplyv na životné prostredie a skvalitniť život na mori. Navrhuje sa aj vytvorenie referenčného rámca pre rozvoj služieb elektronického námorníctva na európskej a celosvetovej úrovni.

Komisia počas nasledujúcich piatich rokov s najväčšou pravdepodobnosťou predloží rôzne návrhy týkajúce sa kľúčových oblastí činnosti, ktoré sú definované vo vyššie uvedenom oznámení.



KTO SME

Tematické sekcie sú výskumné jednotky, ktoré podporujú parlamentné orgány pri plnení ich legislatívnych a inštitucionálnych úloh. Boli vytvorené v roku 2004 na základe rozhodnutia predsedníctva Parlamentu s cieľom začlenenia výskumu do parlamentných činností a zlepšenia podpory poskytovanej výborom. Ich hlavným cieľom je poskytovať všetky potrebné nástroje na lepšiu právnu reguláciu. V súčasnosti existuje päť tematických sekcií, ktoré pokrývajú všetky oblasti zodpovednosti parlamentných výborov a ďalších orgánov: politika v oblasti hospodárstva a vedy (tematická sekcia A), štrukturálna a kohézna politika (tematická sekcia B), práva občanov a ústavné veci (tematická sekcia C), rozpočtové veci (tematická sekcia Budg), vonkajšie vzťahy (tematická sekcia Expo).

Tematická sekcia B: Štrukturálna a kohézna politika sa zaoberá týmito oblasťami: poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka, kultúra a vzdelávanie, rybné hospodárstvo, regionálny rozvoj a **doprava a cestovný ruch**.

INTERNÉ ALEBO EXTERNÉ ODBORNÉ POSUDKY

Odborné posudky sa môžu zabezpečovať interne alebo externe. Po žiadosti od parlamentného výboru tematická sekcia B preskúma, či je možné zabezpečiť ich interne. Podstatnú časť dodaných dokumentov vytvárajú pracovníci tematickej sekcie B. Ak to nie je možné, tematická sekcia vyhlasuje verejné súťaže, ktoré sa líšia podľa časového rámca a zložitosti. Organizujú a riadia ich pracovníci tematickej sekcie B v prísnom súlade s pravidlami finančného nariadenia – transparentnosť, nediskriminácia a riadne finančné hospodárenie.

ČO PONÚKAME

Tematická sekcia B poskytuje širokú škálu výskumných služieb na mieru pre potreby Výboru pre dopravu a cestovný ruch. Stručný opis ponúkaných možností uvádzame nižšie.

Poznámky

Poznámky sú stručné príspevky k otázkam spojeným s prácou Výboru pre dopravu a cestovný ruch a/alebo s aktuálnymi otázkami. Tento typ nástroja sa používa najčastejšie na podporu úvah poslancov, keď sa pripravuje správa, keď delegácia pripraví oficiálnu návštevu alebo keď sa organizujú významné podujatia spojené s európskymi otázkami.

Tematická sekcia B pripravuje interné poznámky vo veľmi krátkom čase a veľmi pružne. Na prípravu poznámok je tiež možné najat' externých odborníkov (ktorí sa zaoberajú vysoko odbornými témami alebo témami, ktoré sa veľmi málo skúmali). Experti sa vyberajú prostredníctvom verejných súťaží.

Štúdie

Štúdie predstavujú skôr hĺbkové príspevky, ktoré väčšinou súvisia s očakávaným legislatívnym návrhom alebo iniciatívnou správou. Je to najviac používaný nástroj. Štúdie vytvárajú odborníci, ktorých vyberie tematická sekcia B prostredníctvom verejných súťaží. Zmluvná povaha tohto nástroja si vyžaduje dlhší časový rámec. Štúdie sa vo všeobecnosti prezentujú Výboru pre dopravu a cestovný ruch. Príležitostne sa stávajú predmetom verejných vypočutí, pri ktorých tiež môže poskytnúť pomoc tematická sekcia B.

Hodnotenia vplyvu

Keď je to vhodné a potrebné pre legislatívny proces, výbory môžu požiadať o vykonanie hodnotenia vplyvu podstatných zmien a doplnení legislatívnych návrhov. Môžu tiež požadovať hodnotenia vplyvu implementácie európskych právnych

predpisov v rôznych členských štátoch. Tieto hodnotenia vykonávajú externí odborníci.

Semináre

Cieľom seminárov je poskytnúť nezávislé odborné znalosti vo forme písomného príspevku predneseného ústne, o ktorom budú diskutovať poslanci a iní odborníci. V súvislosti so seminármi tiež môžu byť požadované poznámky a štúdie, ktoré budú slúžiť ako podkladové dokumenty pre rozpravu vo výbore.

Skupiny odborníkov

Skupina odborníkov je skupina externých expertov vytvorená na to, aby poslancom poskytovala pravidelné písomné príspevky, väčšinou vo forme krátkych brífingových poznámok. Ak je to potrebné, experti tiež prichádzajú na schôdzu výboru poskytovať informácie a poradenstvo. Dokumenty a postupy z týchto schôdzí sa zvyčajne zverejňujú ako správy a sú prístupné na intranetovej stránke tematickej sekcie B.

Informačné listy

Cieľom informačných listov je poskytnúť širokej verejnosti stručný prehľad o aktivitách EÚ a Parlamentu. **Informačné listy o Európskej únii** patria medzi najpopulárnejšie publikácie Európskeho parlamentu a ich on-line verzia patrí medzi najnavštevovanejšie adresy na internetovej stránke Europarl.

Každý informačný list sa zaoberá osobitnou témou. Pripravujú ich pracovníci tematickej sekcie a za ich celkovú koordináciu zodpovedá redakčný výbor. Informačné listy sú na internete k

dispozícii v angličtine, francúzštine a nemčine. K dispozícii sú tiež tlačené verzie v angličtine, francúzštine, nemčine, taliančine, poľštine a španielčine spolu s mnohojazyčným nosičom CD-ROM v 21 jazykoch (kópie si môžete vyžiadať od Útvary distribúcie pre poslancov).

PODANIE ŽIADOSTI

Parlamentné výbory si môžu vyžiadať odborné posudky, ktoré potrebujú na základe svojich politických priorít (správy, vypočutia, delegácie atď.). Ak koordinátori rozhodnú, že je potrebný odborný posudok, musí Výbor pre dopravu a cestovný ruch písomne poslať žiadosť tematickej sekcii B.

Žiadosti jednotlivých členov výboru TRAN treba posilať koordinátorovi príslušnej politickej skupiny, ktorý môže predložiť návrh rozhodnutia na schôdzi koordinátorov, alebo v rámci písomného postupu, ktorý zabezpečí sekretariát výboru TRAN.

PRIEMERNÉ TERMÍNY

Termíny závisia od zložitosti požadovaného odborného posudku. Zvyčajný termín pre poznámku je tri až šesť týždňov. Externé odborné posudky sa poskytujú na základe zmluvy, čo znamená, že vyžadujú dlhší časový horizont. Primeraný termín sa preto pohybuje od štyroch do 12 mesiacov. Ak chcete odhadnúť čas potrebný na vybavenie konkrétnej žiadosti, kontaktujte nás.

DOSTUPNÝ ROZPOČET

Na financovanie rôznych výskumných prác poskytovaných externe sa parlamentným výborom prideliuje ročný rozpočet.

Výška rozpočtu sa zvyšuje s veľkosťou výboru, ktorý je oprávnený ho využiť bez predchádzajúceho schválenia inými parlamentnými orgánmi. Rozpočet Výboru pre dopravu a cestovný ruch na externé odborné posudky na rok 2008 predstavoval 407 000 EUR.

NAŠA CHARTA KVALITY

Tematická sekcia B ponúka vyčerpávajúci rozsah výskumných služieb, ktoré zohrávajú dôležitú úlohu pri podpore parlamentných aktivít.

Našimi základnými princípmi sú integrita, nezávislosť a kvalita. Integrita znamená prísne dodržiavanie najvyšších etických zásad a profesionálnych štandardov. Nezávislosť znamená poskytovanie fundovaného odborného poradenstva bez akéhokoľvek nátlaku. Kvalita znamená snahu o dodržiavanie najvyšších noriem odbornej dokonalosti.

Tieto zásady tvoria základ našej kultúry výnimočnosti a zodpovednosti a utvárajú mechanizmy kontroly a postupy, ktorými sa každý deň riadime.

Snažíme sa uplatňovať najvyššie štandardy profesionálneho správania – čo sa týka nezávislosti, etiky a všetkých ďalších profesionálnych požiadaviek – a správať sa spôsobom, ktorý prispeje k posilneniu dôvery poslancov a zlepši ich renomé. Tento záväzok nás tiež vedie k tomu, aby sme sa o svoje vedomosti a skúsenosti delili s ďalšími inštitúciami, národnými parlamentmi, vedeckou obcou a miestnymi subjektmi.

Zachovanie dôvery poslancov a parlamentných orgánov je jednou z našich najvyšších priorít a v konečnom dôsledku ovplyvňuje každý aspekt našej práce.

KONTAKTUJTE NÁS

Všetky naše dokumenty okrem tých, ktoré sú dôverné, sú k dispozícii na nahliadnutie on-line alebo na pracovisku v knižnici.

Internet

www.europarl.europa.eu/studies

Intranet

www.europarl.ep.ec

IPOLnet → Directorate B → Policy Department B

Informačné listy

www.europarl.europa.eu/factsheets

Náš katalóg publikácií je k dispozícii na našej domovskej stránke (cez intranet).

Tlačené verzie dostanete na vyžiadanie. Môžete navštíviť našu prezentáciu na 3. poschodí budovy ASP a vybrať si tlačené verzie našich najnovších publikácií.



Mesačne distribuujeme elektronický bulletin, v ktorom uvádzame stručné informácie o našich najnovších publikáciách a podujatiach.

Spätná väzba je vždy vítaná.

Ak nám chcete poskytnúť spätnú väzbu, získať informácie, alebo chcete odoberať náš bulletin, pošlite nám e-mail na adresu: poldep-cohesion@europarl.europa.eu.



Tematická sekcia B pripravila množstvo štúdií a poznámok, aby prispela k utváraníu diskusií Výboru pre dopravu a cestovný ruch a dodala materiály pre rôzne politické diskusie. Štúdie sú väčšinou k dispozícii v angličtine a v mnohých prípadoch aj v iných jazykoch, ako napríklad francúzština alebo nemčina.

Príklady dokumentov sú uvedené nižšie. Celý zoznam je k dispozícii na nahliadnutie na našej intranetovej stránke.

Poznámky:

- **Zmena klímy ako výzva pre štrukturálnu a kohéznu politiku:** Interná poznámka, ktorá bola vo veľkom počte distribuovaná pred ostatnou Agorou (každoročné stretnutie Parlamentu a zástupcov občianskej spoločnosti):
- **Eurovignette III: aktuálny vývoj a možnosti strednodobej politiky:** Táto stručná informácia sa zaoberá navrhovanou smernicou EÚ o zmene a doplnení smernice 1999/62 a zavedení poplatkov za vonkajšie náklady spôsobené ťažkými nákladnými vozidlami (TNV). Informácia najskôr porovnáva návrh Komisie so závermi Príručky o odhade vonkajších nákladov na dopravu. Ďalej skúma najspornejšie otázky, ako sú voľba prvkov vonkajších nákladov, spracovanie nákladov spojených s dopravnými zápchami, riešenie hornej hranice, využívanie sietí a používanie príjmov. V závere je uvedených niekoľko strednodobých vyhliadok a politických možností. (DE - EN - ES - FR - IT - NL - PL - PT)
- **Dohoda o „otvorenom nebi“ medzi EÚ a USA:** Táto stručná informácia poskytuje prehľad o kľúčových bodoch a výhodách dohody medzi EÚ a USA, ktorá bola podpísaná vo Washingtone dňa 30. apríla 2007. Táto dohoda, ktorá nadobudla platnosť iba predbežne, by mala umožniť vytvorenie vzdušného priestoru bez hraníc medzi stranami na oboch brehoch Atlantiku. (EN - FR)
- **Externé náklady na námornú dopravu:** Táto poznámka hodnotí celkové a špecifické externé náklady na námornú dopravu. Materiál analyzuje tri hlavné vonkajšie faktory: a) znečisťovanie morí (vypúšťanie odpadu do mora); b) kvalita ovzdušia (emisie do atmosféry); a c) zmena klímy (skleníkové plyny). Ďalej sú vyčíslené fyzické vplyvy v prípade

druhej skupiny faktorov, pre ktoré nie sú k dispozícii finančné hodnoty: d) spotreba zdrojov a e) tuhý odpad (odpadky) a tekutý odpad (kal). Informačný materiál hodnotí aj ilegálne vypúšťanie odpadov. V poslednej kapitole sú uvedené odporúčania týkajúce sa nákladovo efektívnych a perspektívnych opatrení na zníženie/internalizáciu externých nákladov na námornú dopravu. (DE - EN- FR)

- **Štandardizácia a značky kvality v službách cestovného ruchu EÚ:** Táto poznámka poskytuje prehľad o existujúcich štandardoch a značkách kvality v rámci EÚ, a to vrátane stanovenia potenciálu pre systémy celoeurópskeho rozsahu. Materiál kladie dôraz na ubytovanie a značky kvality hotelov, okrem toho sa však zaoberá aj ďalšími aspektmi cestovného ruchu. (DE - EN - FR- IT)

Štúdie:

- **Výpočet externých nákladov v oblasti dopravy:** Internalizácia externých nákladov v odvetví dopravy je jednou z najväčších výziev, ktorej bude musieť európska dopravná politika čeliť v nasledujúcich rokoch. Štúdia uvádza stručný prehľad najdôležitejších a najaktuálnejších štúdií o externých nákladoch, osvetľuje silné a slabé stránky rôznych prístupov a analyzuje aktuálnu prácu Generálneho riaditeľstva Komisie pre dopravu: príručku IMPACT o odhade externých nákladov v oblasti dopravy a balík o „ekologizácii dopravy“. (EN)
- **Európska sieť cyklistických trás EuroVelo: výzvy a príležitosti pre trvalo udržateľný cestovný ruch:** Táto štúdia hodnotí výzvy a príležitosti pre budovanie siete cykloturistických trás po celej Európe. V centre jej pozornosti stojí EuroVelo, sieť 12 diaľkových cyklistických trás v správe Európskej cyklistickej federácie, ktoré boli vybudované v rôznych krajinách za účasti širokého spektra partnerov. Štúdia poskytuje prehľad o cykloturistike v Európe a prezentuje žiaduci model EuroVelo. Hodnotí prepravu bicyklov vo vlakoch. Na záver hodnotí potenciál trasy „Po stopách železnej opony“.
- **Narastajúci význam európskych námorných prístavov pre celosvetovú námornú logistiku :** Štúdia sa zaoberá významnými zmenami trhového prostredia v námornom obchode za posledných 15 rokov. Globalizácia, sťahovanie výroby do zahraničia a bezprecedentný rast kontajnerovej prepravy spôsobili zmeny v námornej doprave a v logis-

tických reťazcoch. Táto štúdia je zameraná na objasnenie vplyvov tohto vývoja na prístavy a sformulovanie odporúčaní pre Európsky parlament. (DE - EN - FR - IT)

- **Systémy tvorby cien v cestnej nákladnej doprave v členských štátoch EÚ a vo Švajčiarsku:** Cieľom tejto štúdie je poskytnúť hĺbkovú analýzu existujúceho systému poplatkov pre ťažké nákladné vozidlá v Európskej únii a vo Švajčiarsku. Prezentuje celkový prehľad o systémoch používaných v súčasnosti a ich vplyve z hľadiska návrhu prepracovania smernice „Eurovignette“, diskusie o zmene klímy a očakávaného rastu cestnej nákladnej dopravy. (DE - EN - ES - FR- IT- NL- PL)
- **Dôsledky rastu sektora nízkonákladových leteckých spoločností v Európe:** Štúdia poskytuje analýzu vplyvu zmien na trhu leteckej dopravy ako dôsledok vstupu nízkonákladových leteckých spoločností na trh. Z dôkazov vyplýva, že tento vývoj významne vplýva na etablované letecké spoločnosti, veľké letiská a tiež na intramodálnu a intermodálnu hospodársku súťaž, európsky cestovný ruch, toky cestujúcich a na regionálny rozvoj. (DE - EN - FR)
- **Energetické a environmentálne aspekty dopravnej politiky:** Táto štúdia je zameraná na identifikovanie ekonomicky a politicky realizovateľných opatrení na výrazné zlepšenie energetickej účinnosti a zmiernenie negatívnych vplyvov dopravnej činnosti. Je založená na komplexnom prehľade literatúry, ktorý zahŕňa najnovšie štatistiky, štúdie, poznámky atď., ktoré analyzujú rôzne vplyvy a dôsledky emisií produkovaných jednotlivými druhmi dopravy, a obsahuje odporúčania na riešenie príslušných problémov. Prehľad literatúry pomenúva najperspektívnejšie a nákladovo úsporné krátkodobé, strednodobé a dlhodobé opatrenia, pričom sa osobitný dôraz kladie na vývoj v energetike a v oblasti nových technológií. (DE - EN - ES- FR- IT)
- **Vplyv výkyvov cien ropy na dopravu a nadväzujúce oblasti:** Štúdia skúma, ako vplývajú výrazné zmeny cien ropy na prepravu tovaru, a zameriava sa na reakcie dopravcov z rôznych odvetví dopravy. Rast cien ropy v prvej polovici roka 2008 bol vnímaný ako príležitosť na uskutočnenie analýzy reakcií jednotlivých oblastí dopravy na základe dôkazov. (EN)



On-line zdroje informácií:

EURÓPSKY PARLAMENT

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

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

Elektronické štúdie

www.europarl.europa.eu/studies

Informačné listy

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

Knižnica

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

INŠTITÚCIE A ORGÁNY EÚ

Európska komisia (doprava)

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

Európska komisia (cestovný ruch)

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

Výbor regiónov

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

Európsky hospodársky a sociálny výbor (sekcia ECO)

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

Európska investičná banka

<http://www.eib.org>

Eurostat (dopravné štatistiky)

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

Eurostat (štatistiky o cestovnom ruchu)

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

Európska námorná bezpečnostná agentúra (EMSA)

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

Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA)

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

Európska železničná agentúra (ERA)

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

Európska environmentálna agentúra (EEA)

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

Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T EA)

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

Európsky úrad pre dohľad nad GNSS (GSA)

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

PRÁVNE PREDPISY EÚ

Legislatívne observatórium Európskeho parlamentu

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

PreLex – Sledovanie medziinštitucionálnych rozhodovacích postupov

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

Platné právne predpisy EÚ

<http://eur-lex.europa.eu/sk/legis/latest/chap07.htm>

Prehľad dopravnej politiky EÚ

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

ZAINTERESOVANÉ STRANY, MIMOVLÁDNE ORGANIZÁCIE A REFLEXNÉ SKUPINY (THINK-TANKS)

Európska rada pre bezpečnosť dopravy (ETSC)

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

Európska federácia pre dopravu a životné prostredie (T&E)

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

Európska federácia pracovníkov v doprave (ETF)

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

Medzinárodná únia cestnej dopravy (IRU)

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

Medzinárodná automobilová federácia (FIA) – európska kancelária

<http://www.fiabrussels.com/>

Európske združenie výrobcov automobilov (ACEA)

<http://www.acea.be>

Združenie európskych správcov ciest podliehajúcich výberu mýta (ASECAP)

<http://www.asecap.com>

Spoločenstvo európskych železníc (CER)

<http://www.cer.be>

Spoločenstvo európskych manažérov infraštruktúry (EIM)

<http://www.eimrail.org>

Únia európskeho železničného priemyslu (UNIFE)

<http://www.unife.org>

Medzinárodné združenie verejnej dopravy (UITP)

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

Eurocities

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

Asociácia európskych leteckých spoločností (AEA)

<http://www.aea.be>

ACI EUROPE – Medzinárodná rada letísk

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

Európska asociácia regionálnych leteckých spoločností (ERA)

<http://www.eraa.org>

Európska asociácia civilných letcov (ECA)

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

Európska organizácia morských prístavov (ESPO)

<http://www.espo.be>

Federácia súkromných európskych prístavných prevádzkovateľov (Feport)

<http://www.feport.be>

Združenie vlastníkov lodí Európskeho spoločenstva (ESCA)

<http://www.ecsa.be>

Konfederácia združení európskych výrobcov lodí

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

Európska asociácia námorných lodivodov

<http://empa-pilots.org>

INE – Vnútrozemská navigácia v Európe

<http://www.inlandnavigation.org>

Európske združenie pre intermodálnu dopravu (EIA)

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

Rada európskych lodných dopravcov

<http://www.europeanshippers.com>

CLECAT – Európska organizácia pre zasielateľstvo a logistiku

<http://www.clecat.org>

Európske združenie poskytovateľov expresných zásielkových služieb

<http://www.europeanexpressassociation.eu>

ERTICO – ITS Europe (Európske združenie pre inteligentné dopravné systémy a služby)

<http://www.ertico.com>

VÝSKUM V OBLASTI DOPRAVY

Výskum EÚ v oblasti dopravy:

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

Internetový portál venovaný výskumu a vývoju v oblasti dopravy v Európe (TRKC)

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

Prehľad INRETS o výskume v oblasti dopravy

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

Transportnet – univerzitná sieť

<http://transportnet.org>

ELTIS (Európska informačná služba pre miestnu dopravu)

<http://www.eltis.org>

MEDZINÁRODNÉ ORGANIZÁCIE

Medzinárodné fórum dopravy (OECD)

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

OECD (cestovný ruch)

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

Medzinárodná námorná organizácia (IMO)

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

Medzinárodná asociácia pre leteckú dopravu (IATA)

<http://www.iata.org>

Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO)

<http://www.icao.int>

Konfederácia organizácií pre vykonávanie cestných kontrol (CORTE)

<http://www.corte.be>

Medzinárodná organizácia práce (ILO)

www.ilo.org

Konferencia OSN pre obchod a rozvoj (UNCTAD)

<http://www.unctad.org>

MAPY**Eurostat (štatistické mapy)**

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

Európska environmentálna agentúra (grafy a mapy)

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

NÓTA

Európsky parlament

Praktická príručka — Doprava a cestovný ruch

Luxemburg: Úrad pre vydávanie úradných publikácií Európskych spoločenstiev.

2009 — 46 s. — 21 x 21 cm

ISBN 978-92-823-2843-9

Doi: 10.2861/70598

Ako je možné získať publikácie EÚ?

Publikácie na predaj:

- prostredníctvom EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- u vášho kníhkupca s uvedením názvu, vydavateľstva a/alebo čísla ISBN;
- priamo prostredníctvom jedného z našich obchodných zástupcov. Kontaktné údaje na týchto obchodných zástupcov je možné získať na webovej stránke <http://bookshop.europa.eu> alebo zaslaním faxu na +352 2929-42758.

Bezplatné publikácie:

- prostredníctvom EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>);
- na zastúpeniach alebo delegáciách Európskej komisie. Kontaktné údaje na tieto zastúpenia alebo delegácie EK je možné získať na webovej stránke <http://ec.europa.eu/> alebo zaslaním faxu na +352 2929-42758.

Úloha

Politické oddelenia sú výskumnými oddeleniami, ktoré poskytujú špeciálne poradenstvo pre výbory, medziparlamentné delegácie a iné parlamentné orgány

Oblasti politiky

Poľnohospodárstvo a rozvoj vidieka
Kultúra a vzdelávanie
Rybné hospodárstvo
Regionálny rozvoj
Doprava a cestovný ruch

Dokumenty

Navštívte webovú stránku Európskeho parlamentu:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

FOTOGRAFIE POSKYTL: iStock International Inc., Photodisk, Phovoir



Úrad pre publikácie

ISBN 978-92-823-2843-9

