



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

2011/2096(INI)

23.8.2011

NÁVRH SPRÁVY

o pláne jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011/2096(INI))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Mathieu Grosch

PR_INI

OBSAH

	strana
NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	3
ODÔVODNENIE.....	9

NÁVRH UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

o pláne jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (2011/2096(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na bielu knihu Komisie Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje (KOM(2011)0144),
- so zreteľom na svoje uznesenie z 12. februára 2003 o bielej knihe Komisie Európska dopravná politika do roku 2010: čas na rozhodnutia¹,
- so zreteľom svoje uznesenie z 12. júla 2007 o Európe v pohybe – trvalo udržateľná mobilita pre náš kontinent²,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 6. júla 2010 o udržateľnej budúcnosti dopravy³,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 21. októbra 2010 o integrovanej námornej politike – hodnotenie dosiahnutého pokroku a nové výzvy⁴,
- so zreteľom na svoje uznesenie zo 6. júla 2011 o bezpečnosti letectva s osobitným zameraním na bezpečnostné skenery⁵,
- so zreteľom na svoje uznesenie z ... 2011 o bezpečnosti európskej cestnej premávky na roky 2011 – 2020⁶,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 5. júla 2011 o piatej správe Komisie o súdržnosti a stratégií pre politiku súdržnosti po roku 2013⁷,
- so zreteľom na oznámenie Komisie Akčný plán mestskej mobility (KOM(2009)0490),
- so zreteľom na stratégiu Európa 2020,
- so zreteľom na *acquis* Spoločenstva v oblasti dopravy,
- so zreteľom na článok 48 rokovacieho poriadku,
- so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín, Výboru pre priemysel, výskum a energetiku a Výboru pre regionálny rozvoj(A7-0000/2011),

¹ Ú. v. EÚ C 43E, 19.2.2004, s. 250–259.

² Ú. v. EÚ C 175E, 10.7.2008, s. 556–561.

³ Prijaté texty, P7_TA(2010)0260.

⁴ Prijaté texty, P7_TA(2010)0386.

⁵ Prijaté texty, P7_TA(2011)0329.

⁶ Prijaté texty, P7_TA(2011)0000 – správa A7-0264/2011 – prvá septembrová schôdza

⁷ Prijaté texty, P7_TA(2011)0316.

- A. keďže európska dopravná politika má v mnohých oblastiach života priamy vplyv na občanov EÚ a jednotný európsky dopravný priestor im prináša veľký úžitok;
- B. keďže odvetvie dopravy je veľmi dôležité pre rozvoj Európskej únie, jej regiónov a miest, pretože v súčasnosti predstavuje približne 5 % hrubého domáceho produktu, zabezpečuje zhruba 10 miliónov pracovných miest a tým zohráva rozhodujúcu úlohu pre postavenie Európy ako priemyselného a hospodárskeho centra;
- C. keďže doprava môže významnou mierou prispieť k stratégii 2020, najmä pokiaľ ide o zamestnanosť, výskum, energetiku, inovácie a životné prostredie, pričom v rámci tejto stratégie treba dôslednejšie posilňovať bezpečnosť a ochranu životného prostredia;
- D. keďže určité ciele poslednej bielej knihy neboli splnené a preto by sa mali stanovené ciele pravidelne kontrolovať a hodnotiť;
- E. keďže jednotlivé druhy dopravy by si nemali navzájom konkurovať, ale mali by sa dopĺňať v rámci efektívnej kombinácie, t.j. hlavnej zásady efektívneho modálneho rozdeľovania medzi prevádzkovateľov;
- F. keďže odvetvie dopravy má mnoho dôsledkov v cezhraničnej oblasti, ktoré sa dajú sčasti ľahko napraviť, a preto je potrebné ich všetky odstrániť;
- G. keďže s otvorením dopravných trhov musia byť zabezpečované kvalitné služby, vzdelávanie a tvorba pracovných miest;
- H. keďže EÚ musí stanoviť jednotné normy pre všetky druhy dopravy, najmä pokiaľ ide o bezpečnosť, technológie, ochranu životného prostredia a pracovné podmienky, aby bolo možné presadzovať ich aj na celosvetovej úrovni;
1. víta bielu knihu z roku 2011, konštatuje však, že dôležité ciele bielej knihy z roku 2001 boli splnené len čiastočne alebo neboli splnené vôbec, a navrhuje, aby:
- Komisia do roku 2013 predložila na základe správy o bezpečnosti európskej cestnej dopravy za roky 2011 – 2020 konkrétne návrhy, aby sa znížil počet úmrtí a ťažko zranených v cestnej doprave v porovnaní s rokom 2010 o 50 %;
 - sa do roku 2014 vypracoval návrh, v ktorom sa stanoví internalizáciu externých nákladov všetkých druhov dopravy a zároveň predchádzanie dvojnásobnému zaťažovaniu a narušeniu trhu s cieľom zvýšiť investície do mobility, bezpečnosti a výskumu;
2. schvaľuje ciele uvedené v bielej knihe do roku 2050, zastáva však názor, že pokiaľ ide o financovanie – so zreteľom na hospodársku situáciu v jednotlivých členských štátoch – a všeobecné problémy v doprave v oblasti energetiky a životného prostredia, obdobie do roku 2020 sa musí vymedziť presnejšie, a preto vyzýva Komisiu, aby vypracovala právne predpisy s cieľom dosiahnuť do roku 2020 nasledujúce ciele, pričom za referenčné sa budú považovať hodnoty z roku 2010:
- zníženie emisií CO₂ v cestnej doprave o 20 %,

- zníženie hluku a spotreby energie v železničnej doprave o 20 %,
 - zníženie emisií CO₂ v leteckej doprave v celom európskom vzdušnom priestore o 30 %,
 - jednotné zníženie emisií CO₂ a škodlivých látok v lodnej doprave o 30 %, a žiada, aby sa tieto ciele považovali za prioritu a preto sa každý rok preskúmavali;
3. zdôrazňuje, že predmetom úsilia by malo byť dokončenie európskeho vnútorného dopravného trhu, avšak nie oddelene od hospodárskych, pracovných a sociálnych aspektov, a vyzýva Komisiu, aby vo svojich návrhoch k otvorení trhu o. i. v súvislosti s letiskami, železničnou a cestnou dopravou zabezpečila, aby tieto návrhy nemali za následok sociálny dumping ani vznik privátnych monopolov;
4. zdôrazňuje, že efektívnu kombináciu viacerých druhov dopravy v osobnej a nákladnej doprave, ktorá sa určuje podľa hospodárnosti, ochrany životného prostredia, sociálnych a pracovných podmienok a bezpečnostných aspektov a v jednotlivých krajinách a regiónoch sa zameriava na infraštruktúru, ktorá už existuje a ktorú treba ešte len vytvoriť, treba považovať za hlavnú myšlienku budúcej dopravnej politiky a tieto kritéria využiť skôr na to, aby sa v krajinách a regiónoch zaviedlo rozdelenie druhov dopravy namiesto toho, aby sa pre nákladnú dopravu zachovala navrhovaná 300 km hranica;
5. zdôrazňuje, že koncepcia TEN-T by mala zabezpečiť zvýšené finančné prostriedky pre obmedzený počet projekt, pričom:
- členské štáty sa zaviazujú, že do roku 2020 odstránia 25 problematických miest v európskom dopravnom priestore, cezhraničné projekty vymedzia ako prioritné a do roku 2015 predložia schválenú koncepciu financovania,
 - Komisia sa zaviazuje, že členským štátom navrhne, aby v koordinácii s regionálnou politikou priame financovanie týchto projektov predstavovalo minimálne 30 % celkových investícií,
 - Komisia sa zaviazuje, že bude podporovať alternatívne modely a nástroje financovania, o. i. projektové dlhopisy, a v návrhoch na internalizáciu externých nákladov stanoví väčšie využívanie z nej pochádzajúcich príjmov na financovanie projektov TEN-T,
 - k stanoveniu priorít by sa malo pristupovať v úzkej súvislosti s podmienkami využívania regionálnych štrukturálnych prostriedkov a členské štáty by mali byť povinné poskytovať financovanie týchto projektov nad rámec období stanovených pre viacročné programy EÚ,
 - priorita projektov by sa mala zachovať po roku 2015 len vtedy, ak členské štáty už prijali záväzné rozhodnutia, ktoré zaručujú realizáciu týchto projektov;
6. zdôrazňuje, že pre osobnú a nákladnú dopravu by na úrovni EÚ vo všetkých druhoch dopravy mali platiť rovnaké bezpečnostné normy, a žiada návrh na financovanie povinností súvisiacich s bezpečnosťou, v ktorom sa bude najmä v námornej a leteckej doprave za hlavný predpoklad považovať medzinárodná koordinácia, pričom sa do roku 2015 preskúmajú súčasné resp. sa navrhujú nové právne predpisy;

7. podčiarkuje význam alternatívnych resp. obnoviteľných zdrojov energie pre dopravu a zdôrazňuje, že prostredníctvom energetického mixu a existujúcich možností energetických úspor, podporovaných zodpovedajúcou infraštruktúrou, možno dosiahnuť stanovené ciele;
8. žiada vypracovanie návrhu o mestskej mobilite do roku 2015, v ktorom bude v súlade so zásadou subsidiarity podpora projektov podmienená predložením plánov mestskej mobility, ktorými sa stanoví efektívny logistický reťazec osobnej a nákladnej dopravy, ktoré prispievajú k obmedzeniu zvyšovania dopravy a zaťažovania životného prostredia (znečistenie ovzdušia a hluk), budú dodržiavať normy európskej dopravnej politiky a budú koherentné, čo sa týka okolitých miest a regiónov;
9. zdôrazňuje, že správanie používateľov dopravy je rozhodujúce, a žiada vytváranie podnetov nabádajúcich k výberu udržateľných dopravných prostriedkov, pričom do roku 2013 by sa mali predložiť návrhy na vybudovanie infraštruktúry pre chodcov a pre cyklistov v mestách, na zdvojnásobenie počtu používateľov verejnej dopravy využívajúcej najmä alternatívne zdroje energie, ako aj na zavedenie elektronických lístkov na multimodálne cestovanie, pričom by sa ako podnet mala vziať do úvahy cenová politika;
10. je presvedčený, že základné pravidlá vzťahujúce sa na práva cestujúcich vo všetkých druhoch dopravy by mali byť zakotvené v charte práv cestujúcich, a očakáva preto do konca roka 2013 príslušný návrh, v ktorom sa zohľadnia špecifické vlastnosti jednotlivých druhov dopravy a získané skúsenosti;
11. žiada, aby sa vytvoril a finančne podporoval výskumný a vývojový program zameraný osobitne na mobilitu s cieľom:
 - udržať postavenie EÚ, pokiaľ ide o výrobu a výskum v jednotlivých druhoch dopravy,
 - vytvoriť pre všetky druhy dopravy inteligentné, interoperabilné a prepojené systémy pre riadenie dopravy, tým podporiť projekty SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet, LRIT a ITS a vyčleniť na to zodpovedajúce prostriedky;
12. zastáva názor, že by sa mali odstrániť byrokratické prekážky vo všetkých druhoch dopravy, a preto žiada posilnenú harmonizáciu dopravných dokladov, okrem iného v cestnej nákladnej doprave, a do roku 2013 predloženie návrhu na zjednodušenie dokumentácie nákladu;
13. zdôrazňuje potrebu zlepšiť a štandardizovať kontrolné prístroje, napríklad merače rýchlosti a palubné jednotky, ako aj komunikačné systémy a prostriedky a žiada predloženie návrhu na vzájomné uznávanie a interoperabilitu týchto prístrojov do roku 2013;
14. zdôrazňuje, že priame zlepšenie a štandardizácia nákladových jednotiek a rozmerov dopravných vozidiel bude mať za výsledok optimalizáciu multimodálnej dopravy;
15. žiada, aby sa v oblasti cestnej dopravy
 - do roku 2014 opätovne preskúmali právne predpisy o časoch jazdy a odpočinku

v osobnej a nákladnej doprave, ako aj ich vykonávanie;

- počet odpočívadiel pre nákladné vozidlá v rámci transeurópskej siete (TERN) zvýšil v každom členskom štáte na základe hodnoty z roku 2010 o 40 %;
- poskytla podpora Komisie iniciatívam členských štátov, ktoré prostredníctvom daňových úľav podporujú vytváranie bezpečného a ekologického vozového parku;
- zlepšilo vzdelávanie a odborná príprava osôb zamestnaných v dopravnom odvetví, ako aj prístup k týmto profesiám s cieľom harmonizovať pracovné podmienky a mzdy;

16. v oblasti lodnej dopravy žiada:

- návrh ku konceptu Blue Belt,
- aby sa naďalej podporoval program NAIADES a po jeho skončení v roku 2013 zhodnotili dosiahnuté úspechy a prípadne zvažilo jeho zachovanie,
- návrh týkajúci sa 20 % zvýšenia počtu multimodálnych pripojení (platforiem) pre vnútrozemskú lodnú dopravu, vnútrozemské prístavy a železničnú dopravu do roku 2020 na základe hodnoty z roku 2010, ako aj primeranú finančnú podporu,
- aby sa aspoň 10% prostriedkov na projekt TEN-T venovalo na projekty vnútrozemskej lodnej dopravy,
- vzhľadom na medzinárodný charakter námornej dopravy harmonizáciu vzdelávania v lodnej doprave s medzinárodným štandardom do roku 2012 a do konca roka 2013 predloženie návrhu o vzájomnom uznávaní rámcových podmienok odbornej prípravy prístavných pracovníkov,
- aby Komisia do roku 2014 predložila návrh právneho predpisu o prístavných službách;

17. v oblasti leteckej dopravy žiada:

- do roku 2015 predloženie návrhu na vytvorenie jednotného európskeho vzdušného priestoru d'alsím obmedzením funkčných blokov vzdušného priestoru, pričom zároveň vyzýva členské štáty, aby podporovali vykonávanie jednotného európskeho vzdušného priestoru,
- aby v prípade ďalších návrhov o otvorení trhu naďalej stála v popredí kvalita služieb a koordinácia s medzinárodnými štandardmi,
- aby členské štáty uskutočňovali európsky obchod s kvótami emisií do roku 2012 aj v rámci medzinárodného dohovoru;

18. v oblasti železničnej dopravy žiada:

- aby Komisia pri otvorení trhov zohľadnila povinnosti členských štátov týkajúce sa mestskej verejnej dopravy a existujúcej ponuky služieb s cieľom zlepšiť súčasnú ponuku v oblasti služieb;

- aby sa do roku 2015 harmonizovali pravidlá schvaľovania vozidiel, aby certifikácia koľajových vozidiel netrvala dlhšie ako 2 mesiace, a teda aby sa do roku 2012 primerane upravili právomoci a prostriedky Európskej železničnej agentúry;
- aby boli národné regulačné orgány v záujme zefektívnenia železničnej dopravy nezávislé a mali silnejšiu pozíciu a aby Komisia do roku 2014 predložila návrh na vytvorenie európskeho regulačného orgánu;

19. žiada, aby Komisia každý rok hodnotila pokrok v dosahovaní cieľov stanovených v bielej knihe, stav vynaloženého úsilia a výsledky a v tejto súvislosti predložila správu Európskemu parlamentu;

20. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

ODÔVODNENIE

Doprava má pre občanov EÚ nanajvýš veľký význam, pretože definuje mobilitu. Európsky dopravný priestor slúži občanom EÚ, pretože im pomáha pri doprave vo všetkých situáciách každodenného života, čím im umožňuje využívať slobodu pohybu v celej Európe tak v pracovnom, ako aj v súkromnom živote. V priemere sa vynakladá 13,2 % súkromných prostriedkov na prepravu tovaru a služieb. Okrem toho poskytuje osobná a nákladná doprava mnohým občanom EÚ pracovné miesta a zabezpečuje dokončenie európskeho vnútorného trhu, pretože predstavuje ca. 5 % prosperity EÚ (vychádzajúc z HDP) a zamestnáva viac ako 10 miliónov občanov EÚ.

Pre mestá a regióny je doprava dôležitý faktor, pretože nespája len mestá a regióny, ale aj prispieva k postaveniu EÚ, pokiaľ ide o výskum a inovácie, čím sa stáva dôležitou zložkou rozvoja EÚ a jej regiónov s bezprostredným vplyvom na sociálnu súdržnosť regiónov. Vytvorenie jednotného európskeho dopravného priestoru ako cieľ budúcej európskej dopravnej politiky teda priamo súvisí s regionálnou, environmentálnou, hospodárskou, sociálnou politikou a politikou zamestnanosti. Na základe týchto súvislostí môže dopravné odvetvie znamenať významný prínos k stratégii Európa 2020.

Spravodajcu prekvapuje, nakoľko členské štáty podceňujú európsku pridanú hodnotu dopravnej politiky a narúšajú ju nesprávnym alebo oneskoreným vykonávaním smerníc. Okrem toho ho zaráža, že v časech hospodárskej a finančnej krízy neexistuje väčší počet iniciatív v oblasti investícií na urýchlenie budovania TEN-T, pretože ide o udržateľnú infraštruktúru, ktorá podporuje zamestnanosť a oživuje hospodárstvo.

1. Koherentné a konkrétne ciele do roku 2020

Cieľom tejto bielej knihy z roku 2011 by malo byť stanovenie koherentných a účinných cieľov, pričom je potrebné poučiť sa z chýb v minulosti. Minulosť ukázala, že odvetvie dopravy síce vytvorilo sčasti lepšie pracovné podmienky a napríklad v oblasti cestnej dopravy sa urýchlilo otvorenie trhu, napriek tomu však boli mnohé z cieľov stanovených v bielej knihe z roku 2001 naďalej nesplnené. Zostáva na zváženie, či je to dôsledok chýbajúcej pripravenosti členských štátov stanoviť ambiciózne ciele, vykonávania, kontroly alebo úplne iných skutočností. Dôležité je zamedziť podobnej situácii v budúcnosti. Toto možno dosiahnuť najskôr tak, že sa nebudú svojvoľne vytyčovať nové ciele, ale preveria sa tie staré a tieto buď sa budú rešpektovať alebo sa od nich upustí, alebo sa nanovo definujú. Dva z cieľov, ktoré by sa mali dodržiavať, sú okrem iného zníženie počtu mŕtvych a ťažko ranených osôb v cestnej doprave o 50 % a internalizácia externých nákladov všetkých druhov dopravy. Navyše tieto ciele musia byť odteraz podrobované pravidelnému hodnoteniu, a nielen preskúmaniu v polovici obdobia.

V záujme prehodnotenia dosiahnutého pokroku je zároveň dôležité stanoviť lehotu na uskutočnenie týchto cieľov. Ciele vytyčené v novej bielej knihe sa týkajú prevažne obdobia do roku 2050, resp. 2030. Spravodajca síce tieto dlhodobé ciele podporuje, zdôrazňuje však, že nie je jasné, ako rýchlo sa dovedy bude rozvíjať oblasť inovácií a techniky a hospodárska situácia krajín a akým novým výzvam bude musieť čeliť európska dopravná politika do roku 2050. Z tohto dôvodu navrhuje konkrétne ciele do roku 2020, ktoré sú zlučiteľné s ostatnými oblasťami politiky a ktoré sa budú týkať všetkých druhov dopravy, a žiada, aby tieto ciele boli

podrobované ročnému preskúmaniu.

2. Normy EÚ pre jednotný európsky priestor vnútrozemskej dopravy

Na dokončenie vnútorného trhu s dopravou by sa mali stanoviť niektoré základné predpoklady. Povedie to k riešeniu aktuálnych úloh a úsiliu o harmonizáciu predpisov týkajúcich sa dopravy. Zároveň sa tým odstránia hraničné efekty, ktoré možno eliminovať sčasti ľahko.

a) Bezpečnosť

Bezpečnosť je jedným z najdôležitejších oporných pilierov európskej dopravnej politiky a dodržiavanie bezpečnostných predpisov dôležitým základným predpokladom na vytvorenie jednotného európskeho dopravného priestoru.

V cestnej doprave treba zdôrazniť „víziu nulovej nehodovosti“ ako dlhodobý cieľ a dodržanie cieľa znížiť počet mŕtvych a ťažko ranených v cestnej doprave o 50 % do roku 2020. Komisia by mala uskutočniť opatrenia stanovené v správe o bezpečnosti európskej cestnej dopravy na obdobie 2011 – 2020 a zapracovať ich do svojich návrhov.

Bezpečnostné normy rovnaké v celej Európe by sa však mali uplatňovať nielen na cestnú dopravu, ale aj na všetky ostatné druhy dopravy a mali by sa najmä v oblasti leteckej a námornej dopravy na základe svojho medzinárodného charakteru zladit' aj s globálnymi normami. Okrem toho by sa mali vytvoriť jasné normy na financovanie bezpečnostných požiadaviek.

Bezpečné reťazce osobnej a nákladnej dopravy sú nevyhnutné. Treba sa pritom usilovať o tzv. one-stop-security, ktorá umožňuje jednorazovú bezpečnostnú kontrolu cestujúcich a tovaru aj v medzinárodnej doprave. V tejto súvislosti spravodajca zdôrazňuje, že obrovský význam majú objektívne informácie. Najmä v prípade technických údajov týkajúcich sa bezpečnostných opatrení musí Komisia úzko spolupracovať s Parlamentom a zabezpečiť, aby boli informácie správne a realizovateľnosť opatrení bola predmetom dohody s členskými štátmi, aby sa stanovili realistické normy, ktoré možno uskutočniť v stanovenej lehote.

b) Energia a životné prostredie

Súčasný výzvy európskej dopravnej politiky sa okrem iného týkajú problémov v oblasti životného prostredia a energetiky. V tejto súvislosti by sa mali stanoviť európske normy, ktoré urýchlia vytvorenie jednotného európskeho dopravného priestoru.

Eliminácia emisií uhlíka v doprave je naďalej významným politickým cieľom. Na tento účel treba stanoviť jasné predpisy pre všetky druhy dopravy a vytvoriť príslušné stimuly s cieľom snažiť sa o udržateľnosť v prípade všetkých druhov dopravy. Hodnotenie udržateľnosti dopravných prostriedkov by sa malo zakladať na objektívnych kritériách, ktoré zahŕňajú nielen využívanie, ale aj kompletnú „stopu“ od vzniku a potrebnej infraštruktúry až po fázu likvidácie.

K udržateľnosti jednotlivých druhov dopravy znížením výfukových plynov z dopravy a odstránením problémových miest v doprave by významným spôsobom mohla prispieť internalizácia externých nákladov, ale len vtedy, ak sa vzťahuje na všetky druhy dopravy

a príjmy sa vracajú do udržateľnosti mobility a dopravy, resp. infraštruktúry. Ustanovenia týkajúce sa tzv. Eurovignette vrátane povinnosti, aby 15 % príjmov bolo viazaných na konkrétny účel, a ustanovenia o systéme EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS) v leteckej doprave predstavovali kroky správnym smerom. Nie sú však dostatočne ambiciózne, tým skôr, že smernica o poplatkoch cestnej infraštruktúry ešte nie je záväzná.

Vzhľadom na závislosť dopravy od ropy by čoraz väčší význam mala mať energia z alternatívnych a obnoviteľných zdrojov. Pritom však treba konštatovať, že Európsky parlament by sa mal vyznačovať neutrálnosťou, pokiaľ ide o technológie, navyše každá forma alternatívnej energie je špecifická a má určité výhody i nevýhody. To, či sa používajú alebo sa môžu používať elektricky alebo vodíkom poháňané dopravné prostriedky, biopalivá alebo syntetické palivá, skvapalnený ropný plyn (LPG) alebo bioplyn, z veľkej časti závisí od druhov dopravy a samotných členských štátov. Spravodajca sa teda domnieva, že cestu k realistickým a udržateľným riešeniam predstavuje len energetický mix. Napriek tomu by sa však mala väčšia pozornosť venovať v súčasnosti už dobre známym riešeniam úspory energie v prípade všetkých druhov dopravy, ako je spôsob jazdy, ktoré by boli podporené zodpovedajúcim odborným vzdelávaním, rýchlym vytvorením funkčných blokov vzdušného priestoru, možnosťami priletov a odletov alebo plánmi mobility, ktoré umožňujú vo väčšej miere zohľadňovať autobusy, električky atď.. Úspora energie môže už v súčasnosti priniesť výrazné výsledky.

Pri úvahách o alternatívnych zdrojoch energie treba ďalej pamätať na vytvorenie príslušnej infraštruktúry. Preto je zvlášť dôležité vytvoriť stimuly na vybudovanie zodpovedajúcej infraštruktúry. Veď ani tie najudržateľnejšie riešenia sa nezrealizujú, ak sú pre bežného spotrebiteľa cenovo nedostupné a chýba potrebná infraštruktúra. V tejto súvislosti má koherentnosť noriem rôznych oblastí politiky mimoriadny význam. Predpisy týkajúce sa energetiky a ochrany životného prostredia by sa preto v záujme presadenia harmonizácie mali riadiť ukazovateľmi európskej dopravnej politiky a naopak.

c) Pracovné a sociálne podmienky

Harmonizácia pracovných a sociálnych podmienok osôb zamestnaných v odvetví dopravy je dôležitým predpokladom na zabezpečenie dobre fungujúceho európskeho vnútorného trhu s dopravou.

Prispôsobenie odborného vzdelávania, prístupu k zamestnaniu a pracovných podmienok v prípade všetkých druhov dopravy povedie z dlhodobého hľadiska k prispôsobeniu miezd a tým zabráni sociálnemu dampingu, ako aj narušeniu hospodárskej súťaže. Takisto vzájomné uznávanie odborného vzdelávania pritom zohráva rozhodujúcu úlohu. V námornej doprave by sa mala v tejto súvislosti venovať pozornosť zladeniu na medzinárodnej úrovni.

Či už ide o návrhy Komisie týkajúce sa liberalizácie prístavných služieb, služieb pozemného odbavenia alebo o akékoľvek iné otvorenie trhov, tieto návrhy by mali urýchliť harmonizáciu pracovných a sociálnych predpisov a posunúť do popredia kvalitu služieb.

V súvislosti s cestnou dopravou by sa pritom mal opäť preveriť právny predpis o časoch jazdy a odpočinku, pričom by sa mala umožniť síce prísna kontrola, ale zodpovedajúca konkrétnym okolnostiam. Odstavné plochy pre nákladné autá musia byť bezpečnejšie a v celej Európe treba zvýšiť ich počet, aby profesionálni vodiči vôbec mali možnosť dodržiavať časy

odpočinku. Vykonávanie smernice v členských štátoch, počet kontrol a postihy treba harmonizovať vo väčšej miere.

V prípade všetkých druhov dopravy je nevyhnutné považovať kvalitu vzdelávania za základ zaistenia bezpečnosti, a to tak pre zamestnancov, ako aj pre účastníkov premávky.

d) Administratívne zjednodušenie

Predovšetkým na hraniciach členských štátov sú jednotlivé druhy dopravy konfrontované s ťažkosťami, ktoré však možno sčasti ľahko odstrániť. Tieto takzvané hraničné efekty sa vyskytujú najmä v pohraničných oblastiach. V záujme vyriešenia problémov platia v týchto prípadoch medzi štátmi často dvojstranné dohody, i tak sú však aj tu potrebné európske predpisy. Napríklad v súvislosti s povolením koľajových vozidiel existuje v celej EÚ 6 000 rôznych predpisov a ich schválenie môže trvať roky. Obmedzenie týchto predpisov vypracovaných sčasti z protekcionistických dôvodov bráni európskym železničným podnikom, aby ponúkali svoje služby v inej krajine. Táto situácia je neúnosná. Spravodajca preto navrhuje harmonizáciu pravidiel na povolenie koľajových vozidiel a skrátenie trvania schvaľovacieho konania na dva mesiace. Aby sa tento hraničný efekt skutočne presadil, musí navyše Európska železničná agentúra získať príslušné kompetencie.

Takisto by sa mali v celej Európe zjednotiť kontrolné prístroje. Nie je možné, aby policajti na hraniciach nesmel použiť kontrolné prístroje susednej krajiny, pretože sa v jeho krajine neciachujú. Z tohto dôvodu je aj tu potrebná analýza a návrh Komisie na zjednotenie.

Okrem toho by harmonizácia prepravných dokumentov v prípade všetkých druhov dopravy zefektívnila dopravu. Najmä systém E-fright by znamenal výrazné odbúranie administratívnych prekážok a zrýchlenie dopravy.

e) Globálny faktor

Tieto normy týkajúce sa bezpečnosti, ochrany životného prostredia, energie a technológií by mala EÚ ako priekopník presadzovať na globálnej úrovni. Toto bude možné len vtedy, ak najskôr medzi 27 členskými štátmi prebehne dohoda o harmonizácii a stanovení noriem a v druhej etape dôjde aj k ich úspešnej realizácii. Len ak Európa vystupuje jednotne, môže obhajovať svoje predpisy; že je to v súčasnosti zatiaľ problematické, vyplýva z nasledujúcich príkladov. Na jednej strane sa na systéme EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS), ktorý sa má zaviesť v roku 2012, ukazuje, aký silný je odpor na medzinárodnej úrovni. Na druhej strane je len pomaly napredujúce uplatňovanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) dôkazom váhavého postoja členských štátov. Napokon možno konštatovať, že dohoda o leteckej doprave s USA, v rámci ktorej bolo možné stanoviť prispôbenie právnych predpisov, vzájomné uznávanie a technickú podporu len v nedostatočnej miere, je dobrým príkladom výziev, ktoré musí EÚ ešte zvládnuť na medzinárodnej úrovni.

3. Efektívna komodalita ako hlavná myšlienka budúcej európskej dopravnej politiky

Európsky dopravný priestor bude musieť v nákladnej a osobnej doprave čeliť výrazným problémom v oblasti kapacity. Predpokladá sa, že nákladná doprava zaznamenaná do roku 2030 v porovnaní s rokom 2005 nárast o približne 40 % a osobná doprava o asi 34 %. Z tohto hľadiska je jasná naliehavosť európskych riešení. Tieto možno nájsť v koncepcii efektívnej komodality. Spravodajca sa nazdáva, že jednotlivé druhy dopravy by si pre kapacitné

problémy nemali vzájomne konkurovať, ale mali by sa v rámci efektívnej komodality dopĺňať. V rovnakej miere sa pritom zohľadňuje hospodárske, environmentálne, sociálne a bezpečnostné hľadisko a efektívnosť sa hodnotí so zreteľom na rôzne východiskové situácie jednotlivých druhov dopravy, geografické podmienky a vývoj v oblasti dopravy a mobility v príslušných regiónoch. To by sa malo stať hlavnou myšlienkou budúcej dopravnej politiky namiesto pridržiavania sa hraničnej hodnoty 300 km navrhovanej Komisiou pre celý európsky dopravný priestor. Komisia predpokladá, že do roku 2030 by sa malo 30 % nákladnej cestnej dopravy nad 300 km presunúť na iné druhy dopravy, ako sú železničná alebo lodná doprava. Tento údaj by sa nemal považovať za záväzný, určitá hranica v km by však mohla slúžiť na orientáciu, pokiaľ členské štáty a regióny stanovujú takéto ohraničenie na základe svojich terajších a budúcich možností.

Navyše sa komodalita zlepšuje aj vtedy, ak sa upravujú nákladové jednotky a nedôjde k žiadnym stratám objemu od jedného druhu dopravy k druhému. Vyžaduje si to harmonizáciu nákladových jednotiek a príslušnú úpravu rozmerov dopravných prostriedkov.

4. TEN-V a financovanie

Transeurópske dopravné siete (TEN-V) majú pre európsku dopravnú politiku mimoriadny význam a ich efektívnosť a realizovateľnosť by sa mala preto zvýšiť. Dosiahne sa to iba obmedzením počtu projektov a zvýšeným financovaním. Prehľadná základná sieť so zaisteným financovaním, ktorú možno hodnotiť na základe kritérií udržateľného rozvoja na európskej, ale aj regionálnej úrovni, urýchli najmä vybudovanie tých úsekov, ktoré napredujú len veľmi pomaly (najmä v pohraničných regiónoch). Po stanovení prioritných projektov spravodajca požaduje, aby sa ich priorita zachovala len v prípade, že členské štáty vydajú záväzné rozhodnutia, ktorými sa zreteľne urýchli dokončenie projektov. Len tak možno zabezpečiť, aby sa základná sieť úplne vybudovala čo najrýchlejšie a nezotrvalo sa na projektoch, ktoré majú len nepatrné vyhliadky na dokončenie.

Často projekty nepostupujú preto, že na nie sú k dispozícii finančné prostriedky. Spravodajca preto žiada, aby členské štáty do roku 2015 predložili zodpovedajúci koncept financovania s cieľom odstrániť 25 z najznámejších problémov.

Okrem toho treba vnímať stanovenie priorít v úzkej súvislosti s podmienkami využívania štrukturálnych regionálnych prostriedkov a je potrebné uložiť krajinám povinnosť zabezpečiť financovanie týchto projektov nad rámec lehoty viacročných programov EÚ.

Ďalej sa spravodajca domnieva, že na jednej strane by Komisia mala stanoviť priame financovanie týchto projektov sumou vo výške minimálne 30 % celkovej investície a na druhej strane by mala podporovať alternatívne modely a nástroje financovania, resp. projektové dlhopisy. Tieto možno dosiahnuť po úzkej dohode s európskymi finančnými inštitúciami. Dobrým príkladom je v tejto súvislosti fond Marguerite. Z internalizácie externých nákladov by mohol vyplynúť alternatívny finančný nástroj, ak by sa takto dosiahnuté príjmy vo väčšej miere využívali na financovanie projektov TEN-V. Tým by sa zároveň vytvoril stimul pre verejno-súkromné partnerstvá. Istý peňažný tok by viedol k istote plánovania a tým i k výraznému zvýšeniu atraktívnosti investícií do projektov TEN-V pre súkromné podniky.

5. Mestská mobilita

V mestách možno pozorovať vysokú potrebu prijatia opatrení, keďže stúpa nielen počet obyvateľov v husto osídlených oblastiach, ale takisto to vedie k zvýšeniu hustoty premávky, hluku a znečistenia ovzdušia.

V záujme riešenia týchto problémov by mali mestá vypracovať udržateľné plány mobility, pričom finančná podpora projektov by mala byť závislá od ich predloženia. Mestá, samozrejme, rozhodujú v súlade so zásadou subsidiarity dokonca aj o tom, ktoré projekty naplánujú a akým spôsobom, tieto projekty sa však musia riadiť normami európskej dopravnej politiky, t. j. musia zahŕňať efektívne logistické reťazce pre rôzne druhy osobnej a nákladnej dopravy, ktoré nielenže znižujú hustotu premávky v mestách, ale zároveň pôsobia proti devastácii životného prostredia. Tieto plány mobility musia preto okrem iného vo zvýšenej miere stanovovať budovanie infraštruktúry pre chodcov a cyklistov a viesť k zdvojeniu užívateľov verejných dopravných prostriedkov. Najmä autobusová a električková doprava môže v mestskej, prímestskej a regionálnej doprave výrazne prispievať k efektívnej komodalite, ak sa náležitým spôsobom prispôsobí alebo zabezpečí infraštruktúra.

Zároveň by sa mala venovať pozornosť koherentnosti medzi plánmi mobility jednotlivých miest a regiónov, aby boli vzájomne zladené, najmä v prípade susedných miest a regiónov, aj keď sa tieto nachádzajú v inom členskom štáte.

V mestách a ich okrajových oblastiach je potrebný bezpečný, atraktívny a spoľahlivý dopravný systém, v prípade ktorého sú jednotlivé druhy dopravy vzájomne zladené a umožňujú prepravu rôznymi druhmi dopravy. Dôležitú úlohu pritom zohrávajú aj ceny cestovných lístkov, ponuka elektronických cestovných lístkov, ktoré si možno rezervovať online, a práva cestujúcich, keďže ovplyvňujú výber druhu dopravy.

6. Výskum a inovácie

Výskum a inovácie v dopravnom odvetví majú osobitný význam, pretože vďaka nim rozvinuté dopravné systémy jednak znižujú vplyv na životné prostredie a zvyšujú bezpečnosť, ale zároveň aj umožňujú zabezpečiť nepretržitú plynulosť dopravy. Okrem toho podporujú pozíciu EÚ v oblasti produkcie a výskumu.

Spravodajca preto žiada vytvorenie a finančnú podporu výskumného a vývojového programu, ktorý by bolo zameraný osobitne na mobilitu, aby sa tak pre všetky druhy dopravy vytvorili inteligentné, interoperabilné a prepojené systémy pre riadenie dopravy, akými sú SESAR, Galileo, ERTMS, RIS, SafeSeaNet a ITS.