

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2007/2147(INI)

29. 10. 2007

NÁVRH ZPRÁVY

o evropské politice udržitelné dopravy s přihlédnutím k evropské politice
v oblasti energetiky a životního prostředí
(2007/2147(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Gabriele Albertini

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
ODŮVODNĚNÍ	9

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o evropské politice udržitelné dopravy s přihlédnutím k evropské politice v oblasti energetiky a životního prostředí (2007/2147(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na závěry předsednictví Evropské rady ze dne 8. a 9. března 2007, jež se týkaly „Akčního plánu Evropské rady na období 2007–2009 – energetické politiky pro Evropu“ (7224/07), který přijala Evropská rada,
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „Akční plán pro logistiku nákladní dopravy“ (KOM(2007)0607),
- s ohledem na „zelenou knihu: Na cestě k nové kultuře městské mobility“ předloženou Komisí (KOM(2007)0551),
- s ohledem na „zelenou knihu o tržních nástrojích pro účely v oblasti životního prostředí a v souvisejících politikách“ předloženou Komisí (KOM(2007)0140),
- s ohledem na sdělení Komise předložené Evropskému parlamentu a Radě pod názvem: „Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století“. Postoj Komise k závěrečné zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21. Příspěvek ke strategii EU pro růst a zaměstnanost“ (KOM(2007)0022),
- s ohledem na sdělení Komise předložené Radě a Evropskému parlamentu pod názvem: „Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel“ (KOM(2007)0019),
- s ohledem na sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Omezení celosvětové změny klimatu na dva stupně Celsia - Postup do roku 2020 a na další období“ (KOM(2007)0002),
- s ohledem na sdělení Komise předložené Evropské radě a Evropskému parlamentu pod názvem: „Energetická politika pro Evropu“ (KOM(2007)0001),
- s ohledem na sdělení Komise předložené Radě a Evropskému parlamentu pod názvem: „Pracovní plán pro obnovitelné zdroje energie – Obnovitelné zdroje energie v 21. století: cesta k udržitelnější budoucnosti“ (KOM(2006)0848),
- s ohledem na sdělení Komise předložené Radě a Evropskému parlamentu pod názvem: „Zpráva o dosaženém pokroku ve využívání biopaliv a jiných obnovitelných pohonných hmot v členských státech Evropské unie“ (KOM(2006)0845),
- s ohledem na sdělení Komise předložené Radě a Evropskému parlamentu pod názvem: „Akční plán pro energetickou účinnost: využití možností“ (KOM(2006)0545),

- s ohledem na sdělení Komise předložené Radě a Evropskému parlamentu pod názvem: „Evropa v pohybu - Udržitelná mobilita pro náš kontinent - Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“ (KOM (2006) 0314).
 - s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o sdělení „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“¹,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro průmysl, výzkum a energetiku a Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin (A6-0000/2007),
- A. vzhledem k tomu, že udržitelný rozvoj – průřezový cíl Evropské unie – je zaměřen na neustálé zlepšování kvality života a blahobytu naší planety pro nynější a budoucí generace,
- B. vzhledem k tomu, že přibližně 1/3 celkové spotřeby energie ve 25 zemích EU je spojena s odvětvím dopravy, s vyloučením dopravy námořní a dálkových potrubí, a že silniční doprava, jejíž podíl činí 83 %, je druhem dopravy spotřebovávajícím největší množství energie,
- C. vzhledem k tomu, že odvětví dopravy se podílí v rámci 25 zemí EU 70 % na poptávce po ropě; že toto odvětví je z 97 % závislé na fosilních palivech a že pouze zbývající 2 % jsou zajišťována elektrickou energií (přičemž její větší část je vyrobena v jaderných elektrárnách) a 1 % zajišťují biopaliva,
- D. vzhledem k tomu, že energetická účinnost jednotlivých druhů dopravy se v průběhu posledních let značně zvýšila a že to umožnilo výrazně snížit příslušné emise CO₂ na km; nicméně vzhledem k tomu, že důsledky neustálého nárůstu poptávky v odvětví dopravy mají negativní dopad na uvedená zlepšení,
- E. vzhledem k tomu, že úhrnem proto objem emisí v odvětví dopravy neustále roste: jen v roce 2005 se toto odvětví v rámci 27 zemí EU podílelo 24,1 % na celkových emisích skleníkových plynů (CO₂, CH₄, N₂O) a podle odhadů Komise se poptávka po energii v daném odvětví zvýší od současné doby do roku 2030 nejméně o 30 %,
- F. vzhledem k tomu, že díky technologickým inovacím a úsilí, které vyvinul automobilový průmysl, se objem škodlivých emisí produkovaných silniční dopravou snížil; konkrétně se tak stalo díky zavedení katalyzátorů, filtrů pevných částic a dalších technologií, jež za posledních patnáct let přispěly ke snížení emisí NO_x a znečišťujících částic o 30 – 40 % procent; vzhledem k tomu, že přes uvedená zlepšení bylo cílů týkajících se snížení emisí CO₂, které vyplynuly z nezávazné dohody mezi výrobcí automobilů, dosaženo pouze částečně,
- G. vzhledem k tomu, že v městské dopravě vzniká 40 % emisí CO₂ a 70 % emisí jiných znečišťujících látek produkovaných automobily a že dopravní neprůjezdnost, k níž

¹ *Texty přijaté tohoto dne*, P6-TA(2007)0345.

dochází především v městských aglomeracích, zatěžuje HDP EU přibližně 1 %,

H. vzhledem k tomu, že v závěrech předsednictví Evropské rady z 8. a 9. března 2007 se EU rezolutně a jednostranně zavázala snížit do roku 2020 emise skleníkových plynů přinejmenším o 20 % oproti hodnotám z roku 1990,

1. domnívá se, že mobilita jednotlivců je jedním z největších výdobytků našeho století a že udržitelná doprava by měla nalézt rovnováhu mezi různými a často protichůdnými zájmy, a měla by mezitím usilovat o sladění základního práva občanů na mobilitu, významu odvětví dopravy z hlediska ekonomického a z hlediska zaměstnanosti a dodržování norem v oblasti ochrany životního prostředí a zdraví občanů;
2. zdůrazňuje význam odvětví dopravy pro zaměstnanost, růst a inovace a domnívá se, že zaručená, bezpečná a dostupná mobilita je základním předpokladem našeho životního stylu; domnívá se, že – i když považujeme za prioritní požadavky na udržitelnou mobilitu z environmentálního hlediska – nelze očekávat, že by občané přijali velmi drastická opatření¹;
3. je toho názoru, že má-li být dosaženo cíle evropské udržitelné dopravy z hlediska energetického a environmentálního, bude zapotřebí kombinovat různé politiky, které se vzájemně podporují a vyvažují, a zapojovat do nich stále větší počet zainteresovaných stran z odvětví dopravy, veřejné správy a z řad občanů; je skutečně přesvědčen, že pouze vhodná kombinace různých opatření může zmírnit negativní důsledky jednotlivých opatření a pomoci přesvědčit občany, aby je přijali;
4. domnívá se, že tato kombinace politik by se měla zaměřit zejména na:
 - a) technologický rozvoj (opatření ke zvýšení energetické účinnosti; nové standardy/normy pro motory a paliva; používání nových technologií a alternativních paliv),
 - b) tržní nástroje (daně/poplatky založené na environmentálním dopadu nebo zabraňující dopravním zácpám, daňové pobídky, systém ETS zohledňující specifické rysy různých druhů dopravy),
 - c) doprovodná opatření, jejichž cílem je optimalizace využívání dopravních prostředků a infrastruktur a podporování změn obvyklého chování občanů;
5. zdůrazňuje, že EU a členské státy musí soustředit své úsilí na klíčové prvky tohoto systému, zejména na:
 - a) dopravně přetížené velkoměstské a městské aglomerace, v nichž dochází k největšímu pohybu vozidel,
 - b) hlavní evropské meziměstské koridory, v nichž je soustředěn největší objem obchodní činnosti v rámci EU a mezinárodního obchodu,
 - c) oblasti citlivé z environmentálního hlediska (region Alp, Baltského moře atd.);
6. upozorňuje na své usnesení ze dne 24. října 2007² podporující legislativní rámec, jehož cílem je snížení emisí na 125 g CO₂/km u průměrného nového vozového parku na základě

¹ Viz „Attitudes on issues related to EU Transport Policy“, Flash Eurobarometer No206b, EU Transport Policy

² Texty přijaté tohoto dne, P6_TA(2007)0469.

technologických zlepšení motoru vozidel a další snížení o 10 g CO₂/km na základě jiných technologických zlepšení a zvýšeného používání biopaliv;

7. zdůrazňuje v této souvislosti, že k prosazování vozidel s nízkou spotřebou paliva a s nízkými emisemi je rovněž důležité využívat tržní nástroje, např.: osvobození od daní, reformu daní z motorových vozidel na základě emisí znečišťujících látek a účinnosti spotřeby paliva, pobídky k likvidaci vozidel, které nejvíce znečišťují životní prostředí, a ke koupi nového vozidla s nízkou úrovní emisí; jde o významná opatření, která by rovněž pomohla výrobcům automobilů vynahradiť si ztráty spojené se splněním ustanovení nového legislativního rámce;
8. vyzývá proto Radu a členské státy, aby prokázaly stejné odhodlání, které projevíly při příležitosti konání Evropské rady ve dnech 8. a 9. března 2007, tím, že:
 - a) přijmou návrh směrnice o daních v oblasti osobních vozidel (KOM(2005)0261), aby zdanění motorových vozidel mělo vazbu na emise znečišťujících látek a na účinnost z hlediska spotřeby paliva;
 - b) ihned provedou takové změny ve svých daňových reformách, aby poskytly důslednější pobídky na vozidla, která méně znečišťují životní prostředí;
9. souhlasí s otázkou, kterou nastolila Komise ve výše uvedené zelené knize o tržních nástrojích pro účely v oblasti životního prostředí a v souvisejících politikách, pokud jde o možnost podporovat a zároveň aktivněji monitorovat reformy tvorby daní v oblasti dopravy a reformy ekologických fiskálních opatření na vnitrostátní úrovni, a to prostřednictvím koordinovaných postupů, výměny zkušeností a osvědčených postupů, a vyzývá ji, aby v tomto směru učinila nezbytné kroky;
10. žádá Radu a členské státy, aby zintenzivnily investice do infrastruktur a do inteligentních dopravních systémů, a to zejména se zaměřením na:
 - a) co nejrychlejší dokončení prioritních projektů transevropských sítí, které mají prvořadý význam pro logistiku dopravy zboží a pro politiku udržitelné evropské dopravy;
 - b) řešení dopravní neprůjezdnosti ve městech a v koridorech v citlivých oblastech;
 - c) zlepšení intermodality;
11. trvá na tom, aby Komise co nejrychleji předložila všeobecně použitelný, transparentní a srozumitelný model pro hodnocení externích nákladů u všech druhů dopravy, který bude sloužit jako základ pro budoucí výpočty poplatků za používání infrastruktur, a očekává, že souběžně s touto iniciativou bude předložen návrh na revizi směrnice o evropské silniční známce;
12. je přesvědčen, že problém dopravní neprůjezdnosti měst, jenž se podílí 40 % na emisích CO₂ a 70 % na dalších emisích znečišťujících látek, které produkují automobily, by měl být řešen – při dodržení zásady subsidiarity – ambiciózněji, a to na základě strategie zaměřené na spolupráci a koordinaci na evropské úrovni;
13. v tomto ohledu zastává názor, že politika účinné městské mobility by měla zvolit co nejvíce integrovaný přístup, jenž by umožnil soustředit nejvhodnější řešení každého z jednotlivých problémů; je pevně přesvědčen, že městské oblasti mají dostatečný

ekonomický potenciál, který umožní provádění politik zaměřených na přechod k jiným formám dopravy, tj. veřejné dopravě, chůzi a jízdě na kole; v této souvislosti je hluboce přesvědčen, že investice do technologických inovací (větší míry používání inteligentních dopravních systémů, ITS), lepší využívání stávajících infrastruktur – zejména prostřednictvím opatření k řízení poptávky (zavedení poplatků – poplatky za vjezd do center měst nebo poplatky za používání silnic, tzv. *congestion charge event. road pricing*) a konečně podporou nových alternativ pro optimalizaci používání soukromých automobilů, jako např. spolujízda (*car-sharing*) nebo zvýšení obsazenosti automobilů (*carpooling*);

14. upozorňuje na nutnost přijetí právně nevynutitelných opatření (*light measures*) s cílem zajistit udržitelnější dopravu a považuje za důležité, aby se mohli občané informovaně rozhodovat ohledně dopravního prostředku a způsobu jízdy; požaduje, aby spotřebitelé byli lépe informováni a aby byly rozšířeny osvětové kampaně a kampaně propagující nové přístupy k udržitelnějším dopravním prostředkům nebo modelům dopravy;
15. je toho názoru, že železniční doprava – jakožto druh dopravy s nejnižšími emisemi CO₂ (rovněž díky využívání jaderné energie jako zdroje elektrické energie) – má významný potenciál, jenž je možno rozvíjet, a to nejen pokud jde o logistiku dopravy zboží, ale také o přepravu cestujících na střední a krátké vzdálenosti;
16. v tomto ohledu vyzývá Komisi, členské státy a odvětví železniční dopravy, aby:
 - a) co nejdříve dobudovaly „jednotný evropský železniční prostor“ nebo „jednotný evropský železniční trh“,
 - b) za tímto účelem odbouraly technické překážky a aby přistoupily k vytvoření jednotného systému řízení železničního provozu (ERTMS) a k interoperabilním řešením,
 - c) zlepšily služby a jejich kvalitu v oblasti nákladní dopravy i přepravy cestujících;
17. domnívá se, že – i když letecké společnosti snížily v posledních deseti letech spotřebu paliv na cestujícího a kilometr o 1 - 2 % a značně se snížily i emise hluku – dopad civilního letectví na životní prostředí v celosvětovém měřítku je větší v důsledku značného nárůstu objemu dopravy. Požaduje proto:
 - a) začlenění letecké dopravy do systému pro obchodování s povolenkami na emise: - větší rozsah využívání evropského systému nové generace pro řízení letového provozu (SESAR);
 - b) přijetí konkrétních opatření ke zmírnění přetíženosti letišť;
18. konstatuje, že dochází k neustálému zvyšování emisí v oblasti námořní dopravy, a doporučuje zejména:
 - a) snížit emise takových látek jako CO₂, SO₂ a oxidy dusíku, které pocházejí z plavidel,
 - b) zavést a prosazovat používání obnovitelných zdrojů energie, jako je např. energie větrná a sluneční,
 - c) doplňovat zásoby energie u plavidel v kotvišti z pevniny,
 - d) pozorně analyzovat možnost omezení emisí prostřednictvím systému pro obchodování

s povolenkami na emise¹;

19. domnívá se, že je nutné zlepšit logistiku, faktory zatížení u dopravy zboží a intermodalitu; doporučuje proto úplné dobudování vnitřního trhu v oblasti dopravy a vyzývá Komisi, aby co nejdříve připravila svůj akční plán týkající se logistiky nákladní dopravy v Evropě, jenž byl nedávno přijat;
20. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

¹ Viz směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. L 275, 25.10.2003, s. 32).

ODŮVODNĚNÍ

Odvětví dopravy stojí v současné době před bezprecedentní výzvou, jež je důsledkem neustále rostoucí poptávky, obav o zásobování fosilními palivy na celosvětové úrovni, zvyšující se dopravní neprůjezdnosti měst a meziměstských koridorů a také negativního dopadu dopravy na životní prostředí, lidské zdraví a na klimatické změny.

Ať už přihlídneme či nepřihlídneme k současné debatě na evropské úrovni k různým sdělením a návrhům, které Evropská komise předložila s cílem podpořit udržitelnější evropskou dopravu z hlediska životního prostředí a z hlediska energetického, zpravodaj je přesvědčen, že toto odvětví by mělo najít odpovědi na ambiciózní požadavky dalekosáhlého významu.

Od odvětví dopravy se tedy požaduje, že: sníží emise, jejichž zdrojem jsou různé druhy dopravy; najde východisko z téměř úplné závislosti na fosilních palivech; zintenzivní výzkum obnovitelných energií a stanoví nové normy pro nové motory a zdroje energie; bude investovat do nových nebo modernizovaných infrastruktur – především do transevropských sítí – a do inteligentních dopravních systémů; přetvoří naše města s cílem podpořit v nich udržitelnou mobilitu; stanoví „správnou“ cenu dopravy prostřednictvím poplatků za používání silnic a daní, bude také podporovat přechod k jiným druhům dopravy a zlepši interoperabilitu. Zpravodaj si položil s ohledem na předem uvedené požadavky tyto otázky: Kde začít? Jaká jsou nejslibnější opatření? Máme na všechna tato opatření k dispozici finanční zdroje? Budou občané s těmito opatřeními souhlasit?

Zpravodaj je plně přesvědčen, že pouze dobře promyšlená kombinace politik může být správnou odpovědí na tuto výzvu. Vědecké práce a nejrůznější nedávno vypracované studie zastávají názor, podle něhož je k dosažení podstatného snížení emisí způsobených dopravou zapotřebí kombinovat jednotlivé politiky, které se vzájemně podporují a vyvažují, a zapojovat do nich stále větší počet zainteresovaných stran z tohoto odvětví.

Zpravodaj se domnívá, že za účelem snížení emisí skleníkových plynů, spotřeby energie a znečištění vzduchu způsobeného evropskou dopravou je nezbytné zajistit společné koordinované provádění jednotlivých politik – *policy mix* –, jež by zahrnovalo všechny druhy dopravy a stanovilo: velmi ambiciózní cíle, pokud jde o účinnost pohonných hmot, lepší normy pro automobily a paliva, snížení poptávky po silniční a letecké dopravě prostřednictvím opatření stanovujících poplatky za používání silnic a také logistických změn a změn chování občanů.

Tento přístup je založen v podstatě na třech pilířích: na technologických inovacích (nové technologie a alternativní paliva), poplatcích za používání silnic (reforma daňového systému v odvětví dopravy s cílem zohlednit rovněž dopad na životní prostředí, např. silniční euroznámka, daň z fosilních paliv) a na doprovodných opatřeních, jejichž cílem je optimalizace využívání dopravních prostředků a infrastruktur a podporování změn obvyklého chování občanů.

Pokud jde o první pilíř, nejnovější návrhy – o nichž také proběhla široká diskuse – se týkají technologických zlepšení, a to jak motorů, tak i pohonných hmot. Skutečně existuje obecná

shoda na tom, že investice do technologického rozvoje představují nejvyšší míru efektivity nákladů. Bylo by tedy dobré navrhnout nové normy pro motory a pohonné hmoty. Pokud ale chceme, aby břemeno těchto investic neleželo především na odvětví průmyslu a na občanech, musíme trvat na zachování integrovaného přístupu, čili na kombinování různých politik, které by se rozvíjely souběžně, vzájemně se podporovaly a vyvažovaly, a byl by do nich zapojen stále větší počet zainteresovaných stran. Takový integrovaný přístup by musel zohledňovat veškeré možnosti snížení emisí CO₂, jako např. infrastruktury, chování uživatelů, biopaliva a technologii vozidel.

Členské státy se vyzývají, aby přispěly k úspěšnému vyřešení této výzvy (druhý pilíř). Nedávné legislativní návrhy na evropské úrovni zaměřené na snížení emisí a na podporu udržitelné mobility by měly jít ruku v ruce s pozitivními opatřeními, které jednotlivé země přijmou v oblasti fiskálních reforem, environmentálních pobídek a investic do infrastruktur. V tomto ohledu je bohužel patrna jistá zdráhavost nebo přinejmenším nedostatek elánu.

Pokud jde o třetí bod, infrastrukturu, nadále jsou preferovány projekty v oblasti silniční dopravy na úkor projektů železničních. Dobudování transevropských sítí se zdá být stále v nedohlednu a příspěvek EU je minimální v porovnání s tím, co jednotlivé země budou muset vybudovat z vlastních prostředků. Členské státy se proto vyzývají k provedení jejich části projektů v plném rozsahu, aby neohrozily fungování a „raison d'être“ sítě TEN-T jako celku.

Naopak, pokud jde o používání samých infrastruktur, s naléhavostí upozorňuje na nutnost definovat obecně uplatnitelný model pro hodnocení externí nákladů na všechny dopravní prostředky, který bude sloužit jako budoucí základ pro návrh k internalizaci těchto nákladů prostřednictvím poplatků za používání silnic nebo jiných poplatků.

V této souvislosti se nesmí zapomínat na význam používání „inteligentních“ dopravních systémů – jež by měl být značně posílen, a to nejen zavedením inteligentních semaforů, ale také provedením rozsáhlejší reformy dopravního systému jako takového – a na roli tržních opatření zaměřených na takovou poptávku, jež by upřednostňovala udržitelnější modely nebo druhy dopravy.

Zpravodaj je přesvědčen, že by nemělo žádný smysl zabývat se všemi problémy najednou a že je třeba se soustředit na ty části systému, v nichž je situace nejkritičtější: dopravně přetížené městské a velkoměstské aglomerace, hlavní evropské meziměstské koridory a oblasti citlivé z environmentálního hlediska.

Politiky zaměřené na zlepšení kvality ovzduší se musí soustředit především na městské a velkoměstské aglomerace a na oblasti zvláště citlivé z environmentálního hlediska, kde dopad může být zvláště závažný. Vzhledem k tomu, že emise CO₂ a obecně emise skleníkových plynů jsou úzce spojeny s celkovou poptávkou v odvětví dopravy, musí se politiky související s emisemi zaměřit zejména na městské aglomerace a na hlavní meziměstské koridory.

Rovněž v tomto případě je zpravodaj toho názoru, že by bylo lepší upřednostnit opatření, která mohou dosáhnout účinku v krátkém časovém horizontu, a snažit se tedy co nejvíce využívat stávající dopravní sítě a jejich využívání zlepšovat. Toho lze dosáhnout:

- (a) zvýšením účinnosti pohonných hmot u všech druhů dopravy;
- (b) úpravou cen takovým způsobem, aby si občané mohli v případě přepravy cestujících i nákladní dopravy vypočít skutečné náklady na cestu a následky svých rozhodnutí;
- (c) zavedením inovačních opatření založených na systému obchodování s emisemi;
- (d) politikami, které budou podněcovat k přechodu k jiným formám dopravy a upřednostní v městských aglomeracích používání veřejných dopravních prostředků, jízdních kol a chůzi; a iniciativami zaměřenými na přechod od silniční k železniční dopravě, pokud jde o nákladní dopravu zejména prostřednictvím opatření zavádějících poplatky za používání silnic a právně nevyhnutelných opatření;
- (e) účinnější organizací silniční dopravy;
- (f) prosazováním odpovědnějšího chování účastníků silničního provozu;
- (g) integrovaným používáním a plánováním pozemní dopravy.

Zpravodaj je přesvědčen, že řešení problému mobility ve městech a zejména problému dopravní neprůjezdnosti měst, jenž se podílí 40 % na emisích CO₂ a 70 % na dalších emisích znečišťujících látek, které produkují automobily, by měla být věnována zvláštní pozornost. Přes složitost problémů spojených s mobilitou (dopravní neprůjezdnost, nehodovost, znečišťování ovzduší, hluk, často málo konkurenceschopná hromadná doprava, doba jízdy atd.) a ještě dlouhou cestu k účinnému a udržitelnému plánování dopravy v městském měřítku, je zpravodaj přesvědčen že městské aglomerace disponují dostatečným ekonomickým potenciálem k provádění politik zaměřených na přechod k jiným druhům dopravy a řízení poptávky (*congestion charge* a *road pricing*). Opatření by mohla být odvolatelná a po čase by se mohla měnit tak, aby např. opatření odrazující od používání nejvíce znečišťujících druhů dopravy byla zosťena, až budou k dispozici alternativní druhy dopravy. V tomto ohledu nabývá zásadního významu monitorování dopadu opatření a zveřejnění výsledků s **cílem** podporovat výměnu osvědčených zkušeností. **V tomto směru** lze mnohé učinit na evropské úrovni. Jeden příklad za všechny: zkušenosti s poplatkem za vjezd do centra města v Londýně. Skutečnost, že tato politika se v takové šíři projednávala, monitorovala a vyhodnocovala, přispěla nejen k tomu, že jiná města přijala stejné opatření, ale především k jeho postupnému zdokonalení. Tyto zkušenosti přinesly užitek jiným městům, aby pochopila, co je nutno učinit, aby se zlepšila účinnost tohoto opatření, které faktory jsou důležité pro úspěch, jak překonat problémy spojené s přijetím těchto opatření ze strany občanů a hlavně, aby úspěšně prošla počáteční fází, která je spojena s prováděním většiny nových politik.

Policy clusters and measures

Policy clusters	Measures	Descriptions	
Technological improvement (vehicles and fuels)	Reduction of CO ₂ emissions and fuel consumption	Compulsory targets for CO ₂ emissions of cars (120g/km) and vans (175 g/km) by 2012, also through Emission Trading Schemes for car manufacturers	
	Increase efficiency in automotive sector	Reduction of vehicle weight and resistance factors; efficiency requirements automobile air conditioning system	
	Labelling scheme for tyres	Standards to measure tyre rolling resistance 2008	
	Labelling scheme of car fuels	New CO ₂ labelling scheme for amended car fuels efficiency directive (1999/94EC)	
	R&D on efficient vehicles	Support of project to develop more efficient vehicles	
	Improved fuels	Development of the second generation of biofuels and alternative fuels able to reduce CO ₂ and air pollution emissions	
Pricing and taxation	Road vehicles taxation reform	Passenger cars taxes linked to CO ₂ emission levels Fiscal incentives to encourage the cleanest LDV classes Inclusion of land transport in CO ₂ emissions trading	
	Pricing Interurban Roads	Application of "Eurovignette" Directive (1999/62) and its amended version (Directive 2006/38/EC) Attention to congested corridor and sensible areas (i.e. Alpine region) Internalisation of external costs of transport	
	Road pricing in urban areas	Congestion pricing, value pricing, road tolls and HOV lanes	
	Tradable mobility credits	Tradable permit schemes among car drivers in urban areas	
	Long distance travel (passengers and freight)	Rail interoperability	Improving the seamless movement of trains across Europe, both on High Speed and conventional rail networks
		Harmonised regulation systems	Provide fair competition of rail operators across EU
Rail efficiency		Increase technical unit efficiency of rail	
Rail passenger services quality		Stimulating rail usage by increasing the quality (rolling stock, ICT, ticketing, etc.)	
Intermodal facility for passengers		Develop service integration by mode (train, air, maritime, road) and trip (long/short distance)	
Intermodal facility for freight		Intermodal loading units and freight integrators. Freight facility incentives to offset the capital costs of providing rail freight handling and operating facilities	
Rail capacity	Improve rail capacity by using advantage technology in key corridors (metropolitan areas) and rail bottlenecks		

Policy clusters	Measures	Descriptions
Liveable cities	Improve public transport services	Systems providing high quality PT service and convenient Light Rail Transit on urban corridors
	Regulation incentive effectiveness	Policy changes to encourage transport service competition, innovation and efficiency
	Park&Ride facilities and access to PT	Providing convenient parking at transit and rideshare stations
	Walking and cycle facilities	Strategies for improving bicycle transport and walking conditions
	Transport Demand Management	Develop car sharing and car pooling services as a substitute for private vehicle ownership and encourage ridesharing Commuting and school travel planning that encourage more efficient transport mode (shift from car to public transport and environmental mode)
	Integrated planning	Land use, environmental and transport integration, reduction of urban sprawl, encourage the LEZ (Low Emission Zone)
ICT (Information Communication Technology)	Real time and pre-trip information	Real time road traffic and PT travel information; travel planning systems to optimise use of combined modes of transport
	Teleworking / teleconferencing	Use of telecommunications as a substitute for business and commuter travels
	Telebanking / teleshopping	Use of telecommunications as a substitute for physical travel
	Research and Development	Application and technology including Galileo programme
Eco-friendly behaviour	Eco-driving	Strategies for improving driving behaviour, energy-efficiency and traffic safety among drivers
	De-marketing of car	Campaign to de-market cars to change public attitudes and develop environmental certification (ecolabels)
Logistics	Logistic management (integrated supply chain)	Strategies to improve the efficiency of freight transport and storage
	City logistics (freight distribution centres and regulation)	Strategies to improve the efficiency of freight distribution in urban areas
	Increased load factor	Strategies to optimise the load capacity of freight vehicles
Air and Maritime	Operation rules for ports	Rules on pilotage, cargo handling, stevedoring
	Marco Polo Programme	Modal shift, catalyst and common learning actions
	Vessel traffic monitoring	Monitoring System to prevent illegal discharges at sea and help in recognise ships and their environmental performances
	Single European sky	Management of air traffic and thereby facilitate further cost reductions and demand growth
	Environmentally differentiated charges at terminals	Differentiate terminal fees and charges according to the level of pollutants emitted/discharged and noise produced mainly by ships and aircrafts

Source: TRT, 2007.