

**SK**

**SK**

**SK**



KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 8.7.2008  
KOM(2008) 433 v konečnom znení

**Oznámenie KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU**

**Doprava šetrnejšia k životnému prostrediu**

{SEK(2008) 2206}

# Oznámenie KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

## Doprava šetrnejšia k životnému prostrediu

(Text s významom pre EHP)

### 1. Úvod

**Mobilita** má zásadný význam pre kvalitu nášho života a je životne dôležitým faktorom konkurencieschopnosti EÚ. Je pilierom hospodárstva vytvárajúcim väzby medzi jednotlivými stupňami výrobných reťazcov a umožňujúcim odvetviam služieb priblížiť sa k zákazníkovi, pričom sama o sebe je aj významným zamestnávateľom. Mobilita ako taká je kľúčom k dosahovaniu cieľov Lisabonskej stratégie EÚ pre rast a zamestnanosť. Táto skutočnosť sa ešte viac zdôrazňuje, keďže sa tento sektor rýchlo rozvíja: v rokoch 1995 až 2005 vzrástla v EÚ preprava tovarov o 31,3 % a preprava cestujúcich o 17,7 % a predpokladá sa pokračovanie tohto rastu.

V dôsledku vplyvov, ktoré zapríčiňuje, však mobilita prináša aj **náklady pre spoločnosť**. Emisie z dopravy ohrozujú naše zdravie, negatívne ovplyvňujú kvalitu nášho miestneho životného prostredia a v značnej a neustále rastúcej miere prispievajú k zmene klímy. Emisie CO<sub>2</sub> zo sektora cestnej dopravy sú o 30 % vyššie než v roku 1990 a doprava je jediným sektorom hospodárstva, kde sa predpokladá zvyšovanie emisií aj v budúcnosti. Hluk a dopravné zápchy sú každodennými nepríjemnosťami pre mnohých občanov a pri dopravných nehodách každoročne zomiera veľa ľudí.

„Udržateľná mobilita“, teda mobilita bez škodlivých účinkov, je prioritou dopravnej politiky EÚ už niekoľko rokov. Komisia v roku 2006 vo svojom preskúmaní<sup>1</sup> bielej knihy z roku 2001 zdôraznila potrebu používať širokú škálu politických nástrojov od hospodárskych nástrojov a regulačných opatrení až po investície do infraštruktúry a nové technológie s cieľom dosiahnuť udržateľnú mobilitu.

Podstatné je „stanovenie správnych cien“. Užívatelia dopravy už platia značné sumy, ale cena, ktorú platia, častokrát málo súvisí so skutočnými nákladmi pre spoločnosť pri ich výbere. Užívatelia teda nie sú vôbec motivovaní, aby svoje správanie zmenili na menej nákladné. Ak sa zavedie inteligentnejší spôsob platieb<sup>2</sup>, hospodárske nástroje (dane, poplatky alebo systémy na obchodovanie s emisiami) môžu užívateľov dopravy povzbudiť, aby začali používať čistejšie vozidlá alebo druhy dopravy (vrátane chodenia pešo a využívania bicykla), aby používali menej preťaženú infraštruktúru alebo cestovali v odlišných časoch. Tieto nástroje samotné predstavujú účinný spôsob, ako dosiahnuť udržateľnosť mobility.

Cenové signály budú ešte účinnejšie, ak trh ponúkne realistické alternatívy, čistejšie vozidlá za prijateľnú cenu alebo primeranú úroveň služieb pri inom druhu dopravy.

---

<sup>1</sup> KOM(2006) 314.

<sup>2</sup> Napríklad poplatky za dopravné zápchy, výška ktorých sa mení podľa miesta a hodiny.

Tieto alternatívy nemusia byť vždy k dispozícii, a to najmä v prípade, ak sa kvôli zlyhaniu trhu nedostatočne investuje do infraštruktúry a do výskumu a vývoja. Výsledkom je, že sú potrebné aj ďalšie, doplnujúce politické opatrenia vrátane regulácie. Týmito opatreniami by sa nemal obmedzovať ani uprednostňovať žiadny konkrétny technologický prístup alebo riešenie.

Komisia teda predkladá dva rozdielne typy iniciatív na zdvojnásobenie svojich snáh urobiť dopravu ekologickejšou a udržateľnejšou. Prvým typom je „stanovenie správnych cien“ formou internalizácie vonkajších nákladov na dopravu. Stratégiou Komisie v tejto súvislosti je konať spôsobom, ktorý presne zodpovedá každému vplyvu a druhu dopravy, pričom sa zohľadňuje skutočnosť, že EÚ už v tejto oblasti začala vyvíjať úsilie. Predpisy EÚ o zdaňovaní energie ako také a návrhy Komisie na zahrnutie sektora leteckej dopravy do systému EÚ na obchodovanie s emisiami sú významné prvé kroky v tejto stratégii. Druhým typom je súbor doplnujúcich opatrení zahŕňajúcich regulačné nástroje, opatrenia týkajúce sa infraštruktúry a výskumu a vývoja. Aj v tejto súvislosti existujú mnohé opatrenia EÚ, z ktorých možno vychádzať v ďalších činnostiach.

Toto oznámenie začína zhrnutím existujúcich a navrhovaných opatrení EÚ v oblasti udržateľnej dopravy. Tieto opatrenia sú a naďalej budú doplnujúce k opatreniam, ktoré prijímajú členské štáty a ktoré sú životne dôležitým prvkom pri dosahovaní udržateľnej mobility. V ďalšej časti oznámenia sa opisujú dve sprievodné iniciatívy o internalizácii vonkajších nákladov na dopravu – celková stratégia a návrh na revíziu smernice o poplatkoch za používanie infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami. Napokon, v oznámení sa uvádza ďalšie sprievodné oznámenie o znižovaní hluku zo železníc a ustanovujú sa doplnujúce iniciatívy, ktoré Komisia prevezme v nadchádzajúcich mesiacoch.

Všetky uvedené iniciatívy sú vzhľadom na súčasný politický kontext obzvlášť významné. Európsky parlament<sup>3</sup> aj Európska rada<sup>4</sup> nedávno zdôraznili význam politiky udržateľnej dopravy, najmä v kontexte boja proti zmene klímy. Doprava bude musieť jednoznačne prispieť k plneniu ambiciózných cieľov, ktoré Európska rada sama vytýčila v roku 2007: zníženie skleníkových plynov o 20 % (30 % v rámci medzinárodnej dohody), zvýšenie používania obnoviteľných zdrojov energie na 20 %, zníženie spotreby energie o 20 %, a to všetko do roku 2020.

## 2. NADVÄZNOŠŤ NA DOTERAJŠIU ČINNOSŤ

Sprievodný zoznam týkajúci sa dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu ukazuje, že EÚ už vykonala množstvo práce pri všetkých druhoch dopravy a v mnohých rozdielnych oblastiach politiky od výskumu a vývoja po energetickú politiku a od dopravy po environmentálnu politiku. Kľúčom k dosiahnutiu ich účinnosti je ako vždy ich implementácia. Opatrenia sú zoskupené podľa hlavného negatívneho vplyvu, konkrétne zmeny klímy, miestneho znečistenia, hluku, dopravných zápch a nehôd. Zhrnutie iniciatív týkajúcich sa jednotlivých vplyvov sa uvádza ďalej.

---

<sup>3</sup> Vyhlásenie z 11.3.2008 o politike udržateľnosti európskej dopravy zohľadňujúce európsku energetickú a environmentálnu politiku — spravodajca: pán Albertini.

<sup>4</sup> Európska rada, marec 2008.

## 2.1. Zmena klímy

Zmena klímy je v súčasnosti hlavným environmentálnym problémom, pre ktorý Komisia nedávno navrhla najdôležitejšie opatrenia EÚ, pričom ich teraz musí schváliť Rada a Európsky parlament. Ich súčasťou sú opatrenia na obmedzenie emisií CO<sub>2</sub> z nových automobilov, zahrnutie leteckej dopravy do systému EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS), uplatnenie diferencovaných ročných poplatkov za prevádzku a daní za registráciu automobilov na základe ich emisií CO<sub>2</sub> a na zabezpečenie toho, aby všetky druhy dopravy, na ktoré sa nevzťahuje ETS, prispievali k dosahovaniu vnútroštátnych cieľov na obmedzenie emisií skleníkových plynov.

Členské štáty by mali splniť ciele týkajúce sa zvýšenia podielu obnoviteľnej energie používanej v cestnej doprave a Komisia nedávno navrhla, aby sa cieľ 10 % podielu stal záväzným. Komisia tiež navrhla, aby dodávatelia palív znížili emisie skleníkových plynov z palív počas ich životného cyklu o 10 % do roku 2020. Pokiaľ ide o motorové palivá, v predpisoch EÚ sa stanovujú minimálne úrovne daní; väčšina prípadov použitia v leteckej a námornej doprave je však vyňatá, hoci členské štáty môžu obmedziť tieto výnimky na medzinárodnú dopravu.

Okrem toho existujú osobitné požiadavky EÚ na niektoré cestné vozidlá, ktoré sa týkajú vybavenia, akým sú napríklad klimatizačné systémy. Komisia vypracováva iniciatívy o ukazovateľoch zmeny rýchlosti a nedávno navrhla rámec pre systémy monitorovania tlaku v pneumatikách.

## 2.2. Miestne znečistenie

Pokiaľ ide o riešenie problému miestneho znečistenia, EÚ už dosiahla veľa, ale stále ešte treba vyvinúť mnoho úsilia. Opatrenia zamerané na obmedzenie miestneho znečistenia ovzdušia sa vypracovali v rámci jednotného trhu a výrazne sa odlišujú v prípade jednotlivých druhov dopravy, ale zameriavajú sa na obmedzovanie emisií z nových vozidiel („EURO“ normy), plavidiel alebo rekreačných plavidiel. Existujú aj maximálne úrovne určitých znečisťujúcich látok v palivách, napr. síry v lodnom palive a olova v benzíne, a predpisy na zníženie emisií počas skladovania a distribúcie palív.

Pokiaľ ide o vodnú dopravu, existujú požiadavky na obmedzenie znečistenia vôd. Na všetky druhy dopravy sa vzťahujú všeobecné právne predpisy o tom, kde a ako možno likvidovať odpad, a existujú aj osobitné požiadavky na niektoré typy cestných vozidiel a ich súčasti (napr. pneumatiky a batérie).

Pokiaľ ide o obstarávanie vozidiel, Komisia nedávno navrhla<sup>5</sup>, aby sa pri každej verejnej kúpe osobných automobilov, ľahkých úžitkových vozidiel, autobusov a nákladných vozidiel používala metodika, ktorá zohľadňuje náklady na spotrebu energie, emisie CO<sub>2</sub> a emisie znečisťujúcich látok počas celého obdobia používania vozidla v rámci jeho životného cyklu. Na väčšinu nových projektov dopravnej infraštruktúry sa vzťahujú predpisy o posúdení vplyvu na životné prostredie, ako aj niektoré predpisy o ochrane prírody.

---

<sup>5</sup> KOM(2007) 817.

### 2.3. Hluk

Opatrenia EÚ na obmedzenie hluku sa zamerali na poskytnutie všeobecného rámca posudzovania hluku a obmedzenia emisií z hluku zo všetkých nových, motorizovaných druhov vnútrozemskej dopravy v rámci jednotného trhu<sup>6</sup>. Limitné hodnoty existujú aj pre leteckú dopravu a na určitých letiskách EÚ sa môžu zaviesť prísnejšie obmedzenia. Hlukové mapy sa musia vypracovať aj pre letiská, veľké mestá (vrátane ich prístavov), veľmi vytážené železnice a cesty a v prípade potreby sa musia prijať opatrenia na zníženie hluku. Existujú aj limitné hodnoty pre hluk spôsobený pneumatikami, pričom pre náhradné pneumatiky nadobudnú účinnosť v roku 2009.

### 2.4. Dopravné zápchy

Opatrenia EÚ pomohli financovať zvýšenú a alternatívnu kapacitu infraštruktúry a politika EÚ sa zamerala na presun dopravy z tých druhov dopravy, pri ktorých dochádza k najväčšiemu preťaženiu, pričom sa súčasne vyvíjajú spoločné rámce výberu poplatkov. K dispozícii sú opatrenia týkajúce sa poplatkov ťažkých nákladných vozidiel za používanie infraštruktúry, ako aj osobitné požiadavky na železničnú infraštruktúru. Komisia okrem toho nedávno vypracovala návrh o letiskových poplatkoch. Železničná, vnútrozemska vodná a námorná doprava získali väčšinu finančných zdrojov na budovanie infraštruktúry v rámci transeurópskych sietí a programu Marco Polo, najmä s cieľom podporiť presun z cestnej dopravy. Existujú opatrenia v sektore leteckej a železničnej dopravy, ktorých cieľom je zvýšiť efektívnosť infraštruktúry, a v sektore cestnej dopravy prebiehajú práce na zlepšovaní technologických aspektov. Všetky sektory budú profitovať z možností, ktoré Galileo ponúkne pri riadení vozového parku a pri optimalizácii dopravných trás s cieľom vyhnúť sa dopravným zápcham a zabrániť nehodám.

### 2.5. Nehody

Jedným z kľúčových prvkov dopravnej politiky EÚ je od jej samého začiatku bezpečnosť. Mnohé rozdielne bezpečnostné požiadavky EÚ sa týkajú nových cestných vozidiel a existujú aj požiadavky na získanie vodičských preukazov, obmedzenie rýchlosti autobusov a autokarov a na zabezpečenie technickej spôsobilosti vozidiel a samotnej infraštruktúry. Množstvo bezpečnostných opatrení existuje aj v sektore železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré sa týkajú železničného vozového parku a plavidiel, zatiaľ čo v sektore železničnej dopravy sa posudzuje infraštruktúra a organizácia. V sektore námornej dopravy je množstvo opatrení na zvýšenie bezpečnosti, predchádzanie nehodám postihujúcim lode, cestujúcich a posádky a na zníženie vplyvov nehôd na životné prostredie; všetky tieto opatrenia sú posilnené kontrolami. Bezpečnostné opatrenia v sektore leteckej dopravy zahŕňajú konštrukciu, údržbu a používanie lietadiel a osvedčenia o spôsobilosti leteckého personálu. V sektoroch leteckej, železničnej a námornej dopravy sú stanovené požiadavky na prešetrovanie nehôd a prekladanie správ.

---

<sup>6</sup> Napríklad vrátane technických špecifikácií pre interoperabilitu v sektore železničnej dopravy.

### 3. STANOVENIE SPRÁVNÝCH CIEN

Čo najlepšie možné využívanie existujúcich politických nástrojov je mimoriadne dôležité z hľadiska udržateľnosti dopravy a pri riešení piatich rôznych negatívnych vplyvov dopravy. Ako sa už uviedlo, stanovenie správnych cien je jedným z významných spôsobov, ako to dosiahnuť, a v prístupe Komisie zohráva dôležitú úlohu. Komisia preto spolu s týmto oznámením predstavuje dve iniciatívy: oznámenie o internalizácii vonkajších nákladov na dopravu a návrh na revíziu súčasnej smernice o poplatkoch za používanie infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami.

#### 3.1. Internalizácia vonkajších nákladov na dopravu

Toto oznámenie a jeho prílohy obsahujú dva prvky. Prvým je spoločný rámec na odhad vonkajších nákladov na dopravu. Vychádza z výsledkov práce financovanej Komisiou zameranej na hodnotenie najlepšej praxe, navrhnutie metodiky a vypracovanie príručky obsahujúcej referenčné hodnoty, ktoré sa môžu použiť na vonkajšie náklady. Toto oznámenie poskytuje usmernenie o tom, ako používať tieto hodnoty na vonkajšie náklady.

Druhým prvkom tohto oznámenia je stratégia, ktorá ustanovuje možné spôsoby internalizácie vonkajších nákladov pri všetkých druhoch dopravy. Pritom sa plní požiadavka smernice o poplatkoch pre ťažké nákladné vozidlá<sup>7</sup>. V stratégii sa zohľadňuje, že pri niektorých vplyvoch — akými sú hluk a dopravné zápchy — sa náklady, ktoré znáša spoločnosť, líšia podľa miesta a času a závisia od príslušného druhu dopravy, zatiaľ čo pri iných vplyvoch, akými sú napríklad emisie skleníkových plynov, toto neplatí. Výsledkom je, že stratégia je špecifická, pokiaľ ide o druhy dopravy aj vplyvy.

V priebehu viacerých rokov Komisia stále zdôrazňovala význam používania hospodárskych nástrojov pri dosahovaní svojich politických cieľov. V rámci toho boli snahy internalizovať vonkajšie náklady kľúčovou súčasťou bielej knihy o doprave z roku 2001 a jej priebežného hodnotenia v roku 2006. EÚ už začala s internalizáciou vonkajších nákladov prostredníctvom uvedených predpisov o zdaňovaní motorových palív, ako aj návrhmi Komisie na zahrnutie sektoru leteckej dopravy do ETS a na začlenenie zložky CO<sub>2</sub> do daní za registráciu a prevádzku automobilov. Predložená stratégia vychádza z týchto iniciatív.

V sektore cestnej dopravy stratégia uvádza do života bezprostredné opatrenie na umožnenie účinnejšej a efektívnejšej internalizácie, a to návrhom o poplatkoch za používanie infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami (pozri oddiel 3.2). V dôsledku subsidiarity sa opatrenie nevzťahuje na súkromnú dopravu, ale Komisia nabáda členské štáty, aby implementovali systém spoplatnenia celej cestnej dopravy, a nie iba ťažkých nákladných vozidiel, pretože by tým užívatelia cestnej dopravy boli motivovaní zmeniť svoje správanie, čím by sa výrazne zvýšili pozitívne vplyvy.

<sup>7</sup>

Smernica 2006/38/ES, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie istých infraštruktúr ťažkými nákladnými vozidlami.

V sektore železničnej dopravy bude mať návrh na internalizáciu pre ťažké nákladné vozidlá tiež pozitívny vplyv tým, že poskytne ďalšie príležitosti na internalizáciu v sektore v prípade, ak sa internalizujú aj ostatné druhé dopravy.

V stratégii sa stanovujú aj nasledujúce kroky pri ostatných druhoch dopravy. Pokiaľ ide o vnútrozemské vodné cesty, v stratégii sa oznamuje internalizácia všetkých vonkajších nákladov v sektore, a pokiaľ ide o námornú dopravu, v prípade ktorej internalizácia ešte len musí začať, Komisia je zaviazaná v roku 2009 konať v prípade, ak Medzinárodná námorná organizácia (IMO) dovtedy neschválí konkrétne opatrenia na zníženie emisií skleníkových plynov, čo je činnosť, ktorou sa EÚ aktívne zaoberá. Opatrenie Komisie môže obsahovať začlenenie sektora do ETS. Pokiaľ ide o námornú dopravu, stratégia sa bude rozvíjať v súlade s novou európskou integrovanou námornou politikou<sup>8</sup>.

V stratégii sa zároveň uvádza prierezové opatrenie internalizácie naplánované na neskôr v priebehu roku 2008: revízia smernice o zdaňovaní energie. Týmto sa zabezpečí, aby zdaňovanie energie lepšie dopĺňalo ETS a lepšie odzrkadľovalo ciele EÚ stanovené v oblasti zmeny klímy, energie a kvality ovzdušia.

Stratégia sa vyhodnotí v roku 2013.

### 3.2. Poplatky v cestnej doprave

Cestná doprava je zodpovedná za väčšinu vonkajších nákladov z dopravy, takže stanovenie správnych cien v tejto oblasti je obzvlášť naliehavé. Revíziou smernice o poplatkoch pre ťažké nákladné vozidlá s cieľom povzbudiť členské štáty, aby implementovali diferencované systémy poplatkov, sa zlepší efektívnosť a environmentálne správanie cestnej nákladnej dopravy, čo je osobitne dôležité vzhľadom na jej významný podiel na cestnej premávke a emisiách.

V súčasnosti smernica fakticky zabraňuje členským štátom čo najefektívnejšie využívať systémy výberu mýta alebo systémy, ktoré vyvíjajú. Poplatky nie je možné v súčasnosti vypočítať ani rozlišovať podľa vonkajších nákladov. To znamená, že členské štáty nemôžu dostatočne stimulovať prevádzkovateľov, aby modernizovali svoje vozové parky s čistejšími vozidlami a prispôsobili svoje plánovanie trás a logistiku s cieľom dosiahnuť ich väčšiu udržateľnosť.

Návrh by to zmenil tým, že by poskytol členským štátom rámec na lepšie odlišenie poplatkov<sup>9</sup> podľa miestneho znečistenia (ovzdušie a hluk)<sup>10</sup> a dopravných zápch, ktoré konkrétne vozidlo spôsobuje v čase používania. Znížením počtu dopravných zápch sa významne prispeje aj k zníženiu emisií CO<sub>2</sub>.

---

<sup>8</sup> KOM(2007) 575. Táto politika zahŕňa niekoľko návrhov na zvýšenie udržateľnosti námornej dopravy (dosiahnuť, aby bola námorná doprava šetrnejšou k životnému prostrediu). Podrobnosti pozri v oddiele 4 zoznamu opatrení Komisie týkajúcich sa dopravy šetrnejšej k životnému prostrediu, pracovný dokument útvarov Komisie SEK(2008) 2206.

<sup>9</sup> Pokiaľ sa získajú späť iba náklady na infraštruktúru podľa viacerých podmienok, vrátane podmienky nevytvorenia žiadnych dodatočných príjmov, platnou smernicou sa umožňuje iba obmedzená diferenciácia mýta.

<sup>10</sup> Náklady na CO<sub>2</sub> sa budú riešiť prostredníctvom daní z palív ako súčasť plánovaného preskúmania smernice o zdaňovaní energie.



S cieľom zabezpečiť, aby boli mýta úmerné skutočným škodám na životnom prostredí aj spôsobeným dopravným zápcham a aby vnútorný trh fungoval správne aj naďalej, Komisia navrhuje, aby sa na výpočet vonkajších nákladov používala spoločná a transparentná metóda. V smernici by sa trvalo aj na tom, aby sa všetky príjmy z tohto systému vyhradili na znižovanie environmentálnych vplyvov dopravy a dopravných zápch<sup>11</sup> a aby sa po uplynutí prechodného obdobia poplatky vybrali použitím elektronických systémov.

#### **4. PRIJÍMANIE DOPLŇUJÚCICH OPATRENÍ**

Ako sa už uviedlo, na riešenie negatívnych účinkov dopravy je potrebné opatrenia na stanovenie správnych cien, ako aj doplňujúce opatrenia. Sú potrebné tým viac, že ceny za niektoré výrobky a služby, ako napr. dopravu, nesmú viesť k zmene správania (t. j. požiadavka je dosť nepružná), čo sa zdôrazňuje v strategickej časti oznámenia o internalizácii. Z toho vyplýva, že doplňujúce opatrenia sú podstatné. Komisia teda súčasne s týmto oznámením predkladá aj ďalšie oznámenie na zníženie hluku zo železničnej dopravy z existujúcich vozňov a v priebehu ďalších 18 mesiacov prijme kroky zamerané na jednotlivé druhy dopravy a ich vplyvy. Tieto opatrenia sú uvádzajú nižšie.

##### **4.1. Zníženie hluku zo železničnej dopravy**

Podľa odhadov je 10 % obyvateľstva EÚ vystavených vysokej úrovni hluku zo železničnej dopravy a táto úroveň je jedným z hlavných faktorov obmedzujúcich ďalší rast tohto sektora. Zníženie hluku bude mať pozitívny účinok nielen samo o sebe, ale aj pokiaľ ide o lepšiu prijateľnosť rozvoja železničnej dopravy a infraštruktúry zo strany verejnosti. Ak sa železničná infraštruktúra následkom toho bude môcť ľahšie rozširovať a pružnejšie využívať, malo by to zase pomôcť presunúť cestujúcich a náklady z cestnej dopravy na železničnú dopravu, a tým znížiť celkové vplyvy dopravného sektora na spoločnosť.

Vzhľadom na to, že predpisy EÚ už obmedzujú emisie hluku z nového železničných koľajových vozidiel, toto oznámenie sa zameriava na existujúce vozne a stanovuje opatrenia na vybavenie väčšiny z nich tichšími brzdami. Stratégia spája stropy emisií hluku, dobrovoľné záväzky a právne predpisy ustanovujúce finančné stimuly.

Komisia navrhne v roku 2008 také právne predpisy, ktorými sa zabezpečí, aby sa prispôbením existujúcich predpisov o poplatkoch za prístup na trať zosúladiť systémy poplatkov v celej Európe. V prípade tichších vozňov budú poplatky nižšie ako v prípade hlučnejších, aby sa zabezpečila návratnosť potrebných investícií. Vybavenie tichšími brzdami by sa malo ukončiť v roku 2015. Po modernizácii vybavenia by sa mali zaviesť vyššie poplatky pre zostávajúce hlučné vozne, pričom členské štáty by mali zaviesť stropy emisií hluku na určenie celkového množstva hluku na konkrétnom úseku trate – a tým by poskytli stimul na používanie menej hlučných vozňov – ak to budú chcieť.

S cieľom urýchliť implementáciu Komisia tiež podporuje dobrovoľné záväzky, aby preniesla cenové signály na vlastníkov vozňov pred právne stanovenými termínmi.

---

<sup>11</sup> Napríklad alternatívna infraštruktúra, riadenie cestnej premávky a výskum.

## 4.2. Opatrenia, ktoré sa prijímú v priebehu ďalších 18 mesiacov

### 4.2.1. Zmena klímy

Keďže zmena klímy je pravdepodobne výzvou číslo jedna pre EÚ a dopravu, Komisia predloží opatrenia, ktoré v prípade internalizácie vonkajších nákladov prekračujú rámec uvedených opatrení. Pokiaľ ide o leteckú dopravu, Komisia navrhne právne predpisy o emisiách oxidov dusíka (NO<sub>x</sub>), a pre sektor cestnej dopavy Komisia do konca roku 2008 navrhne zníženie emisií CO<sub>2</sub> z nových ľahkých úžitkových vozidiel, systém na označovanie pneumatík a revíziu súčasnej smernice o označovaní automobilov.

### 4.2.2. Miestne znečistenie

Mnohé opatrenia EÚ na riešenie problému miestneho a regionálneho znečistenia už existujú, takže nové iniciatívy sa zameriavajú na ich posilnenie a doplnenie.

Vzhľadom na to, že na tvorbe smogu sa podieľajú aj prchavé organické zlúčeniny, je dôležité obmedziť ich emisie počas tankovania osobných automobilov na čerpacích staniaciach. Komisia preto navrhne právne predpisy na dosiahnutie tohto zámeru. Uvedeným návrhom o emisiách NO<sub>x</sub> z leteckej dopavy by sa takisto malo prispieť k zníženiu miestneho znečistenia ovzdušia.

Ďalšie zníženie obsahu síry v kvapalných palivách sa identifikovalo ako úsporný spôsob zníženia emisií látok znečisťujúcich ovzdušie. Komisia na splnenie tohto zámeru predloží v roku 2009 návrh, v ktorom sa zohľadní výrazný pokrok dosiahnutý v nedávnom období v tejto záležitosti v rámci IMO a ktorý bude zahŕňať námorné dopravné palivá.

### 4.2.3. Hluk

Vzhľadom na rastúce nepríjemnosti spôsobované hlukom, jeho vplyv na zdravie<sup>12</sup> a účinok, ktorý má na obmedzovanie zdokonaľovania dopravnej infraštruktúry, Komisia považuje za veľmi dôležité pokračovať v úsilí znižovať emisie hluku z dopavy. Okrem legislatívneho návrhu o hluku zo železničnej dopavy (pozri oddiel 4.1) Komisia môže prijať ďalšie opatrenie na obmedzenie hluku na letiskách EÚ revíziou existujúcej smernice o hluku z leteckej dopavy. V roku 2009 Komisia navrhne aj revíziu smernice o hluku v životnom prostredí.

### 4.2.4. Dopravné zápchy

Keďže sa ročné náklady v súvislosti s dopravnými zápchami odhadujú na približne 1,1 % HDP EÚ ročne, Komisia považuje riešenie tohto problému za prioritu. Internalizácia vonkajších nákladov prostredníctvom inteligentných systémov výberu poplatkov za používanie ciest bude kľúčovým spôsobom dosiahnutia tohto zámeru a návrh na revíziu smernice o poplatkoch za používanie infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami bude hlavným nástrojom EÚ v sektore cestnej dopavy. Komisia tieto iniciatívy doplní sprístupnením finančných prostriedkov v rámci programu transeurópskej siete pre opatrenia týkajúce sa elektronických systémov

---

<sup>12</sup> Pozri napríklad správu o hluku na letiskách, KOM(2008) 66.

výberu mýta, ak tieto systémy implementovali spoločne aspoň dva členské štáty. Komisia objasní aj to, do akého rozsahu a za akých podmienok môžu byť do financovania zahrnuté aj interoperabilné palubné zariadenia na výber mýta.

V sektore leteckej dopravy sa najnovší balík pre jednotný vzdušný priestor zameriava na trojnásobné zvýšenie kapacity európskeho vzdušného priestoru pri súčasnom znižovaní emisií do ovzdušia na každý let až do 10 %.

#### 4.2.5. *Prierezové opatrenia*

Komisia predloží aj opatrenia, ktoré budú mať pozitívny účinok na mnohé negatívne vplyvy, najmä v sektoroch železničnej dopravy a vnútrozemskej vodnej dopravy, ktoré ponúkajú alternatívu cestnej dopravy. Pokiaľ ide o železničnú dopravu, Komisia prijme legislatívny návrh o nákladnej železničnej doprave a návrh revízie smernice o poplatkoch za používanie železničnej infraštruktúry (ktorá začlení zmeny uvedené v oddiele 4.1).

Akčný plán pre mestskú mobilitu zohľadní všetkých päť negatívnych vplyvov a navrhne opatrenia s čistou pridanou hodnotou EÚ, pričom bude súčasne dodržiavať zásadu subsidiarity. Bude rozlišovať medzi opatreniami, ktoré možno prijať z krátkodobého hľadiska, a tými, ktoré sa môžu prijať v strednodobom alebo dlhodobom horizonte.

V zelenej knihe o transeurópskych dopravných sieťach sa prehodnotí súčasná politika, sformulujú sa ponaučenia a posúdi sa, ako najlepšie sa má v tejto politike pokračovať v nadchádzajúcich rokoch. Súčasťou opatrení bude posilniť rozmer udržateľného rozvoja sietí a zohľadniť, ako môžu siete čo najlepšie prispieť k riešeniu problému zmeny klímy.

Akčný plán o inteligentných dopravných systémoch v cestnej doprave, ktorý bude sprevádzať legislatívna iniciatíva, vytvorí spoločný prístup k uvádzaniu existujúcich technológií na trh a ich využívaniu. Plán by mal pomôcť identifikovať súbor základných aplikácií inteligentných dopravných systémov v celej Európe, analyzovať ich obchodnú perspektívu, organizovať potrebný výskum a overovanie a riadiť ich implementáciu v celej Európe prevádzkovateľmi cestnej dopravy, priemyslom, poskytovateľmi služieb a užívateľmi ciest. Tieto technológie pomôžu znížiť výskyt dopravných zápch pri súčasnom zvýšení bezpečnosti a palivovej efektívnosti tým, že umožnia prepravcom a cestujúcej verejnosti naplánovať si cesty takým spôsobom, aby sa vyhli dopravným zápcham, a tým, že umožnia vládnym orgánom presmerovať cestnú premávku z oblastí, v ktorých by významne prispievala k miestnemu znečisteniu ovzdušia. Okrem toho efektívnejšie využitie súčasnej infraštruktúry bude znamenať, že bude treba menej novej infraštruktúry, čím sa predíde roztrieštenosti biotopov a zástavbe pôdy. Súčasťou tohto plánu bude aj využívanie budúcich aplikácií v rámci programu Galileo.

## 5. ZÁVER

Dosiahnutie udržateľnej mobility si vyžaduje úsilie všetkých zainteresovaných strán, nielen Komisie. Zatiaľ čo tri nové iniciatívy sprevádzajúce toto oznámenie (oznámenie o internalizácii vonkajších nákladov na dopravu a o znížení hluku zo

železníc, ako aj návrh na revíziu smernice o poplatkoch za používanie infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami) a ostatné opatrenia ustanovené v rámci tohto oznámenia sú ďalším príspevkom Komisie, ako čeliť tejto výzve, na zvýšenie účinnosti iniciatív je potrebný koordinovaný postup všetkých zainteresovaných strán.

Tri nové opatrenia sprevádzajúce toto oznámenie vychádzajú z veľkého súboru súčasných iniciatív uvedených v sprievodnom zozname s cieľom dosiahnuť pokrok v krátkodobom až strednodobom horizonte; Komisia však uvažuje aj v dlhodobom horizonte. V roku 2009 predloží správu o dlhodobých scenároch rozvoja dopravnej politiky počas nasledujúcich 20 – 40 rokov a začne vnútornými úvahami, ako nadviazať na súčasnú bielu knihu o doprave, ktorej platnosť skončí v roku 2010. Je zrejmé, že pri rozvíjaní akejkoľvek budúcej politiky bude potrebné pozorne sledovať množstvo problémov vrátane odozvy na prípadné opatrenia, ktoré sa príjmu v nadväznosti na Kjótsky protokol po roku 2012, a využívania mnohých možností, ktoré ponúka program Galileo.

Komisia vyzýva Európsky parlament a Radu na schválenie tohto prístupu.