



V Bruseli 31. 5. 2017
COM(2017) 283 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

EURÓPA V POHYBE

**Agenda sociálne spravodlivého prechodu na ekologickú, konkurencieschopnú a
prepojenú mobilitu pre všetkých**

{SWD(2017) 177 final}

1. DOSAHOVANIE UDRŽATEĽNEJ MOBILITY

Doprava má v Európe dlhú a hrdú históriu. Európa dala svetu nejednu novú technológiu a inováciu. Európske lietadlá, vlaky a vozidlá sú synonymom svetovej kvality.

Našou ambíciou je, aby Európa v budúcnosti naďalej zohrávala túto úlohu a mala vedúce postavenie v ekologickej, konkurencieschopnej a prepojenej mobilite. Jednoducho povedané, chceme zaručiť, aby sa v Európe vyvíjali, ponúkali a vyrábali najlepšie nízkoemisné, prepojené a automatizované riešenia mobility, zariadenia a vozidlá, a aby sme mali zavedenú tú najmodernejšiu infraštruktúru na ich podporu.

Táto ambícia je potrebná, pretože **sektor mobility hrá kľúčovú úlohu v hospodárstve a spoločnosti EÚ**. Ako taký je samotný veľkým zamestnávateľom a je neodmysliteľným motorom globálnej konkurencieschopnosti hospodárstva. Voľný pohyb ľudí a tovaru na vnútornom trhu EÚ, ako aj hospodárske, spoločenské a kultúrne výhody „Európy bez hraníc“ závisia od jednoduchej mobility a dostupnej dopravnej siete v jednotnom európskom dopravnom priestore. Moderná mobilita je takisto podmienkou úspešného prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo v Európe a zvrátenia trendu nárastu emisií skleníkových plynov a znečisťovania ovzdušia z dopravy, a to napriek zvýšenej potrebe mobility.

Spôsob, akým mobilitu využívame, sa zásadne mení. Tradičná mobilita sa mení v dôsledku spoločne využívaných služieb mobility a jednoduchšieho prechodu z jedného spôsobu dopravy na iný. Technológia a spoločenské potreby naďalej prinášajú zmeny. Digitalizácia, automatizácia a alternatívne zdroje energie začínajú konkurovať tradičným črtám a vytvárajú nové príležitosti súvisiace s efektívnym využívaním zdrojov a kolaboratívnym i obehovým hospodárstvom. Zároveň však takéto zmeny môžu byť spojené aj s nevýhodami. Prinášajú síce nové pracovné miesta, ale takisto sa v ich dôsledku iné môžu stať nepotrebnými. Vyžadujú si nové zručnosti, dobré pracovné podmienky, a teda predvídanie novej situácie, prispôsobenie a investície.

EÚ musí zaujať vedúce postavenie pri formovaní tejto zmeny na celosvetovej úrovni. Znamená to prechod zo súčasných rozdrobených dopravných sietí na integrovanú a udržateľnú mobilitu zajtrajška. Komisia načrtla víziu realizácie **ekologickej, konkurencieschopnej a prepojenej mobility** pre všetkých. Naša činnosť je zameraná na posilnenie konkurencieschopnosti európskeho sektora mobility s cieľom podporiť tvorbu pracovných miest, rast a investovanie, a zároveň riešiť naliehavú otázku sociálneho rozmeru mobility a zaistenie vysokej úrovne ochrany a bezpečnosti pre cestujúcu verejnosť. Výrazným spôsobom prispeje k dosiahnutiu ambície Komisie vytvoriť Európu, ktorá chráni, posilňuje a obraňuje, a dosiahnuť ciele EÚ v oblasti energetiky a klímy vytýčené na obdobie do roku 2030. Pomôže zlepšiť verejné zdravie a kvalitu života všetkých občanov EÚ. Podmienkou na to je **komplexná a integrovaná koncepcia** a spolupráca všetkých aktérov na rôznych úrovniach – teda inštitúcií EÚ, členských štátov, mestských a iných samospráv, odvetvia, sociálnych partnerov a všetkých zainteresovaných strán. Európsky parlament vo svojom návrhu uznesenia o cestnej doprave v Európskej únii potvrdil, že návrhy predkladáme v správnom čase, a prízvukoval, že máme rovnakú víziu¹.

Nezačínáme od piky. EÚ už položila dôležité základné kamene. Sme v procese vytvárania jednotného európskeho dopravného priestoru a odhaľovania prekážok pre bezpečné, efektívne

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=MOTION&reference=B8-2017-0290&format=XML&language=SK>

a finančne dostupné cezhraničné služby mobility v cestnej, námornej a vzdušnej doprave na celom území Únie. V odvetví leteckej a železničnej dopravy sa už podnikajú mnohé kroky². Navyše strategické projekty transeurópskej dopravnej infraštruktúry EÚ a jej výskumné programy, predovšetkým Horizont 2020, podporujú zavádzanie infraštruktúry a inováciu v doprave.

Toto oznámenie je zamerané na kľúčový prínos k úsiliu, ktorým musí prispieť **cestná doprava**. Sprievodnými dokumentmi k nemu je rad návrhov týkajúcich sa tohto odvetvia, ktorých účelom je zahrnúť podporu zavedenia infraštruktúry spoplatňovania ciest, alternatívnych palív a prepojenosti, lepšie informácie pre spotrebiteľov, silnejší vnútorný trh a zlepšené pracovné podmienky v odvetví cestnej nákladnej dopravy, ako aj kroky na vytvorenie základu kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility³. V priebehu najbližších 12 mesiacov ich doplnia ďalšie návrhy vrátane návrhu emisných noriem v období po roku 2020 pre automobily, dodávky, ako aj ťažké úžitkové vozidlá.

Význam mobility vo všeobecnosti a konkrétne cestnej dopravy sa odráža v celej škále iných politických rámcov EÚ, ktoré majú na ne rozhodujúci vplyv. Úspešné priority **energetická únia, digitálny jednotný trh a program pre zamestnanosť, rast a investície**, ktoré si určila Junckerova Komisia, všetky predstavujú prínos pre dopravu a mobilitu. V **stratégii energetickej únie** z februára 2015⁴ sa ako kľúčová oblasť činnosti určil prechod na energeticky účinné a dekarbonizované odvetvie dopravy a balík Čistá energia pre všetkých Európanov z novembra 2016⁵ zahŕňa opatrenia na zrýchlenie zavádzania paliva na nízkouhlíkovú dopravu a podporu elektromobility. Opatrenia načrtnuté v **stratégii pre nízkoemisnú mobilitu** prijatej v júli 2016 sa už vykonávajú⁶. Investície do infraštruktúry podľa **Investičného plánu pre Európu**⁷ predstavujú nezanedbateľný stimul pre budúcu ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu v Európe. Ako sa stanovuje v **európskom pilieri sociálnych práv**⁸, jednou z kľúčových priorít Komisie je budovanie spravodlivejšej Európy a posilnenie jej sociálneho rozmeru. Tieto ciele musia platiť aj pre sektor mobility a podporovať spravodlivý a dobre fungujúci pracovný trh.

² COM(2015) 598.

³ Pozri aj preskúmanie vykonávania stratégie digitálneho jednotného trhu v polovici trvania – COM(2017) 228.

⁴ COM(2015) 80.

⁵ V rámci navrhovaných revízií smernice o obnoviteľných zdrojoch energie (COM/2016/0767) a smernice o energetickej hospodárnosti budov (COM/2016/0765).

⁶ COM(2016) 501.

⁷ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sk

⁸ COM(2017) 250.



2. KLÚČOVÉ TRENDY A VÝZVY

Dosiahnutie udržateľnosti pri nad'alej narastajúcom dopyte

Očakáva sa, že dopravná aktivita na celom území Európy nad'alej porastie. Podľa odhadov v období 2010 až 2050 osobná doprava narastie zhruba o 42 %. Očakáva sa, že nákladná doprava narastie o 60 %⁹. Dosiagnúť cieľ udržateľného systému mobility bude teda o ťažšie.

Mobilita je v súčasnosti najväčším hospodárskym odvetvím na svete. V EÚ sektor dopravy a skladovania zamestnáva viac než 11 miliónov ľudí, čo predstavuje vyše 5 % celkovej zamestnanosti¹⁰ a takmer 5 % hrubého domáceho produktu EÚ¹¹. Pripadá naň približne 20 % vývozu určeného hlavným obchodným partnerom EÚ. Cestná doprava je hlavným spôsobom dopravy v EÚ, pripadá na ňu takmer polovica celkovej nákladnej dopravy (takmer tri štvrtiny na pevnine) a má dominantnú úlohu v osobnej doprave obyvateľov¹². Odhaduje sa, že cestní dopravcovia v EÚ (celkovo približne 915 000 spoločností, väčšinou malé a stredné podniky) priamo zamestnávajú približne 5 miliónov ľudí¹³.

Kongescie v cestnej doprave sú príčinou obrovskej neefektívnosti, ktorej hodnota sa odhaduje na 1 % hrubého domáceho produktu EÚ (100 miliárd EUR) a stále rastie¹⁴. Cestná doprava takisto výrazne prispieva k znečisteniu ovzdušia, ktoré je veľkou hrozbou pre verejné zdravie. Postihnutí sú používatelia dopravy a predovšetkým obyvatelia európskych miest, kde sa často nedarí dodržiavať normy kvality ovzdušia EÚ¹⁵. Dôsledky sú vážne: počet predčasných úmrtí

⁹ Zdroj: Posúdenie vplyvu pripojené k návrhu smernice, ktorou sa mení smernica 1999/62/ES o poplatkoch za používanie určitej dopravnej infraštruktúry ťažkými nákladnými vozidlami. Všetky odkazy na údaje sa uvádzajú v dokumente SWD(2017) 177 pripojenom k tomuto oznámeniu.

¹⁰ Eurostat, výberové zisťovanie pracovných síl, údaje za rok 2016 za NACE H: „doprava a skladovanie“.

¹¹ Eurostat, národné účty, údaje za rok 2014 za NACE H: „doprava a skladovanie“.

¹² Doprava v EÚ v číslach za rok 2016: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.

¹³ Odhady na základe štruktúrnych podnikových štatistík Eurostatu, údaje za rok 2014 za NACE H.

¹⁴ Štúdia mobility v mestách – Assessing and improving accessibility of urban areas (Posudzovanie a zlepšovanie dostupnosti v mestských oblastiach), Európska komisia, 2017.

¹⁵ V právnych predpisoch EÚ o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom vzduchu v Európe (smernica 2008/50/ES) sa stanovujú hraničné hodnoty, ktoré sa nikde v EÚ nesmú prekročiť, a členským štátom sa v nich ukladá povinnosť obmedziť vystavenie občanov škodlivým látkam znečisťujúcim ovzdušie. V

v EÚ spôsobených znečistením prostredia z dopravy je takmer trojnásobnej vyšší¹⁶ než počet obetí na životoch pri cestných nehodách¹⁷ a milióny ľudí trpia celoživotne respiračnými a srdcovocievnyimi ochoreniami.

Doprava je v Európe navyše hneď po odvetví energetiky druhým najväčším zdrojom emisií skleníkových plynov. Len cestná doprava je zodpovedná za takmer pätinu emisií EÚ. Odvetvie mobility je preto mimoriadne dôležité pri úsilí EÚ zachovať dynamiku dosahovania cieľa nízkouhlíkového hospodárstva. Dopravná aktivita narastá, ale objem emisií skleníkových plynov sa musí znížiť – je to kľúčová podmienka dosiahnutia cieľov EÚ v oblasti energetiky a klímy vytýčených na obdobie do roku 2030. Komisia navyše navrhla ambíciu znížiť emisie skleníkových plynov z dopravy v EÚ o minimálne 60 % do roku 2050.¹⁸ Výsledky sú zatiaľ slabé a je potrebné zintenzívniť úsilie o zvrátenie nežiaducich trendov. Najjednoduchšie sa táto situácia ukazuje v cestnej doprave, pri ktorej je potrebný prechod na vozidlá s nulovými emisiami.

Udržateľná mobilita takisto znamená lepšie nakladať s obmedzenými zdrojmi. Obehové hospodárstvo nadobudne väčší význam z hľadiska opätovného využitia obmedzených zdrojov a ohraničenia nákladov na suroviny. Napríklad recyklácia batérií by sa mohla stať základom nových obchodných modelov automobilového priemyslu v Európe.

Zmena správania spotrebiteľov a modelu dopytu

Potreba občanov po mobilite narastá, a mení sa aj ich postoj k nej. Čoraz väčšmi ju vnímajú ako službu a z pozície spotrebiteľov si želajú zlepšenú kvalitu, pohodlie, pružnosť a cenovú dostupnosť. Takisto si želajú možnosť bezproblémovo prejsť z jedného spôsobu dopravy na iný a jednoducho dostupné dopravné informácie. Predovšetkým medzi mladšími ročníkmi sa prenájom a spoločné využívanie služieb mobility tešia narastajúcej obľube; záujem o vlastníctvo súkromného vozidla je čoraz nižší.

Občania EÚ strávia v priemere v dopravnom prostriedku takmer desať hodín do týždňa, denne precestujú v priemere trasu 34,7 km a náklady na dopravu predstavujú 13 % ich celkových nákladov.¹⁹

Denne zažívané dopravné zápchy, Parížska dohoda o zmene klímy, kríza v súvislosti s emisiami z automobilov s naftovými motormi, verejná diskusia o účinkoch emisií a politické opatrenia, ako napríklad zóny s obmedzeným prístupom pre vozidlá s cieľom odradiť od využívania automobilov v mestských oblastiach sú faktory, na základe ktorých si spotrebiteľia viac uvedomili vplyv súkromnej dopravy na kvalitu ovzdušia, zmenu klímy a zdravie. Žiadané sú možnosti mobility, ktoré jednak mobilitu samotnú zvýšia a jednak budú prínosom v boji proti zmene klímy a znečisteniu ovzdušia. Skutočnosť, že populácia starne a v čoraz väčšej miere žije v mestách, však Európu stavia pred otázky mobility nielen v mestách, ale aj v súvislosti so sociálnou inklúziou a prepojenosťou vo vidieckych oblastiach.

súčasnosti sa 23 z 28 členských štátov EÚ a vyše 130 mestám na celom území Európy nedarí tieto hodnoty dodržať.

¹⁶ <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2016>

¹⁷ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

¹⁸ COM(2016) 501.

¹⁹ Boston Consulting Group/IPSOS, Observatoire Européen des Mobilités Première édition Les attentes des Européens en matière de mobilité, apríl 2017: <http://www.ipsos.fr/decrypter-societe/2017-04-26-lundi-au-vendredi-europeens-passent-en-moyenne-9h35-se-deplacer>.

Zamestnanosť a konkurencieschopnosť

Európsky sektor mobility sa musí udržať v celosvetovej špičke. Vzhľadom na jeho význam pre pracovné miesta a rast, ako aj narastajúcu celosvetovú hospodársku súťaž musí odvetvie dopravy EÚ zaujať popredné miesto pri zavádzaní inovácií a nových technológií. Pri tejto zmene sa musia v plnej miere zohľadniť pracovné podmienky sociálne otázky v odvetví.

Dekarbonizácia, využívanie nízkoemisných technológií (napríklad elektrického pohonu vozidiel) a zavedenie kooperatívnych, prepojených a automatizovaných riešení mobility patria medzi najnaliehavejšie výzvy a zároveň dôležité príležitosti našej mobility v budúcnosti; to isté platí aj o vzniku nových koncepcií mobility, ako sú napríklad spoločné využívanie automobilov (car-sharing) a riešenia na optimalizáciu logistiky.

Európske automobilové odvetvie bude svedkom štrukturálnym zmien, ktoré ho môžu výrazne pretvoriť z hľadiska hodnotového reťazca, investičných priorít a technologických možností s dôsledkami pre jeho pozíciu v celosvetovej hospodárskej súťaži. Ovplyvní to rôznych aktérov hodnotového reťazca, od dodávateľov surovín, dodávateľov a výrobcov vozidiel až po obchodníkov a služby po predaji vozidla, ako aj poskytovateľov služieb mobility.

Automobilové odvetvie EÚ zamestnáva 8 miliónov ľudí a pripadajú naň 4 % hrubej pridanej hodnoty EÚ, pričom hodnota jeho obchodného prebytku predstavuje 120 miliárd EUR²⁰. EÚ patrí celosvetovo k najväčším výrobcom motorových vozidiel a dané odvetvie je najväčším súkromným investorom do výskumu a vývoja, čím potvrdzuje svoje vedúce globálne postavenie v technologickej oblasti. Hoci konečná montáž sa čoraz častejšie realizuje v blízkosti trhov mimo EÚ, špička hodnotového reťazca (napríklad výskum a vývoj, dizajn či marketing) prevažne zostáva v Európe.

Nové zručnosti

Na podnecovanie technologickej inovácie a využívanie z nej plynúcich výhod potrebuje pracovná sila sektora mobility v EÚ správny súbor zručností, čo už dnes preň predstavuje obrovskú výzvu. Ekologické, prepojené a automatizované vozidlá majú vplyv na intenzitu práce pri výrobe a vyžadujú si nové zručnosti, napríklad pri montáži elektrického motora alebo výrobe batérií, vybavenia na spracovanie údajov alebo snímacích zariadení, a hoci sa očakáva, že nárast pracovných miest v oblasti strojárstva bude pokračovať, procesy si vyžadujú čoraz viac sofistikovanejších zručností v oblasti informačných technológií. Na druhej strane, automatické šoférovanie sa môže výrazne odraziť na pracovnej sile a vyžadovať si zo stredno- či dlhodobého hľadiska preškolenie, napríklad vodičov nákladných áut. Tento trend treba predvídať a musí ho sprevádzať silnejší sociálny dialóg, ako aj podporné mechanizmy, ktoré ľuďom pomôžu čo najlepšie využiť nové príležitosti.

Bezpečnosť cestnej premávky

V uplynulých desaťročiach sa síce dosiahol veľký pokrok, vďaka čomu sa EÚ stala celosvetovo najbezpečnejším regiónom pre cestnú dopravu, vysoký počet obetí na životoch a vážnych zranení však naďalej spôsobuje veľké ľudské utrpenie a neprijateľné hospodárske náklady, ktorých výška sa odhaduje na 100 miliárd EUR ročne. V roku 2016 na cestách v EÚ zahynulo 25 500 ľudí a 135 000 utrpelo ťažké zranenia²¹.

²⁰ Európska komisia, Generálne riaditeľstvo pre vnútorný trh, priemysel, podnikanie a MSP, *Automotive Industry*, k dispozícii na adrese: https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive_en.

²¹ http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/compare/people/road-fatalities_en

Digitálna revolúcia mobility

Odvetvie mobility EÚ musí využívať príležitosti vyplývajúce z digitálnych technológií. Prepojenie a sociálne médiá menia tradičnú predstavu o mobilite. Objavujú sa nové obchodné modely, ktoré prinášajú inovačné služby mobility vrátane nových online platforiem pre operácie nákladnej dopravy, spoločné jazdy jedným automobилом (car-pooling), služby spoločného využívania automobilov alebo bicyklov či smartfónové aplikácie ponúkajúce analýzy a údaje o dopravnej situácii v reálnom čase²².

Aj samotné vozidlá sa menia pod vplyvom digitálnych technológií. Sú čoraz inteligentnejšie vďaka dostupnosti nových prepojených a kooperatívnych služieb vozidla a vyššej miere automatizácie. V súčasnosti plynú nezanedbateľné investície do vývoja autonómnych automobilov. Automatizované vozidlá si budú vyžadovať bezpečnú výmenu údajov medzi vozidlami navzájom a medzi vozidlami a cestnou infraštruktúrou, čo si zas bude vyžadovať spoľahlivú kapacitu siete na to, aby mohla prebiehať súčasná interakcia miliónov vozidiel.

Potreba investovania do infraštruktúry

EÚ od vypuknutia celosvetovej hospodárskej krízy trpí nízkou úrovňou investovania do infraštruktúry – napríklad dopravnej, energetickej či digitálnej – čo zabrzdi modernizáciu systému mobility. Je potrebné pokračovať v kolektívnom a koordinovanom úsilí na úrovni EÚ (ktoré bolo nedávno posilnené Investičným plánom pre Európu²³), aby sa podarilo zvrátiť nepriaznivý trend.

Medzinárodný menový fond odhaduje, že 1 % nárast výdavkov na tradičnú infraštruktúru vedie k nárastu hrubého domáceho produktu o 1,5 percentuálneho bodu²⁴.

Úplne automatizované šoférovanie si bude vyžadovať novú telekomunikačnú a satelitnú infraštruktúru a služby určovania polohy a komunikácie medzi vozidlami. Piata generácia systémov mobilnej komunikácie (5G)²⁵ a služby Galileo predstavujú významnú možnosť pokryť tieto potreby. Automatizované šoférovanie a ekologické vozidlá si takisto budú vyžadovať plánovanie integrovanej infraštruktúry a investovanie do vybavenia ciest potrebnou infraštruktúrou na telekomunikáciu a nabíjanie, napríklad pre elektrické vozidlá, ako aj kvalitné dopravné údaje, napríklad digitálne mapy s vysokým rozlíšením a plne interoperabilné palubné zariadenia.

Odhaduje sa, že na dokončenie základných koridorov transeurópskej dopravnej siete²⁶ je potrebná suma 740 miliárd EUR do roku 2030, pričom výsledkom bude skutočný jednotný európsky dopravný priestor, podpora jednotného trhu EÚ a dekarbonizácie, ako aj úplné využitie digitalizácie. Celkové investície do dopravnej infraštruktúry v EÚ [teda kombinácia komplexnej transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) a mestskej dopravy] sa odhaduje na 130 miliárd EUR ročne, čo približne zodpovedá tradičnej úrovni cca. 1 % hrubého domáceho produktu²⁷. Ďalšie veľké investície budú potrebné, ak sa majú vyriešiť súčasné nedostatky

²² COM(2016) 356, COM(2016) 288.

²³ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sk

²⁴ Globálny hospodársky výhľad MMF, október 2014.

²⁵ COM(2016) 588.

²⁶ Pracovné plány európskych koordinátorov koridorov základnej siete TEN-T: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-guidelines/corridors_en.

²⁷ Zdroj: OECD – ITF (2016).

údržby infraštruktúry pozorované vo väčšine členských štátov EÚ. Mobilizácia týchto obrovských investícií do odvetvia dopravy si bude vyžadovať veľké spoločné úsilie súkromného a verejného sektora.

3. MOBILITA V EURÓPE V ROKU 2025

Ambíciou Európy musí byť rýchly pokrok pri vytváraní ekologického, konkurencieschopného a prepojeného systému mobility, do ktorého budú do roku 2025 včlenené všetky spôsoby dopravy. Musí zahŕňať celé územie Európskej únie a spájať ju s jej susedmi a svetom. Musí všetkým umožniť pohodlné cestovanie v mestách a medzi mestami a vidieckymi oblasťami a pri neprerušenom pripojení. Takisto musí byť založený na sektore s celosvetovo vedúcim postavením v oblasti výroby a poskytovania služieb.

Tento ambiciózny cieľ si vyžaduje **integrovanú koncepciu na úrovni EÚ**, vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni, vzťahujúcu sa na mnohé rôzne oblasti politiky. Na úrovni EÚ si vyžaduje presne zameraný súbor spoločných **pravidiel a noriem** so širokou škálou **podporných opatrení**²⁸, medzi nimi investície do infraštruktúry, výskumné a inovačné projekty, cezhraničné skúšky zavádzania interoperabilných služieb a platformy spolupráce medzi zainteresovanými stranami.

Všetky tieto synergické opatrenia sa spojili do jednej agendy mobility orientovanej na budúcnosť a konkrétne na oblasti, v ktorých EÚ môže dať rozhodujúce impulzy na zabezpečenie **ekologickej, konkurencieschopnej a prepojenej mobility pre všetkých**. Jej ťažiskom je podstatný prínos cestnej dopravy k tejto vízii mobility v Európe do roku 2025.

3.1. Zrýchlenie prechodu na ekologickú a udržateľnú mobilitu

EÚ musí zrýchliť prechod na mobilitu s nulovými emisiami. Preto potrebuje komplexný regulačný rámec zahŕňajúci kroky zamerané na ekologické technológie vďaka zlepšeným emisným normám a na zavádzanie nízkouhlíkových palív²⁹, ktorý súčasne zaručí vysokú úroveň ochrany a bezpečnosti. Navyše skoré zavedenie inteligentného spoplatňovania ciest, lepšie informácie pre spotrebiteľov a podpora činností štátnych a miestnych orgánov prinesie nesmierne výhody z hľadiska konkurencieschopnosti, ochrany životného prostredia a verejného zdravia.

Podpora udržateľnej mobility prostredníctvom zlepšených emisných noriem

Komisia reagovala na nedávnu krízu v súvislosti s emisiami z automobilov, ktorá vyvolala veľké obavy verejnosti, a prijala rýchle a obsiahle opatrenia, aby zaistila skutočnú kontrolu a transparentnosť pre spotrebiteľov. Navrhuje sa nový spoľahlivý **rámec EÚ pre typové schvaľovanie**³⁰, ktorý je súčasťou série opatrení EÚ určených na obnovenie dôvery spotrebiteľov v automobilový priemysel, ako aj dôvery v regulačný systém. Čo teraz

²⁸ Podrobnejšiu prezentáciu obsahuje dokument SWD(2017) 177 pripojený k tomuto oznámeniu.

²⁹ COM(2016) 767.

³⁰ COM(2016) 031.

potrebujeme, je rýchly súhlas Európskeho parlamentu a Rady, aby sme túto ambicióznu a prepotrebnú legislatívu mohli zaviesť. Navyše sa zaviedol nový skúšobný postup na skúšanie emisií z automobilov v skutočných jazdných podmienkach i v laboratóriách, ktorý bude platiť pre všetky nové typy vozidiel od septembra 2017.

Inovácia a hospodárska súťaž na celosvetovej úrovni sa zrýchľujú a automobilové odvetvie čelí zásadným premenám. Európa musí vytýčiť cestu, ktorá zaručí, že jej automobilový hodnotový reťazec si aj v budúcnosti udrží celosvetové vedúce postavenie.

Normy emisií oxidu uhličitého na celom území EÚ sú silným stimulom inovácie a efektívnosti. Prispievajú technologicky neutrálnym spôsobom k posilneniu konkurencieschopnosti a pripravujú pôdu pre nízkoemisné vozidlá a vozidlá s nulovými emisiami. Komisia začala prácu na **revízií noriem oxidu uhličitého v období po rokoch 2020/2021** platných pre automobily a dodávky. Možnosti, ktoré skúma, zahŕňajú konkrétne ciele pre vozidlá s nízkymi a/alebo nulovými emisiami. Zaoberá sa aj normami EÚ pre **ťažké úžitkové vozidlá**. Súvisiace návrhy sú plánované na koniec tohto roku a prvú polovicu roku 2018. Budú vychádzať z modernizovaných skúšobných postupov, ktoré viac zohľadňujú skutočné emisie.

Komisia pred tým, ako určí nové hraničné hodnoty oxidu uhličitého pre ťažké úžitkové vozidlá, prišla s iniciatívou spoľahlivého postupu osvedčovania na zistenie emisií oxidu uhličitého a spotreby paliva, ako aj systému na monitorovanie a nahlasovanie takýchto osvedčených údajov. Týmto opatreniami sa zvýši transparentnosť pre spotrebiteľov a zároveň sa uľahčí diferenciacia v spoplatňovaní používateľov ciest.

Emisie z ťažkých úžitkových vozidiel (napríklad nákladných vozidiel a autobusov) v súčasnosti predstavujú približne štvrtinu emisií oxidu uhličitého z cestnej dopravy, pričom v období 2010 až 2030 sa predpokladá ich nárast o až 10 %, a napriek tomu sa na ne v EÚ na rozdiel od iných častí sveta nevzťahujú žiadne normy palivovej účinnosti³¹.

Komisia sa takisto zaoberá otázkou, ako čo najrýchlejšie a najlepšie využiť platné ustanovenia v **právnych predpisoch o hmotnosti a rozmeroch** ťažkých úžitkových vozidiel s cieľom zlepšiť palivovú účinnosť a znížiť emisie oxidu uhličitého vďaka aerodynamike³².

Podpora prechodu na nízkouhlíkové hospodárstvo je prioritou politiky súdržnosti EÚ. Zahŕňa odhadovanú sumu 39 miliárd EUR na podporu prechodu na energeticky účinný, dekarbonizovaný sektor dopravy, z čoho je 12 miliárd EUR vyčlenených na nízkouhlíkovú, multimodálnu a udržateľnú mobilitu v mestách.

Umožniť spotrebiteľovi, aby sa rozhodoval na základe dostatočných informácií

Je dôležité poskytovať spotrebiteľom transparentné a presnejšie informácie o emisných parametroch vozidiel. Nový rámec emisných noriem bude obsahovať nástroje (napríklad lepšie informovanie spotrebiteľov) v oblastiach, na ktoré sa vzťahuje **označovanie automobilov**³³, a umožní členským štátom lepšie zostaviť fiškálne opatrenia a samosprávam využívať ich na podporu ekologickej mobility. Preto je tohtoročná výzva na predkladanie návrhov³⁴ v rámci nástroja LIFE takisto zameraná na projekty, ktoré spotrebiteľom umožňujú

³¹ Zdroj: Referenčný scenár EÚ na rok 2016: Energetika, doprava a emisie skleníkových plynov – Trendy do roku 2050.

³² Smernica (EÚ) 2015/719.

³³ C(2017) 3525.

³⁴ <http://ec.europa.eu/environment/life/funding/life2017/index.htm>

zodpovedne sa rozhodovať, a ťažiť tak zo skutočných úspor paliva a robiť informované kúpne rozhodnutia v prospech automobilov s nízkymi úrovňami emisií.

Mnohé **mestá** v Európe sa už v súčasnosti rozhodli koordinovane riešiť problémy vyplývajúce zo **zmeny klímy, kongescie a znečistenia ovzdušia**. Sú odhodlané investovať do ekologickej verejnej dopravy a podporovať aktívne a udržateľné spôsoby dopravy za pomoci **multimodálnych služieb cestovných informácií**, ktoré používateľom ponúkajú celú škálu možností mobility (vrátane iniciatív spoločného využívania automobilov a bicyklov). Niektoré mestá zavádzajú alebo zvažujú obmedzenia prístupu vozidiel v snahe znížiť vysoké úrovne znečistenia ovzdušia z cestnej dopravy. Komisia tieto iniciatívy monitoruje v intenzívnom dialógu s mestami a členskými štátmi³⁵, predovšetkým s cieľom zabezpečiť prístup k relevantným **informáciám** pre všetkých vodičov. K ďalším opatreniam by mohlo patriť **usmernenie pre mestá v otázke obmedzenia prístupu vozidiel do mestských oblastí**, ale účinným vykonávaním špecifikácií EÚ vzťahujúcich sa na inteligentné dopravné služby³⁶ sa zabezpečí predovšetkým, aby verejné orgány mohli používateľom sprístupniť presné dopravné informácie tohto druhu v reálnom čase.

Inteligentné spoplatňovanie ciest

Príjmy získané od účastníkov cestnej premávky môžu predstavovať dôležitý prínos pre financovanie infraštruktúry a prispôsobenie podľa využívania a emisií môže pomôcť zrýchliť inováciu, napríklad v prospech ekologických technológií. Čoraz viac členských štátov EÚ zavádza **spoplatňovanie ciest** v rozmanitých podobách.

Komisia zastáva názor, že spoplatňovanie ciest v závislosti od vzdialenosti (a nie od času) lepšie odráža skutočné využívanie ciest, emisie a znečistenie životného prostredia, a preto **navrhuje prispôsobenia regulačného rámca spoplatňovania ciest** v snahe riešiť túto otázku³⁷. Konkrétne sa rozšíri rozsah pôsobnosti rámca tak, aby sa vzťahoval aj na autobusy a ľahké vozidlá, podporí sa prechod na uplatňovanie zásady „používateľ a znečisťovateľ platí“ pri všetkých vozidlách a zmodernizujú metódy spoplatňovania ciest. Zahrnutie externých nákladov znečistenia ovzdušia do cestných poplatkov, diferencované spoplatňovanie v závislosti od emisných parametrov a priaznivejšie podmienky pre vozidlá s nulovými emisiami budú fungovať jednak ako stimul a jednak ako odmena pre tých, ktorí budú investovať do ekologickejších vozidiel.

Kongesciu v mestských oblastiach možno takisto riešiť inteligentným spoplatňovaním a Komisia navrhuje aktualizáciu pravidiel, aby sa umožnilo zavedenie poplatkov za kongesciu v prípade všetkých vozidiel. V ďalšej fáze by sa mali postupne vyradiť diaľničné známky v prospech systému založeného na používaní, a to počnúc ťažkými nákladnými vozidlami do roku 2023.

Verejné obstarávanie ako hnacia sila na trhu s ekologickou dopravou

Komisia v záujme intenzívnejšej podpory využívania **verejného obstarávania** ako stimulu pre vytváranie trhov s inovačnými produktmi s nízkymi emisiami plánuje ku koncu roka 2017

³⁵ Komisia v novembri 2017 otvorí Európske fórum pre čisté ovzdušie, pričom sa osobitne zameria na mestá a konkrétne príklady úspešného vývoja a zavedenia ekologických a efektívnych systémov mobility.

³⁶ Smernica 2010/40/EÚ.

³⁷ COM(2017) 275, COM(2017) 276.

revíziu právnych predpisov EÚ o ekologických vozidlách³⁸. Keďže významnú časť verejného obstarávania vykonávajú samosprávy, existuje osobitný potenciál pre vozidlá hromadnej dopravy, napríklad autobusy, aby využívali nízkoemisné alternatívy. Spolufinancovanie zo zdrojov EÚ je k dispozícii, napríklad z Európskeho fondu regionálneho rozvoja³⁹.

Ekologickejšia a inteligentnejšia mobilita v mestách

Komisia v januári 2017 v rámci **mestskej agendy EÚ**⁴⁰ s cieľom prispieť k rozvoju udržateľnej a efektívnej mobility v mestách vytvorila partnerstvo v oblasti mestskej mobility, ktoré spája EÚ, vlády členských štátov, miestne orgány a iné zainteresované strany. Bude zamerané na verejnú dopravu, bezmotorovú mobilitu a dostupnosť (zohľadnenie potrieb skupín ako ľudia s postihnutím, starší ľudia a malé deti), efektívnu dopravu s dobrou miestnou a regionálnou prepojenosťou a otázku, ako možno mestskú mobilitu využiť s cieľom zabezpečiť kvalitné ovzdušie v mestách v Európe⁴¹. Vytýčeným cieľom je zostaviť akčný plán, ktorý sa má začať vykonávať od roku 2018, a využiť pri tom skúsenosti získané pri mnohých projektoch CIVITAS, ako aj doteraz vypracované plány udržateľnej mobility v mestách⁴².

3.2. Zabezpečenie spravodlivého a konkurencieschopného vnútorného trhu cestnej dopravy

EÚ musí zabezpečiť sociálne spravodlivý a konkurencieschopný vnútorný trh cestnej dopravy, vzhľadom na význam tohto sektora pre hospodárstvo a spoločnosť Únie. Priemysel EÚ musí využiť svoju silnú konkurencieschopnosť výroby a služieb súvisiacich s dopravou. Zohľadnenie sociálneho rozmeru je bezpodmienečné.

Vytvorenie rovnakých podmienok v cestnej nákladnej doprave

Komisia preto vykonáva revíziu **pravidiel EÚ týkajúcich sa prístupu k trhu cestnej nákladnej dopravy a prenajatých vozidiel**⁴³ s cieľom zabezpečiť primerané rovnaké podmienky pre prevádzkovateľov dopravy, znížiť počet nepotrebných ciest na prázdno, objasniť pravidlá, aby sa trh netrieštil, a lepšie presadzovať dodržiavanie právnych predpisov. Odstránením nepotrebných a zaťažujúcich administratívnych požiadaviek (napr. potreba vopred nahlasovať počet operácií kobotáže⁴⁴) a postupov presadzovania právnych predpisov sa znížia náklady a zlepšia podmienky na trhu.

Odhaduje sa, že vďaka návrhu Komisie by sa v EÚ umožnili úspory pre podniky v hodnote 3 až 5 miliárd EUR v období 2020 – 2035⁴⁵.

³⁸ Smernica 2009/33/ES.

³⁹ Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/futurium/en/node/1829>

⁴¹ Predovšetkým partnerstvo v oblasti mobility a kvality ovzdušia poskytne konkrétne riešenia na základe najlepších postupov z celej Európy.

⁴² <http://civitas.eu/> Viac podrobností aj v SWD(2017) 177.

⁴³ COM(2017) 281, COM(2017) 282.

⁴⁴ Spravidla sa vymedzuje ako doprava tovaru alebo cestujúcich medzi dvoma miestami v jednej krajine, ktorú zabezpečuje prevádzkovateľ dopravy z inej krajiny.

⁴⁵ SWD(2017) 194 a SW(2017) 195.

Ďalej sa Komisia zaoberá aj pravidlami EÚ týkajúcimi sa **autobusov**, s cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetkých prevádzkovateľov a lepšie možnosti cestovania pre spotrebiteľov⁴⁶.

Zlepšenie sociálneho rámca a pracovných podmienok

Komisia prijíma aj celý rad opatrení zameraných na zlepšenie uplatňovania **sociálnej legislatívy v cestnej doprave**, s cieľom zabezpečiť účinné fungovanie vnútorného trhu a zlepšiť sociálne podmienky vodičov v medzinárodnej doprave, ktoré v súčasnosti nie sú uspokojivé⁴⁷. Opatrenia zamerané na prístup na trh sa musia vykonávať spolu s opatreniami na zabezpečenie právnej istoty a účinnejšieho presadzovania pravidiel v sociálnej oblasti. Tieto opatrenia sa zamerajú na riešenie problematickej praxe tzv. schránkových spoločností, komplexných a netransparentných obchodných modelov, pomôžu zabrániť nelegálnej kabotáži a bojovať proti nezákonným praktikám pri zamestnávaní pracovníkov. Cieľom je zabezpečiť vysokú úroveň sociálnej ochrany pre všetkých pracovníkov v odvetví dopravy v celej únii a súčasne zabrániť rozdrobenosti a odstrániť administratívnu záťaž pre spoločnosti. Opatrenia zaistia efektívne administratívne postupy (napr. uznávanie elektronických dokumentov, vykonávanie kontrol pomocou údajov tachografu), čo znamená aj spoľahlivejšiu záruku rovnakých podmienok, plynulejšie poskytovanie služieb na celom území EÚ, zníženie nákladov a skrátenie času jazdy.

Komisia podľa plánov v legislatíve objasňuje uplatňovanie pravidiel EÚ týkajúcich sa **vyšielania pracovníkov**⁴⁸ v sektore cestnej dopravy. Komisia navrhuje potvrdiť, že na všetky operácie kabotáže sa vzťahujú miestne pravidlá odmeňovania. Bude sa to týkať aj primeraného a účinného uplatňovania zákonov o minimálnej mzde v medzinárodných službách a zavedenia zlepšeného systému presadzovania právnych predpisov. Ďalej navrhne opatrenia, ktorými sa zabezpečí pravidelný návrat vodičov domov a primerané ubytovanie na ich týždenný odpočinok. O návrhoch zacielených na väčšiu prehľadnosť a pružnosť pri výpočte priemerného pracovného času⁴⁹ bude Komisia konzultovať so sociálnymi partnermi. Zlepší sa tak sociálna spravodlivosť, ako aj dlhodobá konkurencieschopnosť európskeho odvetvia cestnej nákladnej dopravy.

Lepšie dodržiavanie a presadzovanie právnych predpisov pomocou inteligentných digitálnych technológií

Palubné digitálne zariadenia, ako napríklad **digitálny tachograf**, ktoré používajú cestní dopravcovia, môžu pomôcť chrániť pracovné podmienky zamestnancov, umožniť menej komplikované kontroly dodržiavania práva EÚ a takisto zohrávať úlohu pri uplatňovaní diferencovaných schém spoplatňovania ciest, a tak uľahčiť rozvoj nových služieb mobility. Komisia preto navrhuje opatrenia na podporu takýchto digitálnych riešení tak pre interoperabilné vyberanie mýta (**európsky elektronický mýtny systém**⁵⁰), ako aj kontrolu uplatňovania pravidiel v sociálnej oblasti a zjednodušenie administratívnych formalít pre prevádzkovateľa (urýchlené zavedenie **digitálnych tachografov**⁵¹, systematickejšie

⁴⁶ Nariadenie (ES) č. 1073/2009.

⁴⁷ COM(2017) 278.

⁴⁸ Smernica 96/71/ES (navrhovaná revízia je v súčasnosti predmetom diskusií na pôde Európskeho parlamentu i Rady).

⁴⁹ C(2017) 3815.

⁵⁰ COM(2017) 280.

⁵¹ COM(2016) 381.

používanie elektronických dokumentov, výmena informácií medzi národnými orgánmi presadzovania práva pomocou lepších prepojených alebo spoločných databáz, výsledkom čoho budú riešenia v podobe jednotného kontaktného miesta). Predmetnými opatreniami sa zaručí aj správne prispôbenie týchto technológií, aby sa nové inteligentné dopravné systémy mohli využiť v plnej miere.

Podpora nových zručností

Komisia podporuje odvetvové partnerstvá; v automobilovom odvetví má táto podpora konkrétnu podobu **koncepcie sektorovej spolupráce v oblasti zručností** v rámci **nového programu v oblasti zručností pre Európu**⁵². Podporuje spoluprácu medzi zamestnávateľmi, odborovými zväzmi, inštitúciami vzdelávania a odbornej prípravy zameranú na odhalenie a riešenie nesúladu medzi ponúkanými a požadovanými zručnosťami, vyvinutie stratégií a aktualizáciu učebných plánov a modulov odbornej prípravy. Komisia na podporu práce odvetvových partnerstiev v januári 2017 v rámci svojho programu Erasmus+ otvorila výzvu na predkladanie návrhov.

Bezpečnosť cestnej premávky

Všetci aktéri sa musia zapojiť do úsilia znížiť utrpenie a hospodárske náklady v dôsledku úmrtí a zranení na cestách, ktoré ešte stále dosahujú neprijateľný počet. Úlohu zohráva regulačné prostredie, technológia, ako aj infraštruktúra a nová interakcia medzi infraštruktúrou a vozidlami takisto môže pomôcť zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky a prispieť k dosiahnutiu „vízie nulovej nehodovosti“ do roku 2050.

Prepojené a automatizované šoférovanie⁵³ a pokročilé asistenčné systémy pre vodičov môžu kompenzovať ľudské zlyhanie a nepozornosť, teda častú príčinu nehôd, a zvýšiť tak bezpečnosť na cestách. Komisia do konca roka 2017 dokončí **preskúmanie všeobecných bezpečnostných požiadaviek na automobily, nákladné vozidlá a autobusy** vymedzených v rámci typového schvaľovania vozidiel s cieľom aktualizovať ich tak, aby zohľadňovali najnovší technologický pokrok⁵⁴.

Ďalšou legislatívou, ktorú Komisia skúma, sú právne predpisy EÚ **o cestnej infraštruktúre a bezpečnosti tunelov** platné v transeurópskej dopravnej sieti, s cieľom posúdiť, či je potrebné sprísniť bezpečnostné podmienky⁵⁵.

3.3. Využitie výhod plynúcich z digitalizácie, automatizácie a inteligentných služieb mobility

EÚ musí využívať príležitosti, ktoré ponúka digitalizácia a automatizácia, aby mohla vybudovať efektívny a prepojený systém mobility, ktorý bude používateľom ponúkať bezpečné, atraktívne, inteligentné, bezproblémové a čoraz väčšími automatizované riešenia mobility. Digitalizácia pomáha zefektívňovať dopravné a logistické operácie, pretože zlepšuje

⁵² COM(2016) 381.

⁵³ Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

⁵⁴ Nariadenie (ES) č. 661/2009. Na medzinárodnej úrovni sa prijatím globálnych technických predpisov OSN o bezpečnosti elektrických vozidiel (plánovaným na november 2017) podporí jednotný regulačný rámec v krajinách ako Čína, Japonsko, Kórea a Spojené štáty.

⁵⁵ Smernica 2004/54/ES.

dopravné toky a optimalizuje využívanie infraštruktúry, znižuje administratívne zaťaženie pre prevádzkovateľov a umožňuje lepšie kombinovanie súkromnej a verejnej dopravy. Takisto prispieva k dekarbonizácii dopravy, pretože uľahčuje prechod na ekologickejšie spôsoby dopravy a podporuje vyššiu mieru obsadenosti osobných vozidiel.

Kooperatívna, prepojená a automatizovaná mobilita

Komisia podporuje **koordinované plošné zavedenie čiastočne automatizovaných a prepojených vozidiel do roku 2020** a na tento účel v spolupráci s členskými štátmi a predmetným odvetvím určuje nové kroky v celej škále politík, regulácie, verejných podporných činnostiach a platformách zainteresovaných strán. Koordinovaná koncepcia riadenia frekvenčného spektra a zavedenia **technológií 5G** budú kľúčovými faktormi umožňujúcimi tieto nové služby⁵⁶.

Vyššie úrovne automatizácie, ako aj ďalšie generácie komunikačných technológií ešte musia prekonať veľké prekážky. Rozsiahle skúšky na otvorenej ceste sú základom technologického pokroku a zároveň podporujú spoluprácu rôznych aktérov a uľahčujú verejnosti prijať nové trendy. Takéto skúšky sú už vo viacerých členských štátoch reálne možné a na ich podporu sa v rámci iniciatívy Horizont 2020 uverejnili špecializované výzvy. 27 členských štátov EÚ, Nórsko a Švajčiarsko sa vo vyhlásení o zámere v oblasti prepojeného a automatizovaného šoférovania podpísanom 23. marca 2017 zaviazali zintenzívniť spoluprácu na cezhraničných úsekoch, trasách alebo koridoroch, na ktorých možno vykonávať výskum, skúšky a rozsiahle demonštrácie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, prístupu k údajom, kvality a zodpovednosti.

Ako vo svojich prvých odporúčaní týkajúcich sa automatizovaných vozidiel očakávaných do roku 2020⁵⁷ uzavrela **skupina na vysokej úrovni GEAR 2030**⁵⁸, uvádzanie týchto vozidiel na trh v EÚ už je možné podľa súčasného rámca EÚ na typové schvaľovanie, konkrétne prostredníctvom ad-hoc posúdenia bezpečnosti vozidla. Záverečná správa skupiny GEAR 2030 (jej uverejnenie sa plánuje na november 2017) bude obsahovať dlhodobé odporúčania týkajúce sa vyšších úrovní automatizácie vozidiel, ktoré sa očakávajú do roku 2030. Významná činnosť zároveň prebieha na medzinárodnej úrovni na pôde Európskej hospodárskej komisie OSN za účasti členských štátov EÚ a Komisie.

L3PILOT⁵⁹ je dôležitý demonštračný pilotný projekt v rámci iniciatívy Horizont 2020, ktorý sa začne v lete 2017. Bude zameraný na rozsiahlu pilotnú prevádzku celej škály funkcií automatizovaného šoférovania osobných vozidiel.

Komisia sa ako súčasť pracovného okruhu hospodárstva založeného na údajoch v rámci **stratégie digitálneho jednotného trhu** zaoberá kľúčovými otázkami ako zodpovednosť, spoločné využívanie údajov a pravidlá vlastníctva, ktoré sú mimoriadne dôležité pre vývoj automatizovaného šoférovania⁶⁰.

Zavádzanie čoraz väčšími kooperatívnych prepojených a automatizovaných vozidiel znamená, že na priamu komunikáciu vozidla s inými vozidlami, dopravnou signalizáciou a cestnou

⁵⁶ COM(2016) 588.

⁵⁷ <https://circabc.europa.eu/w/browse/6b12fa47-6d95-498d-b68d-d29581b32179>

⁵⁸ GEAR 2030 je skupina Komisie na vysokej úrovni poverená úlohou vypracovať odporúčania k budúcemu regulačnému rámcu automobilového odvetvia. [Rozhodnutie Komisie C\(2015\) 6943](#) z. 19 októbra 2015.

⁵⁹ Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

⁶⁰ COM(2017) 228. Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

infraštruktúrou, ako aj inými používateľmi dopravy sú potrebné kooperatívne inteligentné dopravné systémy. Komisia už predstavila stratégiu na dosiahnutie koordinovaného a harmonizovaného zavedenia **kooperatívnych inteligentných dopravných systémov** v Európe do roku 2019⁶¹. Opatrenia sa navrhli s cieľom zabrániť rozdrobeniu vnútorného trhu a riešiť najkritickejšie problémy, ako je kybernetická bezpečnosť a ochrana údajov, ktoré sú kľúčovým faktorom operatívnej efektívnosti a prijatia verejnosťou. Okrem toho Komisia v roku 2017 prijme viaceré vykonávacie opatrenia s cieľom zabezpečiť interoperabilitu a neprerušované poskytovanie služieb.

Členské štáty spolupracujú na spoločnom zavádzaní kooperatívnych inteligentných dopravných systémov v rámci **platformy C-ROADS**⁶². Platforma zabezpečí interoperabilitu vďaka vymedzeniu spoločných technických špecifikácií a cezhraničným skúškam.

Transeurópske kooperatívne inteligentné dopravné systémy a cezhraničné skúšky prepojeného a automatizovaného šoférovania: Komisia posilní svoju podporu rozsiahlym cezhraničným projektom a skúškam prepojeného a automatizovaného šoférovania a zavádzaniu kooperatívnych inteligentných dopravných systémov do roku 2019. Východiskom bude práca platformy C-ROADS a výsledkom bude pomoc pri vykonávaní činností dohodnutých v uvedenom vyhlásení o zámere. Na tieto činnosti plynú prostriedky z kombinovaného financovania zo zdrojov Nástroja na prepájanie Európy a iniciatívy Horizont 2020⁶³.

Zefektívnenie dopravných sietí

Prepojenosť a prístupnosť digitálnych informácií v reálnom čase zásadným spôsobom mení logistické operácie a spôsob plánovania ciest. Umožňuje kombinovanie spôsobov dopravy nákladu či cestujúcich tak, aby sa zvolila najefektívnejšia, finančne najvýhodnejšia a najekologickejšia trasa.

Komisia podniká kroky, ktoré prispievajú k zlepšeniu udržateľnosti a efektívnosti siete mobility – konkrétne vytvára iniciatívy a platformy, ktoré umožňujú lepšie využívanie silných stránok a kapacity každého spôsobu dopravy. Na jeseň 2017 **preskúma právne predpisy o kombinovanej doprave**⁶⁴ s cieľom podporiť ekologickejšiu nákladnú dopravu. Zmiernenie obmedzení, napríklad postupov schvaľovania, a ponuka finančnej podpory v podobe fiškálnych stimulov môže podnieť minimalizáciu cestnej zložky dopravy prostredníctvom kombinovaných dopravných operácií.

Komisia vytvorila **digitálne dopravné a logistické fórum**⁶⁵ zamerané na digitalizáciu, prijímanie prepravných listín a vytváranie riadiacich systémov. Práca zahŕňa všetkých aktérov v logistickom reťazci, ktorí sa musia dohodnúť na technických riešeniach a pravidlách prístupnosti údajov, ich výmeny, vlastníctva, kvality, ochrany, ako aj na financovaní a riadení.

⁶¹ COM(2016) 766.

⁶² <https://www.c-roads.eu/platform.html>. Viac podrobností aj v SWD(2017) 177.

⁶³ SWD(2017) 177.

⁶⁴ Smernica Rady 92/106/EHS.

⁶⁵ C(2015)2259.

Využívanie prepojených a automatizovaných technológií na sledovanie a plánovanie pohybu tovaru a zefektívnenie centier tovaru (dosiahnutie väčšej vyťaženia ťažkých nákladných vozidiel) by mohlo výrazne prispieť k zníženiu spotreby paliva a emisií⁶⁶.

Komisia prijíma aj právne predpisy o **multimodálnych dopravných informáciách**, v ktorých stanoví špecifikácie potrebné na zabezpečenie presných multimodálnych informácií o celej dopravnej sieti na celom území EÚ a ich sprístupnenie používateľom cez hranice⁶⁷.

3.4. Investovanie do modernej infraštruktúry mobility

Všetky predstavené opatrenia budú prínosom pri vytváraní ekologického, konkurencieschopného a prepojeného systému mobility pre podniky a občanov EÚ do roku 2025, pričom však realizácia tejto vízie bude do veľkej miery závisieť aj od nezanedbateľných súkromných a verejných investícií a zavedenia modernej a efektívnej infraštruktúry.

Zintenzívnenie investovania do infraštruktúry pre budúcnosť

Systém mobility budúcnosti si bude vyžadovať nielen fyzickú dopravnú sieť a infraštruktúru na alternatívne palivá, ale aj dobre prepojenú digitálnu infraštruktúru interoperabilnú cez hranice. Zavádzanie týchto navzájom prepojených a cezhranične fungujúcich infraštruktúr a harmonizovaných a interoperabilných digitálnych služieb (pokrytie 5G, dátové siete, kooperatívne inteligentné dopravné systémy) si budú vyžadovať nemalé investície.

V rámci **Investičného plánu pre Európu** sa v 28 členských štátoch za menej než dva roky uvoľnili nové investície vo výške 194 miliárd EUR, pričom 9 % týchto investícií plynie konkrétne do odvetvia dopravy, ale plán zároveň stimuluje investície v súvisiacich sektoroch, ako je energetika, digitálny sektor a výskum a inovácia vrátane oblasti nízkoemisných vozidiel⁶⁸.

Z **Nástroja na prepájanie Európy v oblasti dopravy**⁶⁹ s finančnými prostriedkami vo výške približne 24 miliárd EUR dostupnými na obdobie 2014 – 2020 sa financujú veľké a komplexné projekty na hlavných koridoroch základnej transeurópskej dopravnej siete. Doteraz sa z programu celkovou sumou 19,4 miliardy EUR spolufinancovalo 452 projektov, čo predstavuje celkovú investíciu (keď sa skombinuje s inými verejnými alebo súkromnými prostriedkami) vo výške 37,7 miliardy EUR. Účelom „výzvy na kombinované financovanie“ v rámci Nástroja na prepájanie Európy uverejnenej vo februári 2017 je uvoľniť granty v hodnote 1 miliardy EUR kombináciou rôznych finančných nástrojov so zdrojmi verejných finančných inštitúcií, súkromného sektora a po prvýkrát aj Európskeho fondu pre strategické investície⁷⁰.

Bude dôležité ďalej **maximalizovať synergie infraštruktúry dopravy, energetiky a telekomunikácií** a na tento účel využívať potenciál kombinovania finančných prostriedkov zo zodpovedajúcich programov transeurópskej siete v rámci **Nástroja na prepájanie Európy**. Podporiť by to mohlo aj všeobecné ciele, ako je dekarbonizácia dopravy a dodávky energie, diverzifikácia a inteligentné siete. Prvá „výzva na predkladanie návrhov v záujme

⁶⁶ [STRIA Roadmap 7 - CAT.docx - European Commission - Europa.eu](#)

⁶⁷ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2017-1550125_en

⁶⁸ https://ec.europa.eu/commission/priorities/jobs-growth-and-investment/investment-plan_sk.

Konkrétne

príklady v dokumente SWD(2017) 177.

⁶⁹ Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

⁷⁰ Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

synergií“ na skombinovanie rôznych odvetví sa uverejnila koncom roka 2016 a spojila zložky dopravy a energetiky Nástroja na prepájanie Európy s celkovými dostupnými finančnými prostriedkami v hodnote 40 miliónov EUR.

Na obdobie 2014 – 2020 sa v **Kohéznom fonde** a **Európskom fonde regionálneho rozvoja** naplánovala podpora spolufinancovania investícií v oblasti mobility a dopravy sumou 70 miliárd EUR⁷¹. Politika súdržnosti predovšetkým v menej rozvinutých členských štátoch a regiónoch podporuje investície do dopravnej infraštruktúry (hlavne železničnej a cestnej) zamerané na doplnenie chýbajúcich spojení a odstránenie problematických bodov v systéme. Vo všetkých členských štátoch podporuje investovanie do oblastí ako udržateľná mobilita v mestách, bezpečnosť cestnej premávky, multimodálna doprava, inteligentné dopravné systémy, ekologické palivá a vozidlá, ako aj bicyklovanie a chôdza, čím pomáha formovať inteligentnejšiu, ekologickejšiu a bezpečnejšiu dopravu.

Mestá majú osobitné potreby investícií do mobility. Komisia spolu s Európskou investičnou bankou na základe skúseností s Investičným plánom pre Európu hľadá spôsoby, ako vytvoriť osobitný rámec regulácie a finančnej podpory pre mestá. Cieľom je zlepšiť spoluprácu medzi mestami, čo by umožnilo zlučovanie a šírenie projektov, aby boli prijateľnejšie pre banky a atraktívnejšie pre súkromných investorov⁷².

Zavedenie inovačných riešení mobility bude závisieť aj od ďalších **investícií do výskumu a inovácií**. Európa má najväčší mnohonárodný výskumný program – Horizont 2020. Podpora mobility budúcnosti bude mať popredné miesto v plánovaných výzvach v rámci programu Horizont 2020⁷³ a jeho verejno-súkromných partnerstiev, európskej iniciatívy pre ekologické vozidlá⁷⁴ a spoločného podniku pre palivové články a vodík⁷⁵. Potrebujeme väčšiu koordináciu výskumného a inovačného úsilia v oblasti dopravy na vnútroštátnej i európskej úrovni medzi členskými štátmi a zainteresovanými stranami⁷⁶. Pozitívne účinky by to malo aj pri riadení vykonávania a monitorovaní pokroku spolu s existujúcimi mechanizmami⁷⁷.

Zrýchlenie zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá

Rozvoj trhu s vozidlami na alternatívne palivá do veľkej miery závisí od širokej dostupnosti **infraštruktúry pre alternatívne palivá**⁷⁸, napríklad zariadení na elektrické nabíjanie a údržbu. Cestovanie naprieč Európou v elektrických vozidlách nesmie byť komplikované, čo znamená, že nabíjanie musí byť rovnako jednoduché ako tankovanie⁷⁹.

Do roku 2020 sa poskytne grantová podpora z **Nástroja na prepájanie Európy**⁸⁰ na vyše 1 200 bodov čerpania alternatívnych palív, predovšetkým na nabíjacie stanice. Ak by Európsky parlament a Rada rýchlo prijali návrh Komisie na revíziu smernice o energetickej hospodárnosti budov, čo je v

⁷¹ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/how/strategic-report/esif_annual_summary_2016_en.pdf

⁷² Jednotné kontaktné miesto pre mestá: <https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/cities>.

⁷³ Ďalšie podrobnosti v dokumentoch SWD(2017) 223 a SWD(2017) 177.

⁷⁴ <http://www.egvi.eu/>

⁷⁵ <http://www.fch.europa.eu/>

⁷⁶ Pozri dokument SWD(2017) 223.

⁷⁷ Napríklad iniciatíva na urýchlenie inovácií v oblasti čistej energie [COM(2016) 763 final] a Integrovaný strategický plán pre energetické technológie (SET) [C(2015)6317].

⁷⁸ Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

⁷⁹ Prejav predsedu Junckera na pôde Európskeho parlamentu 26. novembra 2014.

⁸⁰ SWD(2017) 177.

súčasnosti predmetom rokovani⁸¹, mohlo by sa v obytných a nebytových budovách nainštalovať podľa odhadov až 6 miliónov nabíjajúcich staníc (2,8 milióna káblových príprav a 3 milióny samotných nabíjajúcich staníc).

Zavedenie siete nabíjajúcich staníc rovnomerne rozmiestnených v celej cestnej sieti EÚ spolu napríklad s vývojom technológií a zariadení na uskladňovanie energie, ako sú batérie, je preto ďalším kľúčovým faktorom umožňujúcim mobilitu s nulovými emisiami.

Členské štáty v súlade s požiadavkami **smernice o infraštruktúre pre alternatívne palivá** rozvíjajú svoje národné politické rámce a zostavujú plány rozvoja trhu s vozidlami a plavidlami na alternatívne palivá a zavádzania náležitej infraštruktúry. Členské štáty, ktoré svoje plány Komisii ešte nepredložili, by tak mali urobiť čo najskôr. Komisia uverejní svoje **posúdenie týchto národných politických rámcov v novembri 2017**. Na základe tejto analýzy, a predovšetkým kľúčového aspektu zavedenia infraštruktúry v dopravných koridoroch TEN-T a v mestských oblastiach určí kľúčové otázky a navrhne akčný plán riešenia zlyhaní trhu vyžadujúcich opatrenia na úrovni EÚ, v ktorom budú zapojené všetky relevantné zainteresované strany.

Základná infraštruktúra nabíjania v EÚ do roku 2025: Komisia sa bude zaoberať otázkou financovania investícií v kontexte **akčného plánu infraštruktúry pre alternatívne palivá** v záujme podpory zavedenia základnej infraštruktúry nabíjania v EÚ, a to s cieľom zabezpečiť úplné pokrytie koridorov základnej transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) nabíjacími stanicami do roku 2025⁸².

Batérie ako kľúčová podporná technológia

Komisia podporovala vývoj batérií už v ranom štádiu⁸³, pretože ich vnímala ako kľúčovú podpornú technológiu elektrickej mobility a dosiahnutia cieľov Energetickej únie. Iniciatívy sa zamerali na prínos k zlepšeniu výkonu batérií (hmotnosť, rozmery, rozsah, trvácnosť, recyklovateľnosť) a zníženie nákladov na batérie prostredníctvom výskumu a vývoja. Finančné prostriedky sa vyčlenili na výskum rôznych fáz hodnotového reťazca batérií, od materiálov (nové alebo zlepšené chemické látky), po výrobu batériových článkov (nové technológie výroby a stroje), sústavy batérií a systémy riadenia batérií (napr. výkonová elektronika, možnosť pripojenia k elektrickým vozidlám a energetickej sieti). Komisia takisto financovala zavedenie pred uvedením na trh a pilotné výrobné linky. Dané odvetvie EÚ síce vo viacerých segmentoch hodnotového reťazca vykazuje konkurencieschopnosť, ale ešte nedokázalo vyvinúť úplný hodnotový reťazec batérií. Napríklad batériové články sa ešte stále z väčšej časti dovážajú z tretích krajín, pretože v súčasnosti sa nikde v EÚ nevyrábajú vo veľkom. Komisia vzhľadom na narastajúci strategický záujem o batérie plánuje podporiť iniciatívy priemyselného odvetvia zamerané na úplný hodnotový reťazec batérií v EÚ, ktorý možno využiť na mobilitu i iné účely (uskladňovanie energie). Uskladňovanie energie (vrátane batérií) je jednou zo štyroch priorít, ktoré vytýčila v oznámení o urýchlení inovácií v oblasti čistej energie⁸⁴. Na podporu inovácie a konkurencieschopnosti je teraz potrebné urýchliť prácu, ktorá sa doteraz vykonávala s účasťou členských štátov, odvetvia a výskumných centier. Základ by mali tvoriť potreby zistené pri dôkladnom zvážení trhových podmienok s cieľom určiť a optimalizovať možné zásahy na úrovni EÚ i celosvetovej úrovni.

⁸¹ COM(2016) 765.

⁸² Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

⁸³ Ďalšie podrobnosti v SWD(2017) 177.

⁸⁴ COM(2016) 763.

Rozšírenie výroby batériových článkov a sústav: Komisia zintenzívni spoločnú prácu so zainteresovanými stranami (vrátane práce v rámci strategického plánu energetických technológií⁸⁵) s cieľom podporiť iniciatívu odvetvia a vyvinúť podporné opatrenia v záujme výskumu, vývoja a výroby budúcej generácie batériových článkov a sústav v EÚ. Komisia bude podporovať integrovaný európsky ekosystém batérií v prospech elektrickej mobility a uskladňovania energie v snahe riešiť problém obmedzených zdrojov a recyklovania batérií, čo v automobilovom priemysle uľahčí vznik nových obchodných modelov obehového hospodárstva.

4. ZÁVERY

Mobilita sa rýchlo mení. Na počiatku éry prepojených a automatizovaných vozidiel, spoločnej mobility, nulových emisií a jednoduchého prechodu z jedného spôsobu dopravy na iný je najvyšší čas pripraviť budúcnosť mobility v Európe. Európa sa musí rozlúčiť so súčasnými rozdrobenými dopravnými sieťami a usilovať sa o integrovaný, moderný a udržateľný systém mobility prepojený na energetické a digitálne siete. Občanom a podnikom treba ponúknuť bezpečné, inteligentné a bezproblémové riešenia mobility na celom území Európy a európska infraštruktúra musí byť jednou z najpokročilejších medzi veľkými svetovými hospodárstvami.

Komisia v tomto oznámení predostiera agendu budúcej mobility v EÚ, v záujme pracovných miest, rastu a sociálne spravodlivej transformácie. Účelom obsiahleho balíka regulačných a podporných opatrení je priniesť ekologickú, konkurencieschopnú a prepojenú mobilitu pre všetkých a umožniť Európe zaujať vedúce globálne postavenie pri formovaní budúcnosti mobility.

⁸⁵ C(2015) 6317.