Rada
Evropské unie

Brusel 11. prosince 2020
(OR. en)

14012/20

TRANS 599
AVIATION 247
MAR 163
CLIMA 352
ENV 804
MI 566
RECH 520
COMPET 631
ENER 496
IND 268

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	11. prosince 2020
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2020) 789 final
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2020) 789 final.

Příloha: COM(2020) 789 final

EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 9.12.2020
COM(2020) 789 final

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti

{SWD(2020) 331 final}

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti

1 NAŠE VIZE

1. **Mobilita a doprava se týká nás všech.** Mobilita umožňuje náš hospodářský a společenský život, od každodenního dojíždění do práce přes návštěvy rodiny a přátel a cestování až po řádné fungování globálních řetězců zajišťujících dodávky zboží do našich obchodů a dodávky pro naši průmyslovou výrobu. Volný pohyb osob a zboží přes vnitřní hranice Evropské unie (EU) je základní svobodou EU a jejího jednotného trhu. Cestování v EU vedlo k větší soudržnosti a posílení evropské identity. Odvětví dopravy jako druhá největší oblast výdajů evropských domácností přispívá 5 % k evropskému HDP a přímo zaměstnává přibližně 10 milionů pracovníků.
2. I když **mobilita přináší svým uživatelům mnoho výhod, není to bez nepříznivých dopadů na naši společnost**. Patří mezi ně emise skleníkových plynů, hluk, znečištění ovzduší a vody, ale také dopravní nehody, kongesce a úbytek biologické rozmanitosti, což vše ovlivňuje naše zdraví a pohodu. Úsilí vynaložené v minulých letech a politická opatření se těmto důsledkům dosud dostatečně nevěnovala. Emise skleníkových plynů v odvětví dopravy se postupem času zvýšily a nyní představují až čtvrtinu celkových emisí EU.
3. Zdaleka **nejzávažnějším úkolem, který stojí před odvětvím dopravy, je výrazně snížit emise a dosáhnout vyšší udržitelnosti**. Tato transformace zároveň nabízí velké příležitosti pro lepší kvalitu života a evropskému průmyslu napříč hodnotovými řetězci přináší příležitost modernizovat se, vytvářet vysoce kvalitní pracovní místa, vyvíjet nové produkty a služby, posilovat konkurenceschopnost a usilovat o globální vedoucí postavení, neboť ostatní trhy rychle směřují k mobilitě s nulovými emisemi. Vzhledem k vysokému podílu EU na celkových emisích skleníkových plynů bude možné cíle EU, pokud jde o snížení emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % a dosažení klimatické neutrality do roku 2050, splnit pouze bezodkladným zavedením ambicióznějších politik za účelem snížení závislosti dopravy na fosilních palivech a v součinnosti s úsilím o nulové znečištění. **Úspěch Zelené dohody pro Evropu**[1] **závisí na naší schopnosti zajistit udržitelnost dopravního systému.**
4. Pandemie COVID-19 jasně prokázala, že ochrana dobře fungujícího jednotného trhu je pro EU životně důležitá. Krize ukázala, jak zásadní roli v případě výrazného omezení, nebo dokonce zákazu volného pohybu osob, zboží a služeb mají doprava a sociální, zdravotní a ekonomické náklady. **Pro překonání jakékoli krize** a posílení strategické nezávislosti a odolnosti EU **je zásadní** zachování dodavatelských řetězců a **koordinovaný evropský přístup k propojenosti a činnostem souvisejícím s dopravou**.
5. **Zajištění skutečné odolnosti našeho dopravního systému vůči budoucím krizím** proto **musí být také klíčovým cílem** budoucí **dopravní politiky EU**. Dokončení jednotného evropského dopravního prostoru, o němž se hovoří v bílé knize z roku 2011[2], stále zůstává základním kamenem evropské dopravní politiky. Pro EU má i nadále strategický význam

[1] COM (2019) 640 final, „Zelená dohoda pro Evropu“.
[2] KOM (2011) 144 v konečném znění, „Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“. Komise tuto bílou knihu zhodnotila také v pracovních dokumentech útvarů Komise SWD(2020) 410 a SWD(2020) 411.

podpora soudržnosti, snižování regionálních rozdílů a zlepšování propojení a přístupu na vnitřní trh pro všechny regiony. Pandemie COVID-19 měla významný dopad na mobilitu. V souvislosti se zotavením z této vážné krize by veřejná podpora měla pomoci mobilitě s „obnovou k lepšímu“ a s výrazným pokrokem k dosažení udržitelné a inteligentnější budoucnosti.

6. **Ekologizace mobility musí pro dopravu znamenat novou cestu růstu.** Mobilita v Evropě by měla být založena na účinném a vzájemně propojeném multimodálním dopravním systému osobní i nákladní dopravy, vylepšeném dostupnou vysokorychlostní železniční sítí, hustou infrastrukturou pro dobíjení a doplňování paliva dopravních prostředků[3] s nulovými emisemi a dodávkami obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a čistší a aktivnější mobilitou v ekologičtějších městech, která přispívá ke zdraví a dobrým životním podmínkám jejich občanů.

7. **Digitalizace se stane nepostradatelnou hybnou silou modernizace celého systému**, v jejímž důsledku bude systém integrovaný a efektivnější. Evropa musí také využít digitalizaci a automatizaci k dalšímu zvýšení úrovně bezpečnosti, zabezpečení, spolehlivosti a pohodlí, a udržet tak vedoucí postavení EU v oblasti výroby dopravních zařízení a služeb a prostřednictvím účinných a odolných logistických řetězců zlepšit naši globální konkurenceschopnost.

8. Tento vývoj by neměl nikoho opomíjet: **je zásadní, aby mobilita byla dosažitelná a finančně dostupná pro všechny, aby venkovské a odlehlé regiony byly lépe propojené[4] a přístupné pro osoby se sníženou pohyblivostí a osoby s postižením a aby toto odvětví nabízelo dobré sociální podmínky, příležitosti ke změně kvalifikace a poskytovalo atraktivní pracovní místa**. Evropský pilíř sociálních práv je evropským kompasem, který má zajistit, aby byla zelená a digitální transformace sociálně spravedlivá a řádná.

9. **Celkově musíme stávající paradigma postupných změn posunout k zásadní transformaci.** Tato strategie tedy stanoví plán, jak evropskou dopravu pevně nasměrovat na správnou cestu k udržitelné a inteligentní budoucnosti. Aby se naše vize stala skutečností, stanovuje deset stěžejních oblastí s akčním plánem, který bude řídit naši práci v následujících letech. Scénáře, z nichž strategie vychází a které jsou společné pro všechny, kdo podporují plán dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030[5], ukazují, že při dostatečně ambiciózních cílech může kombinace politických opatření uvedených v této strategii přinést **do roku 2050 snížení emisí v odvětví dopravy o 90 %**. S přihlédnutím k analýze uvedené v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise[6] byly stanoveny jednotlivé **milníky**, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení našich cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility, a tím naznačit nutné ambice našich budoucích politik, jako například:

   Do roku 2030:

   - bude na evropských silnicích v provozu nejméně 30 milionů vozidel s nulovými emisemi,
   - bude 100 evropských měst klimaticky neutrálních,
   - se vysokorychlostní železniční doprava zdvojnásobí,
   - by pravidelná hromadná doprava na vzdálenosti kratší než 500 km měla být v rámci EU uhlíkově neutrální,

[3] V tomto sdělení se pojem „dopravní prostředek“ vztahuje v daných souvislostech na všechny typy dopravních prostředků, včetně mimo jiné osobních automobilů, nákladních automobilů, autobusů, autokarů, lehkých užitkových vozů, vlaků, letadel, lodí, člunů, trajektů atd.

[4] Tento aspekt bude dále zkoumán v rámci sdělení Komise o dlouhodobé vizi pro venkovské oblasti v roce 2021.

[5] COM(2020) 562 final, „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030 – Investice do klimaticky neutrální budoucnosti ve prospěch našich občanů“.

[6] SWD(2020) 331

- bude ve velkém měřítku rozšířená automatizovaná mobilita,
- budou připraveny na trh lodě s nulovými emisemi.

Do roku 2035:

- budou připravena na trh velká letadla s nulovými emisemi.

Do roku 2050:

- budou téměř všechny automobily, dodávky, autobusy i nová těžká nákladní vozidla bez emisí,
- se železniční nákladní doprava zdvojnásobí,
- se vysokorychlostní železniční doprava ztrojnásobí,
- bude pro globální síť v provozu multimodální transevropská dopravní síť (TEN-T) vybavená pro udržitelnou a inteligentní dopravu s vysokorychlostním spojením.

2 UDRŽITELNÁ MOBILITA – NEVRATNÝ POSUN K MOBILITĚ S NULOVÝMI EMISEMI

10. Zelená dohoda pro Evropu požaduje 90% snížení emisí skleníkových plynů z dopravy, aby se z EU stala do roku 2050 klimaticky neutrální ekonomika, a zároveň usiluje o dosažení cíle nulového znečištění. Za účelem dosažení této systémové změny **musíme 1) zajistit udržitelnost všech druhů dopravy, 2) široce zpřístupnit udržitelné alternativy** v multimodálním dopravním systému **a 3) zavést správné pobídky**, které budou hnací silou transformace. **To jsou tři pilíře našich budoucích opatření.**

11. Za tímto účelem **je třeba použít všechny politické nástroje**: 1) **opatření k výraznému snížení současné závislosti na fosilních palivech** (nahrazením stávajících vozových parků a flotil dopravními prostředky s nízkými a nulovými emisemi a posílením využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv); 2) **rozhodná opatření k přesunu větší aktivity k udržitelnějším druhům dopravy** (zejména zvýšení počtu cestujících po železnici a dojíždějících veřejnou dopravou a aktivními způsoby dopravy, jakož i přesunutí značného množství nákladu na železnici, vnitrozemské vodní cesty a pobřežní námořní přepravu) a 3) **internalizace externích nákladů** (prováděním zásad „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“, zejména prostřednictvím mechanismů stanovení cen uhlíku a zpoplatnění infrastruktury).

2.1 Musíme zajistit větší udržitelnost všech druhů dopravy

12. **Všechny druhy dopravy jsou pro náš dopravní systém nepostradatelné, a proto musí být všechny udržitelnější.** V rámci prvního pilíře musíme bezodkladně posílit zavádění dopravních prostředků s nízkými a nulovými emisemi a také obnovitelných a nízkouhlíkových paliv určených pro silniční, vodní, leteckou a železniční dopravu. Musíme podporovat výzkum a inovace v oblasti konkurenceschopných, udržitelných a oběhových produktů[7] a služeb, zajistit, aby průmysl dodával správná vozidla a paliva, vytvářet nezbytnou infrastrukturu a motivovat poptávku koncových uživatelů. To je zásadní pro dosažení našich cílů v oblasti klimatu do roku 2030 a 2050, jakož i cíle nulového znečištění a také k tomu, aby si evropské společnosti zachovaly v celosvětovém měřítku vedoucí postavení. Klíčové je zachování technologické neutrality ve všech druzích dopravy, ale nemělo by to vést k nečinnosti při odstraňování řešení využívajících fosilní paliva.

[7] K celkové udržitelnosti dopravy přispějí oběhové produkty a služby. Akční plán pro oběhové hospodářství (COM(2020) 98 final) stanoví klíčové hodnotové řetězce produktů, zejména baterie a vozidla a stavebnictví.

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 1 – PODPORA VYUŽÍVÁNÍ VOZIDEL S NULOVÝMI EMISEMI, OBNOVITELNÝCH A NÍZKOUHLÍKOVÝCH PALIV A SOUVISEJÍCÍ INFRASTRUKTURY

13. Přestože podíl vozidel s nízkými a **nulovými emisemi v dopravě** rychle roste, **je** dnes **stále příliš nízký**. Normy týkající se CO_2 a emisí znečišťujících látek do ovzduší a pravidla pro zadávání veřejných zakázek, jako jsou normy obsažené ve směrnici o čistých vozidlech[8], budou i nadále klíčovými prvky politiky přechodu k mobilitě s nulovými emisemi v silniční dopravě a prostřednictvím větší nabídky vozidel s nulovými emisemi zajistí, aby byla udržitelná mobilita pro všechny dostupnější. Komise proto do června 2021 navrhne revizi **norem pro emise CO_2** generované osobními automobily a dodávkami za účelem splnění cílů uvedených v plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030 a zajištění toho, aby se od roku 2025 hladce rozběhl přechod na mobilitu s nulovými emisemi. Komise v tomto směru také přezkoumá emisní normy pro emise CO_2 generované těžkými nákladními vozidly.

14. V posledních pěti letech bylo vynaloženo značné úsilí na snížení emisí látek znečišťujících ovzduší z motorových vozidel. Dnes prodávané automobily vypouštějí výrazně méně znečišťujících látek než auta prodávaná v roce 2015. Lze však udělat ještě více: připravovaný návrh **přísnějších norem pro emise látek znečišťujících ovzduší** u vozidel se spalovacím motorem (Euro 7) zajistí, aby na trh přicházela pouze vozidla s nízkými emisemi, jež obstojí i v budoucnosti.

15. Partnerství plánovaná pro program Horizont Evropa, jako jsou „Baterie“, „2ZERO“ a „Čistý vodík“, by mohla přispět k dodávkám inovativních technologií pro automobily. Zároveň je zapotřebí komplexní politika, která bude **stimulovat poptávku po vozidlech s nulovými emisemi**, a to bez překážek na našem jednotném trhu, a zároveň bude plně v souladu s mezinárodními závazky Unie. Výše uvedené normy v oblasti životního prostředí by měla doprovázet opatření zvyšující poptávku po těchto vozidlech, jako je stanovování cen uhlíku, zdanění, zpoplatnění silnic a revize pravidel týkajících se hmotnosti a rozměrů těžkých nákladních vozidel. Komise navrhne opatření na podporu zavádění vozidel s nulovými emisemi v podnikových a městských vozových parcích. Nové nařízení o bateriích navíc zajistí, aby baterie uváděné na trh EU byly udržitelné a bezpečné po celou dobu svého životního cyklu. Požadavky týkající se udržitelnosti a konce životního cyklu, včetně požadavků ohledně uhlíkové stopy a etického a udržitelného získávání surovin, mají zásadní význam pro snížení environmentální stopy elektrických vozidel.

16. Náš právní rámec týkající se **technických prohlídek** vozidel by měl být upraven tak, aby zajistil celoživotní soulad vozidel s emisními a bezpečnostními normami. Jediné vadné vozidlo může znečistit náš vzduch více než několik tisíc čistých[9].

17. Vývoj motorů silničních vozidel směrem k nulovým emisím jako takový nevyřeší problémy vyvolané používáním pneumatik, které stále způsobují hluk a vytvářejí mikroplasty. Ty znečišťují vody a moře a nakonec se mohou dostat do potravinového řetězce. Měly by se více podporovat **vysoce výkonné pneumatiky**, které při zachování bezpečnosti vozidla snižují spotřebu energie a emise (včetně hluku odvalování). Cílem nadcházející revize směrnice o vozidlech s ukončenou životností bude rovněž snížení celkové environmentální stopy výroby a demontáže automobilů.

18. Dodavatelé paliv a provozovatelé by nyní měli dostat jasný signál, že paliva používaná v odvětví dopravy se musí stát uhlíkově neutrálními a že **se musí začít bezodkladně**

[8] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (Text s významem pro EHP.) Úř. věst. L 188, 12.7.2019, s. 116.

[9] Viz například: SWD(2012) 206 final a v poslední době testování prováděné v Belgii. https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf.

využívat v širokém měřítku udržitelná obnovitelná a nízkouhlíková paliva. Komise zváží další opatření na podporu těchto paliv, například prostřednictvím minimálního podílu nebo kvót prostřednictvím revize přepracované směrnice o obnovitelných zdrojích energie.

19. V oblasti **silniční dopravy** se již zavádějí řešení s nulovými emisemi. Výrobci nyní značně investují do bateriových elektromobilů. Míra přijetí na trhu roste, zejména u osobních automobilů, dodávek a autobusů používaných ve městech, avšak objevují se i nákladní automobily a autokary. Výrobci rovněž investují do vozidel s vodíkovými palivovými články, zejména pro použití v komerčních vozových parcích, autobusech a těžké dopravě. Tyto slibné možnosti jsou podporovány v rámci strategie EU pro integraci energetického systému[10] a vodíkových strategií[11], jakož i strategického akčního plánu pro baterie[12]. Kritériem pro upřednostnění budoucího výběru vhodných technologií s ohledem na celý životní cyklus bude energetická účinnost. Přechodná technologická řešení by měla plně respektovat normy pro emise CO_2 a látek znečisťujících ovzduší. Rovněž bude třeba dále elektrifikovat **železniční dopravu**, přičemž v místech, kde to není proveditelné, by se mělo zvýšit využití vodíku.

20. **Letecká a vodní doprava** budou mít v příštích desetiletích větší problémy s dekarbonizací, a to kvůli současnému nedostatku technologií s nulovými emisemi připravených na trh, dlouhému vývoji a životnímu cyklu letadel a plavidel, nutným významným investicím do tankovacích zařízení a infrastruktury a mezinárodní konkurenci v těchto odvětvích. Mezinárodní emise z plavby a letecké dopravy v EU vzrostly od roku 1990 o více než 50 %. Je naléhavě nutné přijmout opatření v těchto odvětvích, a to i v situaci, kdy se zotavují ze současné krize. Tyto druhy dopravy musí mít přednostní přístup k dalším obnovitelným a nízkouhlíkovým kapalným a plynným palivům[13], neboť v krátkodobém horizontu bude panovat nedostatek vhodných alternativních pohonných systémů. Iniciativy ReFuelEU Aviation a FuelEU Maritime posílí výrobu a využívání udržitelných leteckých a námořních paliv a řeší tento problém. Komise dále zváží zřízení aliance hodnotového řetězce pro obnovitelná a nízkouhlíková paliva, v rámci níž budou spolupracovat veřejné orgány, průmysl a občanská společnost s cílem podpořit dodávky a zavádění nejslibnějších paliv, což doplní činnost prováděnou v rámci Evropské aliance pro čistý vodík a naváže na úspěch Evropské bateriové aliance[14].

21. V zájmu **zvýšení energetické účinnosti a snížení z emisí letadel a plavidel** je třeba podporovat ambiciózní normy pro jejich konstrukci a provoz. EU musí nadále úzce spolupracovat se všemi mezinárodními organizacemi, jako je Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a Mezinárodní námořní organizace (IMO), na konkrétních opatřeních zaměřených na dosažení vědecky podložených globálních cílů snížení emisí v souladu s Pařížskou dohodou[15]. Výrazné úsilí je také třeba vyvinout v oblasti přelomových technologií, aby se na trh dostala plavidla a letadla s nulovými emisemi. Unie by měla pro dosažení tohoto cíle vytvořit příznivé prostředí, mimo jiné prostřednictvím vhodných politik stanovování cen uhlíku a výzkumu a inovací, zejména prostřednictvím partnerství, která by mohla být zavedena v rámci programu Horizont Evropa (např. „Nulové emise ve vodní dopravě“, „Čisté letectví“ a „Čistý vodík“). Pro životní prostředí může být navíc velmi přínosné účinnější řízení dopravy, například prostřednictvím jednotného evropského

[10] COM(2020) 299 final, „Cesta ke klimaticky neutrálnímu hospodářství: Strategie EU pro integraci energetického systému“.
[11] COM(2020) 301 final, „Vodíková strategie pro klimaticky neutrální Evropu“.
[12] COM (2018) 293 final, „PŘÍLOHA 2 – Strategický akční plán pro baterie“
[13] Může jít například o vodík, syntetická paliva na bázi vodíku a vyspělá biopaliva. Bezpečnostní normy například pro vodní dopravu využívající vodík je třeba vypracovat včas, aby motivovaly první účastníky, a certifikační postupy by měly být co nejjednodušší, aniž by byla ohrožena celková úroveň bezpečnosti.
[14] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_cs
[15] EU a její členské státy by měly tyto ambice prosazovat na příštím valném shromáždění ICAO v roce 2022.

nebe[16]. Tyto činnosti jsou nezbytnými položkami v **„koši opatření“, která jsou potřebná k dekarbonizaci letectví a námořní dopravy**, v jejichž rámci mají globální opatření i nadále zásadní význam.

22. Zvýšené zavádění a využívání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv musí jít ruku v ruce s vytvořením komplexní sítě **infrastruktur pro dobíjení a doplňování paliva**, která by v plném rozsahu umožnila plošné využívání dopravních prostředků s nízkými a nulovými emisemi ve všech druzích dopravy. „Dobíjení a doplňování paliva“ je evropská stěžejní iniciativa v rámci facility na podporu oživení a odolnosti[17]: do roku 2025 je cílem vybudovat polovinu z 1 000 vodíkových stanic a jeden milion ze tří milionů veřejných dobíjecích stanic[18] potřebných do roku 2030. Konečným cílem je zajistit hustou a rozsáhlou síť, která zaručí snadný přístup všem zákazníkům, včetně provozovatelů těžkých nákladních vozidel. Komise zveřejní strategický plán zavádění, v němž nastíní soubor doplňkových opatření na podporu rychlého vybudování infrastruktury pro alternativní paliva, též v oblastech, kde přetrvávají nedostatky. Ta by mohla zahrnovat doporučení týkající se plánovacích a povolovacích postupů, jakož i financování, vypracovaná ve spolupráci s fórem Komise pro udržitelnou dopravu, které sdružuje hlavní veřejné a soukromé zástupce celého hodnotového řetězce[19].

23. Evropa také musí ukončit přetrvávající roztříštěnost a všudypřítomný nedostatek interoperabilních služeb dobíjení / doplňování paliva v celé Evropě pro všechny druhy dopravy. V souvislosti s **nadcházející revizí směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva** zváží Komise možnost závaznějších cílů ohledně zavádění infrastruktury a další opatření k zajištění plné interoperability infrastruktury a služeb využívání infrastruktury pro všechny dopravní prostředky na alternativní paliva. Mezi klíčové otázky, které je třeba řešit, patří přiměřené informace pro spotřebitele, které by odstranily současnou nedostatečnou transparentnost stanovování cen, a usnadnění plynulých přeshraničních plateb. Očekávaný významný růst míry používání bateriových elektrických vozidel a dalších forem elektromobility navíc vyžaduje bezproblémovou integraci do elektrické rozvodné sítě. Zavedení inteligentní infrastruktury pro dobíjení pomůže poskytnout elektrizační soustavě skladovací kapacitu a flexibilitu. Kromě revize směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva bude provedena také revize nařízení o transevropské dopravní síti (TEN-T) a dalších politických nástrojů, jako je přepracovaná směrnice o energii z obnovitelných zdrojů a její účetní mechanismus pro elektřinu, jakož i směrnice o energetické náročnosti budov, aby se zvýšily cíle, pokud jde o dobíjecí stanice v našich budovách. Komise zajistí sladění s nezbytnými investicemi do distribuční soustavy v rámci strategie EU pro integraci energetického systému a vodíkové strategie.

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 2 – VYTVÁŘENÍ LETIŠŤ A PŘÍSTAVŮ S NULOVÝMI EMISEMI

24. **Přístavy a letiště** jsou klíčové pro naše mezinárodní propojení, pro evropské hospodářství a pro jejich regiony. Při přechodu na uzly s nulovými emisemi se musí novou normou stát a nové formy konektivity musí poskytovat osvědčené postupy využívané v nejudržitelnějších letištích a přístavech[20]. Přístavy a letiště by se měly stát multimodálními uzly mobility a dopravními uzly spojujícími všechny příslušné druhy dopravy. Na místní úrovni se tak

[16] To může snížit emise z letecké dopravy až o 10 % a rovněž uspořádání letového provozu by mohlo pomoci řešit dopady letectví na klima, které nejsou spojeny s CO_2.

[17] COM(2020) 575 final, „Roční strategie pro udržitelný růst 2021“.

[18] Počet potřebných veřejných dobíjecích stanic bude podrobně vyhodnocen v rámci posouzení dopadů, které bude připojeno k revizi směrnice o infrastruktuře pro alternativní paliva.

[19] V případě potřeby budou k tomuto procesu přizváni další aktéři působící na trhu a v oblasti financování. V této souvislosti má zvláštní význam podpora dobíjecí infrastruktury v soukromém a veřejném fondu budov: velká většina veškerého dobíjení probíhá doma nebo na pracovišti. Bude zajištěn plný soulad s probíhající iniciativou „renovační vlna“ a vzájemné posílení. Komise zřídí panel na vysoké úrovni pro „dobíjení a doplňování paliva“, aby ověřila zjištění tohoto procesu.

[20] Například iniciativy EcoPorts nebo Airport Carbon Accreditation, které vyvinula Evropská organizace námořních přístavů a ACI EUROPE.

zlepší kvalita ovzduší, což přispěje ke zlepšení zdraví obyvatel v okolí. Vnitrozemské a námořní přístavy mají velký potenciál stát se novými centry čisté energie pro integrované elektrické systémy, vodík a jiná nízkouhlíková paliva a pokusnými oblastmi pro opětovné využití odpadu a oběhové hospodářství.

25. Komise navrhne **opatření k zajištění čistoty našich letišť a přístavů**, a to prostřednictvím pobídek k zavádění obnovitelných a nízkouhlíkových paliv a k zásobování plavidel v přístavech a uzemněných letadel obnovitelnou energií namísto energie fosilní, pobídek k rozvoji a využívání nových, čistších a tišších letadel a plavidel, revizí letištních poplatků, ekologizací pozemního pohybu na letištích i přístavních služeb a provozu, optimalizací zastávek v přístavech a širším využíváním inteligentního řízení dopravy. Komise rovněž přijme kroky navazující na opatření navržená ve zprávě Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) v souvislosti s aktualizovanou analýzou dopadů letectví na klima, které nejsou spojeny s CO_2. [21]

26. Musí se zvýšit **veřejné i soukromé investice** do místní výroby energie z obnovitelných zdrojů, udržitelnějšího multimodálního přístupu a do obnovy vozového parku[22] v letectví a vodní dopravě. Některým z těchto investic by prospělo zavedení příslušných kritérií udržitelné taxonomie, která by pokrývala specifika každého druhu dopravy, a to i během přechodu na nulové emise. Stejně tak lze očekávat, že bude prospěšná revidovaná úvěrová politika, o níž bude rozhodovat Evropská investiční banka (EIB).

27. V součinnosti se zaváděním alternativních lodních paliv by se v rámci cíle nulového znečištění mělo usilovat o razantní snížení dalšího dopadu tohoto odvětví na životní prostředí. Prioritou by mělo být vytvoření rozsáhlých „**oblastí kontrol emisí**“ ve všech vodách EU, jejichž konečným cílem je nulové znečištění ovzduší a vody z lodní dopravy ve prospěch přímořských oblastí, pobřežních oblastí a přístavů. Komise se zejména postavila do čela úsilí o pokrytí Středozemního moře a usiluje o zahájení podobné aktivity v oblasti Černého moře. Dále budou přezkoumány právní předpisy EU týkající se recyklace lodí[23] s cílem stanovit možná opatření k posílení těchto právních předpisů, tj. k další podpoře bezpečných a udržitelných postupů recyklace lodí.

Milníky[24] snižování současné závislosti na fosilních palivech:

1) *Do roku 2030 bude v provozu nejméně 30 milionů automobilů s nulovými emisemi a 80 000 nákladních automobilů s nulovými emisemi.*
2) *Do roku 2050 budou téměř všechny automobily, dodávky, autobusy i nová těžká nákladní vozidla bez emisí.*
3) *Zaoceánská plavidla s nulovými emisemi budou připravena k uvedení na trh do roku 2030, velká letadla s nulovými emisemi do roku 2035.*

[21] Viz COM(2020) 747 final, „Aktualizovaná analýza dopadů letectví nesouvisejících s CO_2 na klima a možná politická opatření podle čl. 30 odst. 4 směrnice o systému EU pro obchodování s emisemi“.

[22] Například nejnovější generace letadel, která je již k dispozici, snižuje jak emise CO_2 o 20–25 %, tak hlukovou stopu.

[23] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1257/2013 ze dne 20. listopadu 2013 o recyklaci lodí a o změně nařízení (ES) č. 1013/2006 a směrnice 2009/16/ES, Úř. věst. L 330, 10.12.2013, s. 1.

[24] S přihlédnutím k analýze uvedené v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise byly stanoveny tyto milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení našich cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility, a tím naznačit nutné ambice našich budoucích politik.

2.2 Musíme zajistit širokou dostupnost udržitelných alternativ, abychom umožnili lepší výběr druhů dopravy

28. V rámci druhého pilíře našeho přístupu musí být nyní v plně integrovaném a bezproblémovém systému multimodální mobility **zajištěny široce dostupné udržitelné alternativy**. EU se nemůže spoléhat výhradně na technologická řešení: k řešení změny klimatu a snížení znečištění jsou nezbytná okamžitá opatření k přizpůsobení našeho systému mobility. Multimodalita využívá předností různých druhů dopravy, jako je pohodlí, rychlost, náklady, spolehlivost a předvídatelnost, a jejich kombinací může nabídnout efektivnější dopravní řešení pro cestující a zboží. Pandemie COVID-19 ukázala, jak je větší využití multimodality klíčové také pro zvýšení odolnosti našeho dopravního systému a jak je veřejnost připravena přijmout udržitelné alternativní způsoby cestování.

29. **Lidé jsou ochotni přejít na udržitelnější druhy dopravy**, zejména v rámci své každodenní mobility, přičemž hlavní podmínkou pro změnu jsou náklady[25], dostupnost a rychlost. EU musí pomoci vytvořit vhodné podmínky pro větší využívání udržitelných alternativ, které jsou bezpečné, konkurenceschopné a cenově dostupné. Jsou-li dostupné vhodné alternativy s konkurenceschopnými cenami, frekvencí spojů a úrovněmi pohodlí, volí lidé udržitelnější způsob dopravy[26].

30. Současně **se mění vzorce mobility a chování spotřebitelů**. Tyto změny posílila pandemie COVID-19 a do značné míry je usnadňují digitální řešení. Práce na dálku, videokonference, elektronické obchodování, využívání služeb sdílené a kolaborativní mobility, to vše přispívá k probíhající transformaci mobility.

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 3 – ZAJIŠTĚNÍ UDRŽITELNĚJŠÍ A ZDRAVĚJŠÍ MEZIMĚSTSKÉ A MĚSTSKÉ MOBILITY

31. Je třeba přijmout rozhodná opatření k přeměně odvětví dopravy na skutečně multimodální systém udržitelných a inteligentních služeb mobility. Za tímto účelem by Evropa měla vybudovat vysoce kvalitní dopravní síť s vysokorychlostní železniční dopravou na krátké vzdálenosti a s čistými leteckými službami, které zlepší pokrytí dálkových tras. Komise bude usilovat o vytvoření podmínek umožňujících dopravcům nabídnout cestujícím do roku 2030 uhlíkově neutrální alternativy pro pravidelnou hromadnou dopravu v rámci EU na vzdálenosti kratší než 500 km. V letech 2021–2022 bude Komise při revizi příslušných právních předpisů EU usilovat o dosažení tohoto cíle. S výhradou dodržování právních předpisů v oblasti hospodářské soutěže by letecké společnosti měly prodávat stále větší počet multimodálních přepravních dokladů. Investice by měly být zaměřeny na modernizaci nezbytné infrastruktury TEN-T s cílem umožnit přechod k udržitelnějším spojením. Bude se pracovat na vytvoření komplexního dopravního systému, v němž budou investice EU, státní podpora, pravidla pro přidělování kapacit a závazky veřejné služby zaměřeny na plnění potřeb mobility a motivování k využívání různých multimodálních alternativ.

32. **Evropský rok železnice 2021 je vynikající příležitostí** pro členské státy, Komisi a odvětví **železniční dopravy k posílení celoevropských spojů**. Po zavedení čtvrtého železničního balíčku a otevření železničních trhů hospodářské soutěži budou provozovatelé železnic lépe reagovat na potřeby zákazníků a zlepší kvalitu svých služeb a jejich nákladovou efektivnost. Harmonizované schvalování vozidel v rámci celé EU rovněž sníží náklady na

[25] Zvláštní průzkum Eurobarometr č. 495 ukázal, že většina uživatelů automobilů je v rámci své každodenní mobility připravena přejít na ekologičtější formy dopravy. Alternativa, která je stejně rychlá nebo za podobnou cenu, by v případě cest na delší vzdálenosti ovlivnila respondenty směrem k ekologičtějšímu řešení.
https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226

[26] Například od otevření vysokorychlostní železniční trati mezi Barcelonou a Madridem se využívání letecké a železniční dopravy změnilo z 85 % letecká doprava / 15 % železnice v roce 2008 na 38 % letecká doprava / 62 % železnice v roce 2016.

přeshraniční vlaky. Dokončení sítě TEN-T, včetně vysokorychlostních tratí, zajistí lepší spojení podél hlavních koridorů. Lepší povědomí cestujících o jejich právech a zajištění nediskriminačního poskytování cestovních informací, včetně nabídek přímých přepravních dokladů, dále zvýší atraktivitu železniční dopravy pro zákazníky.

33. V roce 2021 Komise navrhne **akční plán na podporu dálkové a přeshraniční osobní železniční dopravy**. Tento plán naváže na úsilí členských států o urychlení klíčových spojení mezi městy prostřednictvím lépe řízené kapacity, koordinovaných jízdních řádů, sdílených prostředků pro kolejová vozidla a cílených zlepšení infrastruktury s cílem podpořit nové vlakové spoje, a to i v noci. Platformy nebo jiné organizační struktury zřízené pro tento účel by měly být otevřeny všem členským státům. Na některých trasách by měly být podporovány pilotní služby se zapojením všech zainteresovaných stran a kombinace smluv o veřejných službách a služeb s otevřeným přístupem by mohla otestovat různé modely nových spojení a služeb, přičemž cílem je podpořit patnáct pilotních služeb do roku 2030.

34. Je třeba posílit jednotný evropský železniční prostor a Komise zváží **opatření k rozšíření železničního trhu**[27], která budou řešit potřeby železničních podniků, pokud jde o přístup k vysoce kvalitní kapacitě, a maximalizují tak využití železniční infrastruktury. **Přeshraniční přepravní doklady by se měly snadněji používat a pořizovat**. Počínaje rokem 2021 Komise navrhne regulační opatření umožňující inovativní a flexibilní přepravní doklady, které budou kombinovat různé druhy dopravy a poskytnou cestujícím možnosti cestování „ode dveří ke dveřím“.

35. Jak je uvedeno v plánu dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030, zvýšení podílu hromadné dopravy, chůze a cyklistické dopravy, jakož i automatizovaná, propojená a multimodální mobilita výrazně sníží znečištění a kongesci v důsledku dopravy, zejména ve městech, a zlepší zdraví a životní podmínky lidí. **Města jsou, a měla by proto zůstat, v čele přechodu k větší udržitelnosti**. Komise bude dále spolupracovat s městy a členskými státy, aby zajistila, že všechna velká a střední města, která jsou městskými uzly sítě TEN-T, zavedou do roku 2030 vlastní plány udržitelné městské mobility. Plány by měly obsahovat nové cíle, například nulové emise a nulové množství smrtelných nehod na silnicích. Růst zaznamenaly aktivní druhy dopravy, jako je cyklistika, přičemž města nahlásila více než 2 300 km nové cyklistické infrastruktury. V příštím desetiletí by se tento rozsah měl zdvojnásobit na 5 000 km bezpečných jízdních pruhů pro cyklisty. Komise rovněž zvažuje vytvoření mise v oblasti klimaticky neutrálních a inteligentních měst[28] jako strategické priority pro společné opatření s cílem dosáhnout dekarbonizace ve velkém počtu evropských měst do roku 2030.

36. Bezproblémová multimodalita umožněná digitálními řešeními je v městských a příměstských oblastech nezbytně důležitá. Rostoucí tlak na systémy osobní dopravy zvýšil **poptávku po nových a inovativních řešeních**, kdy jsou různé dopravní služby v návaznosti na koncept mobility jako služby (Mobility as a Service – MaaS) začleněny do služby na vyžádání. Zároveň dochází v mnoha městech k posunu směrem ke službám sdílené a kolaborativní mobility (sdílená auta, kola, jízdy na zavolání – „ride-hailing“ a další formy mikromobility), které jsou usnadněny vznikem zprostředkovatelských platforem, což umožňuje snižovat počet vozidel v každodenním provozu.

[27] Komise zejména posoudí vzájemný vztah mezi nařízením (EU) č. 913/2010 a směrnicí 2012/34/EU a nařízením (EU) č. 1315/2013 a směrnicí 92/106/EHS.

[28] Cílem evropských výzkumných a inovačních misí bude poskytnout řešení pro některé z největších výzev, kterým náš svět čelí. Jsou nedílnou součástí rámcového programu Horizont Evropa, který začíná v roce 2021.
https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_cs

37. EU a členské státy musí naplnit očekávání našich občanů, pokud jde o čistší vzduch, snížení hluku a kongesce a odstranění smrtelných nehod v ulicích našich měst. Revizí balíčku pro městskou mobilitu za účelem propagace a podpory těchto udržitelných a zdravých druhů dopravy přispěje Komise ke **zlepšení stávajícího evropského rámce pro městskou mobilitu**. Je zapotřebí jasnějších pokynů k řízení mobility na místní a regionální úrovni, včetně lepšího městského plánování, a k propojení s venkovskými a příměstskými oblastmi, aby měli lidé dojíždějící za prací k dispozici různé možnosti udržitelné mobility. Význam městské mobility pro celkové fungování sítě TEN-T by se měl rovněž odrážet v evropských politikách a finanční podpoře, včetně ustanovení pro řešení tzv. „úseku první/poslední míle“, která budou zahrnovat multimodální uzly mobility, záchytná parkoviště „park-and-ride“ a bezpečnou infrastrukturu pro pěší a cyklisty.

38. Komise bude hledat způsoby, jak zajistit, aby se osobní doprava na vyžádání (taxislužba a služby nájmu vozidla) stala udržitelnější a poskytovala občanům efektivní služby při zachování hladce fungujícího jednotného trhu a řešení sociálních a bezpečnostních problémů. Komise také **pomůže městům modernizovat jejich soubory nástrojů politiky**, a to i v oblastech, jako je mikromobilita, podpora zadávání zakázek[29] na dopravní prostředky s nulovými emisemi, včetně autobusů a trajektů, a související infrastruktura. Lepší informace o nízkoemisních zónách a zónách s nulovými emisemi a společných značkách, jakož i digitální řešení pro dopravní prostředky mohou pomoci zachovat dobře fungující jednotný trh a usnadnit využívání základních svobod.

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 4 – EKOLOGIZACE NÁKLADNÍ DOPRAVY

39. Zelená dohoda pro Evropu požaduje, aby se významná část vnitrozemské nákladní přepravy (75 %), kterou dnes zajišťuje silniční síť, **přesunula na železnici a vodní cesty**. K ekologizaci nákladní dopravy v Evropě může přispět také **pobřežní plavba** a energeticky účinná vozidla s nulovými emisemi. Vzhledem k dosud dosaženému omezenému pokroku je proto třeba urychleně jednat: například podíl železnice na vnitrostátní nákladní dopravě klesl z 18,3 % v roce 2011 na 17,9 % v roce 2018[30].

40. Za účelem podpory ekologizace nákladní dopravy v Evropě **je třeba stávající rámec pro intermodální dopravu výrazně přepracovat** a přeměnit ho na účinný nástroj. Měly by být zváženy možnosti revize regulačního rámce, jako je směrnice o kombinované dopravě, a zavedení ekonomických pobídek pro provoz i infrastrukturu. Motivační mechanismy by měly být založeny na nestranném monitorování výkonnosti v souladu s evropským rámcem pro měření emisí z dopravy a logistiky.

41. **Součástí této transformace musí být multimodální logistika**, a to v městských oblastech i mimo ně. Růst elektronického obchodu výrazně změnil spotřební návyky, ale je třeba zohlednit externí náklady na miliony dodávek, včetně snížení počtu prázdných a zbytečných jízd. Plánování udržitelné městské mobility by proto mělo zahrnovat i rozměr nákladní dopravy prostřednictvím specializovaných plánů udržitelné městské logistiky. Tyto plány urychlí zavádění již dostupných řešení s nulovými emisemi, včetně nákladních kol, automatizovaných dodávek a dronů (bezpilotních letadel) a lepšího využívání vnitrozemských vodních cest vedoucích do měst.

[29] Například hlavním cílem iniciativy Komise „Big Buyers for Climate and Environment“ (Velcí zadavatelé pro klima a životní prostředí) je posílit uplatnění strategického zadávání veřejných zakázek v Evropě prostřednictvím partnerství mezi velkými veřejnými zadavateli, jako jsou města, regiony, nemocnice, ústřední nákupní subjekty, podniky veřejných služeb atd., kteří pracují na konkrétních projektech a podobných výzvách. Tohoto cíle je dosaženo podporou spolupráce mezi velkými zadavateli v oblasti strategických veřejných zakázek s cílem podpořit trh inovativního zboží, služeb a stavebních prací.

[30] Přibližně polovina celkové železniční nákladní dopravy má přeshraniční charakter. Z tohoto důvodu má železniční nákladní doprava silný evropský rozměr, a je tak ještě citlivější na nedostatek interoperability a spolupráce mezi vnitrostátními železničními sítěmi, který může mít vliv na její konkurenceschopnost. Její tradiční náklad, jako jsou suroviny, prošel rozsáhlou průmyslovou transformací a rozšiřující se objem zboží s vyšší hodnotou „just in time“ (přesně na čas) vyžaduje jiné služby.

42. **Nedostatečná překládková infrastruktura** a zejména nedostatek vnitrozemských multimodálních terminálů je v některých částech Evropy výrazný a měl by mít nejvyšší prioritu. Chybějící spoje v multimodální infrastruktuře by měly být uzavřeny. Dopravní systém by měl navíc celkově pracovat efektivněji s dokonalejšími technologiemi překládky. EU potřebuje multimodální výměnu údajů a inteligentní systémy řízení provozu u všech druhů dopravy. A konečně se všechny druhy nákladní dopravy musí spojit prostřednictvím multimodálních terminálů a Komise přijme iniciativy, aby financování EU a další politiky, včetně podpory výzkumu a inovací, byly lépe zaměřeny na řešení těchto otázek a aby zároveň byly plně dodržovány mezinárodní závazky Unie. Tento cíl bude dále podpořen přezkumem pravidel státní podpory pro železnice, která již stanoví pružný rámec pro veřejné financování multimodality.

43. Inovativní společnosti v posledních letech prokázaly, že nákladní železniční doprava může fungovat spolehlivě a být pro zákazníky atraktivní. Výkonnost však stále brzdí řada vnitrostátních pravidel a technických překážek. **Železniční nákladní doprava musí být výrazně posílena** zvýšením kapacity, posílením přeshraniční koordinace a spolupráce mezi provozovateli železniční infrastruktury, lepším celkovým řízením železniční sítě a zaváděním nových technologií, jako je digitální propojení a automatizace. Komise navrhne revizi předpisů upravujících koridory pro železniční nákladní dopravu a koridory hlavní sítě TEN-T. Začlenění těchto koridorů do „evropských dopravních koridorů“ se zaměřením na opatření s rychlým účinkem („quick wins“), jako je délka vlaku, obrys vozu a zdokonalená provozní pravidla, spolu s dokončením klíčových chybějících spojů a úpravou hlavní sítě tak, aby byla plně schopná nákladní dopravy, posílí infrastrukturní rozměr našich opatření na podporu intermodální dopravy. Komise navrhne zlepšení pravidel pro přidělování kapacity železniční dopravy v souladu s probíhajícím projektem přepracování jízdních řádů s cílem zajistit další flexibilní trasy vlaků. Provádění evropských pravidel o hluku ze železniční dopravy pomůže zmírnit související obavy.

44. Podobně platí, že i když po sobě následující akční programy[31] pomohly **vnitrozemské vodní dopravě** zachovat si z velké části svůj podíl na celkové dopravě[32], jsou nutná opatření k zachování tohoto úspěchu a využití nevyužitého potenciálu udržitelným způsobem, a to jak podél koridorů TEN-T, tak v centrech měst, kde mohou vnitrozemské vodní cesty ekologicky transformovat poslední úseky městské logistiky. Komise předloží program NAIADES III s cílem využít tento potenciál vyřešením klíčových výzev, jako je potřeba obnovit říční vozové parky a zlepšit přístup k financování a zároveň zajistit plný soulad s politikami v oblasti životního prostředí, zejména s rámcovou směrnicí o vodě a směrnicí o stanovištích.

45. Kromě toho se díky podpoře TEN-T pro mořské dálnice podařilo zajistit udržitelnější přepravu většího množství nákladu prostřednictvím **pobřežní plavby**. EU nyní musí jít příkladem a zajistit, aby byly evropské námořní oblasti udržitelné, inteligentní a odolné.

Milníky[33] posunu větší části činnosti směrem k udržitelnějším druhům dopravy:

4) Pravidelná hromadná doprava na vzdálenosti kratší než 500 km by měla být do roku 2030 v rámci EU uhlíkově neutrální.

5) Provoz na vysokorychlostní železnici se do roku 2030 zdvojnásobí a do roku 2050 ztrojnásobí[34].

[31] NAIADES I a II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_cs

[32] Doprava po vnitrozemských vodních cestách se mezi lety 2005 a 2017 zvýšila o 6 %.

[33] S přihlédnutím k analýze uvedené v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise byly stanoveny tyto milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení našich cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility, a tím naznačit nutné ambice našich budoucích politik.

6) *Do roku 2030 bude v Evropě nejméně 100 klimaticky neutrálních měst.*
7) *Železniční nákladní doprava vzroste do roku 2030 o 50 % a do roku 2050 se zdvojnásobí*[35].
8) *Doprava po vnitrozemských vodních cestách a pobřežní plavba vzrostou do roku 2030 o 25 % a do roku 2050 o 50 %*[36].

2.3 Musíme zavést správné pobídky, abychom přechod k mobilitě s nulovými emisemi urychlili

46. Jako třetí pilíř našeho přístupu **musí být posíleny pobídky pro uživatele dopravy, aby přijímali udržitelnější rozhodnutí**. Tyto pobídky jsou především ekonomické, konkrétně jde o stanovení ceny uhlíku, zdanění a zpoplatnění infrastruktury, ale měla by být současně zlepšena informovanost uživatelů.

STĚŽEJNÍ INICIATIVA Č. 5 – STANOVENÍ CEN UHLÍKU A POSKYTOVÁNÍ LEPŠÍCH POBÍDEK PRO UŽIVATELE

47. Přes dlouhodobé politické závazky týkající se spravedlivých a účinných cen v dopravě došlo jen k omezenému pokroku. Zásady **„znečišťovatel platí“** a **„uživatel platí“** je třeba neprodleně provést ve všech druzích dopravy. Jen jejich externí náklady spojené se životním prostředím[37] činí každý rok 388 miliard EUR. Internalizací těchto externích nákladů ponesou veškeré náklady uživatelé dopravy místo toho, aby je hradili ostatní členové naší společnosti, a to spustí proces vedoucí k udržitelnějším způsobům dopravy s nižšími externími náklady. **Komise proto bude usilovat o přijetí komplexního souboru opatření za účelem zajištění spravedlivých a účinných cen ve všech druzích dopravy.** Obchodování s emisemi, poplatky za infrastrukturu, daně z energie a vozidel se musí spojit ve vzájemně kompatibilní, doplňkové a soudržné politice.

48. Konkrétně **systém EU pro obchodování s emisemi je nejdůležitějším nástrojem stanovování cen uhlíku** za účelem internalizace nákladů spojených s emisemi CO_2. Komise navrhne rozšíření systému EU pro obchodování s emisemi (EU ETS) na odvětví námořní dopravy. Pokud jde o letectví, bude předložen návrh na revizi směrnice o systému EU pro obchodování s emisemi, zejména za účelem snížení počtu povolenek v uvedeném systému přidělovaných leteckým společnostem zdarma. Jak již bylo oznámeno v Zelené dohodě pro Evropu, další rozšíření systému by mohlo zahrnovat emise ze silniční dopravy, a v současné době se pracuje na posouzení dopadů. Příjmy z EU ETS lze investovat do výzkumu a inovací EU, a dosáhnout tak dalšího snížení emisí. Komise také navrhne provést prostřednictvím revize směrnice o ETS v roce 2021 program ICAO na kompenzaci a snižování emisí oxidu uhličitého v mezinárodním civilním letectví[38] (CORSIA). V IMO bude EU prosazovat, aby se pokročilo v diskusích o tržních nástrojích jako střednědobém opatření k provádění strategie snižování emisí skleníkových plynů.

---

[34] Ve srovnání s rokem 2015.
[35] Ve srovnání s rokem 2015.
[36] Ve srovnání s rokem 2015.
[37] Studie s názvem Sustainable transport infrastructure charging and internalisation of transport externalities (Udržitelné zpoplatnění dopravní infrastruktury a internalizace externích vlivů v dopravě) (červen 2019) se týkala přímých emisí CO_2 a látek znečišťujících ovzduší, nepřímých emisí CO_2 a látek znečišťujících ovzduší z výroby energie, znečištění ovzduší a nadměrných škod způsobených hlukem a poškození přírodních stanovišť. Celkové daně a poplatky vybrané v tomto odvětví se odhadují na nejméně 340 miliard EUR. Podle studie činí náklady na zpoždění způsobené kongescí dalších 228 miliard EUR. Externí náklady spojené s dopravními nehodami byly odhadnuty na 250 miliard EUR. Studie rovněž odhadla celkové náklady na infrastrukturu na 256 miliard EUR. U přístavů a letišť pokrývají celkové daně a náklady na infrastrukturu pouze ty hlavní. To vše jsou údaje pro EU-27.
Zdroj: Studie Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities (Udržitelné zpoplatnění dopravní infrastruktury a internalizace externích vlivů v dopravě) (červen 2019)
https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_cs
[38] https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx

49. **Dotace na fosilní paliva by měly skončit**. Při revizi směrnice o zdanění energie bude Komise usilovat o sladění zdanění energetických produktů a elektřiny s politikami EU v oblasti energetiky a klimatu. V rámci probíhajícího posouzení dopadů se podrobně zabývá stávajícími daňovými výjimkami, a to i v případě leteckých a námořních paliv, a v roce 2021 předloží návrh, jak nejlépe odstranit případné mezery v právních předpisech. Zdanění různých paliv na základě energetického obsahu by mělo být lépe sladěno a mělo by být lépe motivováno zavádění využívání udržitelných paliv v dopravě.

50. **Je třeba dosáhnout významného pokroku v oblasti efektivního zpoplatnění využívání infrastruktury**, zejména v silniční dopravě. To má zásadní význam pro internalizaci nákladů na škody na infrastruktuře, ale je také nutné řešit náklady na znečištění a kongesci, které nese společnost. Komise důrazně vyzývá Evropský parlament a Radu, aby na základě návrhu Komise změnily směrnici o eurovinětě tak, aby dostála ambicím Zelené dohody pro Evropu. Inteligentní zpoplatnění silnic na základě ujeté vzdálenosti s různými sazbami podle typu vozidla a doby používání je účinným nástrojem, který motivuje k udržitelným a ekonomicky efektivním rozhodováním, řízení dopravy a snižování kongesce.

51. V současné době ani jednotlivci plánující si cestu, ani zasilatelé / provozovatelé logistiky organizující dodávky dostatečně nezohledňují environmentální stopu. Částečně je to způsobeno tím, že nemají k dispozici **správné informace**, včetně dostupných alternativ. **Měla by být zřetelně uvedena nejudržitelnější alternativa**. Díky odpovídajícím informacím o environmentální stopě a systematičtější možnosti spotřebitelů dobrovolně započítávat emise u svých cest budou mít spotřebitelé a podniky možnost udržitelněji rozhodovat o dodávkách a dopravě.

52. Komise proto plánuje **vytvořit evropský rámec pro harmonizované měření emisí skleníkových plynů z dopravy a logistiky** na základě celosvětových norem, který by pak mohl podnikům a konečným uživatelům poskytovat odhad uhlíkové stopy jejich volby a zvýšit poptávku konečných uživatelů a spotřebitelů po udržitelnějších řešeních v oblasti dopravy a mobility a zároveň se vyhnout lakování nazeleno („greenwashing“). Právo na informace o uhlíkové stopě konkrétní cesty by se mohlo stát novým právem cestujících a v tomto případě by se mělo vztahovat na všechny druhy dopravy.

53. Naše schopnost snížit dopad na životní prostředí závisí z podstatné části na našich rozhodnutích. **Evropský klimatický pakt** ukáže a bude podporovat celou řadu možností, které mají občané k dispozici pro efektivní a zdravější a méně znečišťující způsoby cestování. Hraje důležitou úlohu při zvyšování informovanosti o mobilitě s nulovými emisemi, při podpoře jejího využívání a při prosazování opatření ve strategiích společností a měst zaměřených na ekologičtější mobilitu.

Milníky[39] internalizace externích nákladů na dopravu, též prostřednictvím systému EU pro obchodování s emisemi:

9) Do roku 2030 bude železniční a vodní intermodální doprava schopna rovnocenně konkurovat silniční dopravě v EU[40].

10) Všechny externí náklady na dopravu v EU budou nejpozději od roku 2050 hradit uživatelé dopravy.

[39] S přihlédnutím k analýze uvedené v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise byly stanoveny tyto milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení našich cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility, a tím naznačit nutné ambice našich budoucích politik.

[40] Z hlediska podílu internalizovaných externích nákladů.

3 INTELIGENTNÍ MOBILITA – DOSAŽENÍ PLYNULÉHO, BEZPEČNÉHO A ÚČINNÉHO PROPOJENÍ

54. Lidé by měli mít možnost po celou dobu své cesty využívat plynulou multimodální dopravu prostřednictvím několika možností udržitelné mobility, která je ve stále vyšší míře řízena digitalizací a automatizací. Vzhledem k tomu, že budoucí mobilitu cestujících a nákladu budou utvářet inovace, měl by existovat vhodný rámec a faktory pro usnadnění tohoto přechodu, který může zlepšit efektivitu a udržitelnost dopravního systému.

55. Pro úspěšný přechod je klíčové přijetí ze strany veřejnosti a společnosti, a proto budou plně respektovány mimo jiné evropské hodnoty, etické normy, rovnost, pravidla ochrany údajů a soukromí, které budou středobodem těchto snah, a prioritně bude řešena kybernetická bezpečnost.

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 6 – REALIZACE PROPOJENÉ A AUTOMATIZOVANÉ MULTIMODÁLNÍ MOBILITY

56. **EU musí plně využívat inteligentní digitální řešení a inteligentní dopravní systémy (ITS)** Propojené a automatizované systémy mají obrovský potenciál zásadně zlepšit fungování celého dopravního systému a přispět k našim cílům v oblasti udržitelnosti a bezpečnosti. Opatření se zaměří na podporu integrace jednotlivých druhů dopravy do fungujícího multimodálního systému.

57. Evropa se musí chopit příležitostí, které nabízí **propojená, spolupracující a automatizovaná mobilita**. Ta může zajistit mobilitu pro všechny, ušetřit cenný čas a zlepšit bezpečnost silničního provozu. Komise bude podporovat výzkum a inovace, pokud možno pomocí nového evropského partnerství v oblasti propojené, spolupracující a automatizované mobility, s nímž počítá program Horizont Evropa, a prostřednictvím dalších partnerství zaměřených na digitální technologie. Taková partnerství jsou důležitá, pokud jde o rozvoj a provádění společného, soudržného a dlouhodobého evropského výzkumného a inovačního programu, a to propojením aktérů celého hodnotového řetězce. EU musí zajistit, aby bylo úsilí dobře koordinováno a aby se výsledky dostaly na trh. Je třeba se zabývat například nedostatečnou harmonizací a koordinací příslušných pravidel silničního provozu a odpovědností za automatizovaná vozidla. Základní myšlenkou je zajistit, aby se Evropa stala světovou jedničkou ve vývoji a zavádění služeb a systémů propojené, spolupracující a automatizované mobility, a tím významně přispět k vedoucímu postavení Evropy v bezpečné a udržitelné silniční dopravě[41].

58. Komise prozkoumá možnosti **další podpory bezpečné, inteligentní a udržitelné silniční dopravy** v rámci činnosti stávající agentury nebo jiného subjektu. Tento orgán by mohl podporovat zavádění a řízení ITS a udržitelnou propojenou a automatizovanou mobilitu v celé Evropě. Mohl by usnadnit přípravu příslušných technických pravidel, včetně pravidel v oblasti přeshraničního využívání automatizovaných vozidel a budování infrastruktury pro dobíjení a doplňování paliva, s nimiž počítají právní předpisy Unie a které má schválit Komise. Taková pravidla by následně vytvořila synergie mezi členskými státy. Mohla by například posloužit při přípravě návrhů metod technických prohlídek a provádění dalších konkrétních úkolů v oblasti bezpečnosti silničního provozu, jakož i při shromažďování příslušných údajů. Mohla by také plnit konkrétní úkoly v oblasti silniční dopravy v případě velkých komplikací, jako je pandemie COVID-19, kde byla nutná mimořádná opatření a řešení, jako jsou tzv. „zelené pruhy“[42].

[41] Další partnerství zaměřená na základní otázky přenositelnosti údajů by měla chránit uživatele a nabízet jim jasný a transparentní pohled na to, jak lze údaje využívat nebo předávat.

[42] C(2020) 1897 final, sdělení „o zavádění tzv. zelených pruhů podle Pokynů týkajících se opatření správy hranic v zájmu ochrany zdraví a zajištění dostupnosti zboží a základních služeb“ a COM(2020) 685 final, sdělení „o úpravě dopravních zelených pruhů v zájmu udržení chodu hospodářství během opětovného vypuknutí pandemie COVID-19“.

59. **Plánování a nákup přepravních dokladů pro multimodální cesty** jsou těžkopádné, protože chybí vhodný rámec pro celoevropské, integrované, multimodální informace, prodej přepravních dokladů a platební služby. Řešení tohoto problému bude zahrnovat překonání nedostatečné dostupnosti a přístupnosti údajů, nepříliš optimální spolupráce mezi dodavateli a prodejci, v některých případech absence digitálních přepravních dokladů, nedostatečné interoperability platebních systémů a existence odlišných licenčních a distribučních dohod. EU musí transformovat svůj právní rámec tak, aby podporoval multimodální informační služby o cestování, služby rezervací a prodeje přepravních dokladů a zároveň zohledňoval práva a povinnosti on-line zprostředkovatelů a poskytovatelů multimodálních digitálních služeb, kteří prodávají přepravní doklady a/nebo služby mobility. Komise přezkoumá, zda jsou sdílení údajů v silniční a železniční osobní dopravě, včetně údajů o tarifech, a způsoby prodeje vhodné pro daný účel. Chytré a interoperabilní platební služby a přepravní doklady na druhé straně vyžadují další vývoj; pokud by byly zavedeny jako standardní požadavek v jakékoli příslušné veřejné zakázce, podpořilo by se jejich větší využití.

60. Vize plynulého cestování a the digitalizace výměny informací je důležitá zejména pro pozemní dopravu. **Budoucí mobilita by měla poskytnout elektronické možnosti u všech druhů dopravy** určené jak pro profesionály, tak pro soukromé řidiče. Digitální osvědčení pro řidiče, vozidla a informace o přepravě zboží, též v podobě elektronických nákladních listů, snadné a cenově dostupné využívání přeshraničních pronájmů automobilů, bezkontaktní platby za parkování a mýtné a lepší informace o oblastech, v nichž města či místní orgány omezují používání automobilů za účelem řešení kongesce nebo zlepšování kvality ovzduší, to vše by přispělo k plynulejšímu zážitku z jízdy. Dostupnost elektronických osvědčení a informací o nákladní dopravě by rovněž usnadnila digitální prosazování, zatímco sledování a dohledávání zboží v reálném čase by bylo významným krokem k dokončení jednotného digitálního trhu, ekonomice reálného času a ekologické transformaci.

61. K vytvoření skutečně inteligentního dopravního systému je třeba se zaměřit i na **efektivní přidělování kapacity a řízení dopravy**, aby nedocházelo k nedostatku kapacity a snižovaly se emise CO_2. Prioritou pro Komisi a pro nástroj Next Generation EU zůstává zavedení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) a jednotného evropského nebe: investice do jeho zavádění se plně započítávají do cílů digitálních výdajů a podstatně se promítají do cílů v oblasti výdajů na ochranu klimatu. Je zapotřebí další úsilí o rozvoj systémů automatizace vlaků a uspořádání letového provozu (ATM), například prostřednictvím společných podniků. Komise zvažuje takové společné podniky pro program Horizont Evropa (např. Shift2Rail (S2R) a společné podniky SESAR) a další budoucí partnerství v rámci uvedeného programu. Další rozvoj kontrolních a informačních systémů pro provoz plavidel (VTMIS) usnadní bezpečné zavádění automatizovaných a autonomních operací na moři.

62. Komise navrhne **aktualizovat technické specifikace pro interoperabilitu (TSI)** tak, aby zahrnovaly nové technologie jako 5G a satelitní data a poskytovaly snadno modernizovatelnou a společnou systémovou architekturu, aby na přeshraničních hlavních tratích opravdu došlo k automatizaci železniční dopravy a řádnému řízení dopravy. Je to nezbytné proto, aby mohl být ERTMS těžištěm digitálního železničního systému[43].

63. Pokud jde o letectví, zlepšení účinnosti uspořádání letového provozu (ATM) skýtá velký potenciál pro modernizaci a udržitelnost a pomáhá snižovat nadměrné spalování paliva a

[43] Pomůže to urychlit digitalizaci železničního provozu spolu s budoucím železničním mobilním komunikačním systémem (FRMCS) a realizaci konceptu „Gigabit Train“.

emise CO_2 způsobené neefektivitou letů a roztříštěností vzdušného prostoru[44]. Cestování rovněž usnadní **dokončení a účinné provádění jednotného evropského nebe** (SES): modernizovaný regulační rámec a digitální infrastruktura ATM pomohou snížit počet míst, v nichž dochází ke kapacitním omezením, a umožní zvýšit časovou přesnost odletů a příletů. Legislativní proces týkající se jednotného evropského nebe by proto měl být neprodleně dokončen.

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 7 – INOVACE, DATA A UMĚLÁ INTELIGENCE PRO INTELIGENTNĚJŠÍ MOBILITU

64. **Proaktivní formování naší budoucí mobility prostřednictvím vývoje a ověřování nových technologií a služeb jsou nezbytné proto, abychom si udrželi náskok**. EU proto vytvoří příznivé podmínky pro vývoj nových technologií a služeb a veškeré nezbytné legislativní nástroje pro jejich ověřování. V blízké budoucnosti můžeme očekávat vznik a širší využívání dronů (bezpilotních letadel) pro komerční využití, autonomních vozidel, systému hyperloop, vodíkových letadel, elektrických osobních leteckých dopravních prostředků, elektrické vodní dopravy a čisté městské logistiky. Klíčové je **prostředí umožňující tyto přelomové technologie mobility**, aby se EU mohla stát pro inovátory prvořadou destinací. Začínající podniky a vývojáři technologií potřebují k pilotnímu testování a zavádění svých produktů pružný regulační rámec. Komise bude pracovat na usnadnění testování a zkoušek a na přizpůsobení regulačního prostředí inovacím, aby podpořila uplatnění řešení na trhu.

65. Komise bude **podporovat výzkum a zavádění inovativních a udržitelných technologií v dopravě**. Investice do přelomových řešení připraví půdu pro významné průlomy a ekologické přínosy v příštích letech a desetiletích. Dnešní výzkumné programy EU budou mít zásadní význam pro budoucí nasazení, a to prostřednictvím nástrojů, jako je Nástroj pro propojení Evropy (CEF), Fond soudržnosti, Evropský fond pro regionální rozvoj nebo InvestEU.

66. **Komise plně podporuje využívání dronů a bezpilotních letadel** a bude dále rozvíjet příslušná pravidla, včetně pravidel týkajících se systému U-space, aby byl vhodný pro zvýšení bezpečné a udržitelné mobility. Komise rovněž přijme „strategii pro drony 2.0“, která stanoví možné způsoby, jak řídit další rozvoj této technologie a jejího právního a obchodního prostředí.

67. **EU musí** pro realizaci digitální transformace odvětví dopravy **zajistit, aby existovaly klíčové digitální předpoklady**, mezi něž patří elektronické komponenty pro mobilitu, síťová infrastruktura, cloudové zdroje, technologie a správa dat a umělá inteligence. EU by měla dále posilovat své průmyslové kapacity související s digitálním dodavatelským řetězcem. To zahrnuje návrh a výrobu komponentů, softwarových platforem a technologií internetu věcí pro další elektrifikaci a automatizaci v dopravě a mobilitě[45].

68. EU musí rovněž zajistit **nejvyšší úroveň a výkonnost digitální infrastruktury**, zejména prostřednictvím sítě **5G**, která nabízí širokou škálu služeb a pomáhá dosáhnout vyšší úrovně automatizace napříč různými aplikacemi mobility. Kromě toho je třeba vyvinout další úsilí k dosažení cíle nepřerušeného pokrytí hlavních dopravních koridorů po celé Evropě díky infrastruktuře propojení 5G, jak je stanoveno v akčním plánu 5G pro rok 2016[46]. Zásadní je mít dobře fungující jednotný digitální trh.

[44] To může snížit emise z letecké dopravy až o 10 % a rovněž by uspořádání letového provozu mohlo pomoci řešit dopady letectví na klima, které nejsou spojeny s CO_2.
[45] EU posílí svou podporu této oblasti prostřednictvím společného podniku pro klíčové digitální technologie a podporu pro nízkopříkonové technologie a technologie zabezpečených procesorů.
[46] COM(2016)588 final, „Akční plán 5G pro Evropu“.

69. Pro automatizaci všech druhů dopravy začíná nabývat zásadního významu **umělá inteligence** (AI), přičemž jádrem jsou digitální technologie a komponenty. Komise si představuje špičkový důvěryhodný ekosystém umělé inteligence, který bude utvářen financováním výzkumu, inovací a zavádění prostřednictvím programů Horizont Evropa a Digitální Evropa. V této souvislosti bude Komise v rámci programu Digitální Evropa podporovat testovací a experimentální zařízení umělé inteligence pro inteligentní mobilitu.

70. Digitální transformace odvětví dopravy a mobility vyžaduje další úsilí týkající se **dostupnosti, přístupu a výměny údajů**. V současné době mu často brání nejasné regulační podmínky, neexistence trhu EU pro poskytování údajů, absence povinnosti shromažďovat a sdílet údaje, nekompatibilní nástroje a systémy pro sběr a sdílení údajů, odlišné normy nebo obavy o svrchovanost v oblasti údajů. Nezbytná je rovněž dostupnost údajů a statistik, zejména údajů v reálném čase, neboť ty umožňují lepší služby občanům nebo transparentnost dodavatelských řetězců v nákladní dopravě.

71. Komise proto navrhne další opatření k **vybudování společného evropského prostoru pro data o mobilitě**. Vezme v úvahu horizontální řízení stanovené ve strategii pro data[47] a v zákoně o údajích a zásadu technologické neutrality. Cílem je shromažďovat, propojovat a zpřístupňovat údaje za účelem splnění cílů EU, od udržitelnosti po multimodalitu. Tento datový prostor pro mobilitu by měl fungovat v součinnosti s dalšími důležitými systémy včetně energetiky, družicové navigace a telekomunikací a zároveň by měl být kyberneticky bezpečný a slučitelný s normami Unie pro ochranu údajů. Současně musí být zachovány rovné podmínky pro údaje v hodnotovém řetězci, aby se mohlo inovacím dařit a aby mohly vznikat nové obchodní modely. Komise zváží různé možnosti regulace, aby provozovatelé získali bezpečný a důvěryhodný prostor pro sdílení svých údajů v rámci jednotlivých odvětví i mezi nimi, aniž by byla narušena hospodářská soutěž, a zároveň byla dodržována ochrana soukromí a mezinárodní závazky Unie.

72. Vzhledem k tomu, že přístup k údajům o vozidlech bude užitečný pro sdílení údajů o dopravě a inteligentní mobilitu, navrhne Komise v roce 2021 novou iniciativu týkající se přístupu k údajům o automobilech, prostřednictvím níž navrhne vyvážený rámec zaručující spravedlivý a účinný přístup poskytovatelů služeb mobility k údajům o vozidlech.

Milníky[48] na cestě k inteligentní mobilitě

11) Do roku 2030 usnadní bezproblémovou multimodální osobní dopravu integrované elektronické přepravní doklady a nákladní doprava bude bezpapírová.

12) Do roku 2030 bude ve velkém měřítku rozšířená automatizovaná mobilita.

4 ODOLNÁ MOBILITA – ODOLNĚJŠÍ JEDNOTNÝ EVROPSKÝ DOPRAVNÍ PROSTOR: PRO INKLUZIVNÍ PROPOJENÍ

73. **Doprava byla jedním z odvětví nejvíce zasažených pandemií COVID-19**[49], přičemž škody pramenily z obrovského poklesu poptávky, k němuž došlo po přijetí nezbytných opatření k omezení a zmírnění rizika. To vedlo k narušení dodavatelského řetězce, prudkému snížení počtu zahraničních i vnitrostátních cest a poklesu cestovního ruchu a ke snížení propojenosti v rámci celé EU. Výsledkem byly rovněž obrovské provozní a finanční

[47] COM(2020) 66 final „Evropská strategie pro data“.

[48] S přihlédnutím k analýze uvedené v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise byly stanoveny tyto milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení našich cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility, a tím naznačit nutné ambice našich budoucích politik.

[49] Například v květnu 2020 byl dopad přibližně –90 % leteckého provozu ve srovnání se situací o rok dříve (Zdroj: Eurocontrol), –85 % osobní dálkové železniční dopravy, –80 % regionální osobní železniční dopravy (včetně příměstské), téměř úplné zastavení mezinárodní osobní železniční dopravy (Zdroj: AER); více než –90 % u výletních a osobních lodí v polovině dubna ve srovnání se situací o rok dříve (Zdroj: EMSA).

potíže mnoha podniků působících v odvětví dopravy, z nichž mnohé jsou malé a střední podniky (MSP). **Tato strategie musí pomoci celému odvětví a příslušným ekosystémům, jako je cestování a cestovní ruch, aby se lépe odrazily ode dna této krize a staly se ekologičtějšími, inteligentnějšími a odolnějšími.**

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 8 – POSÍLENÍ JEDNOTNÉHO TRHU

74. **EU má nyní příležitost vybudovat systém mobility, který bude udržitelný, inteligentní a odolný: systém pro budoucí generace.** Předchozí hodnocení Komise ukázalo potřebu rozsáhlých a rychlých investic, včetně významných veřejných a soukromých investic na vnitrostátní úrovni: dodatečné investice na období 2021–2030 do dopravních prostředků (včetně kolejových vozidel, plavidel a letadel) a do budování infrastruktury pro obnovitelná a nízkouhlíková paliva se oproti předchozímu desetiletí odhadují na 130 miliard EUR ročně[50]. Vyřešení „nedostatku investic do ekologické a digitální transformace“ infrastruktury by znamenalo dalších 100 miliard EUR ročně[51]. Jen na dokončení hlavní sítě TEN-T a její vybudování jako skutečně multimodálního systému je v příštích deseti letech zapotřebí 300 miliard EUR. Tyto **investice jsou klíčové pro posílení jednotného trhu**.

75. **Investice je nutné koordinovat a musí se stát v rámci programů financování EU včetně nástroje na podporu oživení Next Generation EU prioritou**, a to podle následujících zásad. Zaprvé, u projektů s nejvyšší sociální, environmentální, hospodářskou a evropskou přidanou hodnotou a s přímým dopadem na pracovní místa, růst a odolnost by měla být upřednostněna nevratná podpora, zejména z nové facility na podporu oživení a odolnosti, EFRR, Fondu soudržnosti a inovačního fondu. Nástroj pro propojení Evropy je hlavní nástroj k financování rozvoje infrastruktury s maximální přidanou hodnotou EU při současném začlenění ekologických a digitálních cílů. Zadruhé, selhání trhu a neoptimální úroveň investic v prioritních oblastech politiky by měly být řešeny prostřednictvím nástrojů financování, zejména prostřednictvím oken Programu InvestEU pro udržitelnou infrastrukturu a pro výzkum, inovace a digitalizaci, které budou případně doplněny dalšími nástroji pro kombinování zdrojů. Zatřetí, politika EIB v oblasti poskytování úvěrů v dopravě by měla rovněž přispět k dosažení cílů strategie tím, že nabídne komplexní rámec, který přiláká soukromé investice za účelem zlepšení odolnosti a urychlení zavádění udržitelných a inteligentních technologií ve všech druzích dopravy.

76. Investice do oživení odvětví dopravy by měly doplnit **investice podniků do udržitelnější a digitální mobility**. Technická screeningová kritéria založená na nařízení o taxonomii[52] by měla být definována pro všechny druhy dopravy a zároveň by měla zohledňovat zvláštní investiční potřeby. Financování udržitelných investic do dopravy by rovněž mohlo vycházet z připravovaného standardu EU pro zelené dluhopisy zakotveného v taxonomii EU. Nadcházející revize pravidel státní podpory v oblasti dopravy musí být také využita k přechodu odvětví k udržitelnosti a musí poskytnout všem druhům dopravy více příležitostí soutěžit o dotace za rovných podmínek.

77. K vybudování důvěryhodného seznamu životaschopných projektů a urychlení investic je zapotřebí poradenská **podpora pro veřejné orgány a předkladatele projektů**. To lze zajistit prostřednictvím nástroje pro technickou podporu a Poradenského centra InvestEU,

[50] COM(2020) 562 final, „Zvýšení cílů Evropy v oblasti klimatu do roku 2030 – Investice do klimaticky neutrální budoucnosti ve prospěch našich občanů“.
[51] SWD(2020) 98 final, na základě odhadů týkajících se TEN-T a výpočtů EIB. Tento odhad nezahrnuje náklady na opravy ani náklady na pravidelnou obnovu vozového parku, které však mohou být zpožděny z důvodu dopadu pandemie COVID-19 na dopravní společnosti.
[52] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088, Úř. věst. L 198, 22.6.2020, s. 13.

jakož i prostřednictvím technické pomoci dostupné v rámci programů financovaných na základě politiky soudržnosti.

78. **Malé a střední podniky[53] potřebují snazší přístup k financím**, zejména na obnovu vozového parku a další inovativní a zelené investice. Toho lze dosáhnout jasnější komunikací a vedením, specializovanou administrativní podporou a zjednodušenými režimy finanční podpory. Podpora vytváření společného financování, fondů a dalších zprostředkovatelských mechanismů zajistí kritické množství nutné pro přístup k financím. Členské státy by měly určit jednotné kontaktní místo, kde by podniky mohly o takovou podporu požádat.

79. Investice do **dopravní infrastruktury** v celé EU jsou klíčem k zajištění propojení, udržitelného fungování hospodářství a soudržnosti mezi členskými státy. Proto je nyní nutné provést revizi evropského rámce pro správu ekonomických záležitostí: EU musí podporovat investice do dopravy založené na třídě aktiv infrastruktury EU. Taková třída by mohla zahrnovat infrastrukturní projekty, jejichž realizace je založena na evropském strategickém plánování, jako jsou projekty TEN-T. Komise rovněž zajistí, aby nové hlavní směry TEN-T byly v souladu se zásadou „významně nepoškozovat“ a se Zelenou dohodou pro Evropu. Infrastruktura musí být rovněž přizpůsobena změně klimatu a musí být odolná vůči katastrofám a Komise se bude touto otázkou zabývat jak v přezkumu TEN-T, tak ve strategii pro přizpůsobení se změně klimatu, a to i prostřednictvím zvláštních pokynů, jak dosáhnout odolnosti vůči změně klimatu.

80. **Je třeba učinit všechny nezbytné kroky k včasnému dokončení TEN-T.** Komise navrhne posílit úlohu evropských koordinátorů, kteří se budou zasazovat o pokrok v dopravních koridorech napříč kontinentem a usilovat o jejich dokončení do roku 2030. EU musí upřednostnit smazání rozdílů mezi východem a západem a mezi severem a jihem z hlediska moderní infrastruktury. Úspěchy Øresundského mostu mezi Dánskem a Švédskem a vysokorychlostní železniční sítě mezi Paříží, Londýnem, Bruselem, Amsterodamem a Kolínem nad Rýnem ukazují, že je nutné bezodkladně dokončit projekty jako Rail Baltica, Lyon-Turín, Y-basque, Fehmarn, Brenner, Drážďany-Praha, Vídeň-Bratislava-Budapešť, Seina-Šelda a mnoho dalších. Pro integraci všech členských států do evropského železničního systému budoucnosti bude zapotřebí více přeshraničních projektů, které následně vytvoří hladká propojení pro přeshraniční železniční dopravu po celé Evropě. Současně bude zachována dostupnost pro venkovské a odlehlé regiony.

81. Zároveň se musí **z investic financovat modernizace vozových parků a flotil všech druhů dopravy**. To je nezbytné k zajištění využití technologií s nízkými a nulovými emisemi, a to i prostřednictvím programů modernizace a vhodných programů obnovy ve všech druzích dopravy. K nákladově efektivnímu plnění tohoto úkolu může přispět větší využívání společných a přeshraničních veřejných zakázek v rámci EU na základě zásady ekonomicky nejvýhodnější nabídky. Podpora takových obnov vozových parků a flotil, která je poskytována v souladu s mezinárodními závazky EU v oblasti dotací a pravidly EU pro státní podporu, pomůže zachovat prosperující výrobní ekosystém v oblastech, kde má Evropa strategickou technologickou výhodu, jako je odvětví výroby letadel, vlaků a plavidel. To by zvýšilo vyhlídky na vybudování odpovídajících výrobních kapacit a dodavatelských hodnotových řetězců v rámci evropského zpracovatelského průmyslu v souladu s novou průmyslovou strategií pro Evropu[54] a na zachování technologického prvenství výrobní základny EU.

[53] V odvětví přepravních a skladovacích služeb v EU-27 bylo v roce 2017 více než 1,1 milionu podniků, které zaměstnávaly 8,1 % z celkového počtu osob pracujících v nefinanční obchodní sféře. Více než polovinu z nich zaměstnávají malé a střední podniky.
[54] COM(2020) 102 final, „Nová průmyslová strategie pro Evropu“

82. V návaznosti na úspěch Evropské bateriové aliance[55] **Komise** pomocí regulačních a finančních nástrojů **podporuje strategické hodnotové řetězce (včetně baterií, surovin, vodíku a obnovitelných a nízkouhlíkových paliv)**[56]. To je zásadní pro zajištění bezpečných dodávek materiálů a technologií nezbytných pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a pro zabránění závislosti Evropy na externích dodavatelích ve strategických odvětvích za účelem dosažení větší strategické autonomie. Evropa musí využít svá vesmírná zařízení, která všem druhům dopravy poskytují satelitní služby, data a komunikaci a jsou pro propojenou, spolupracující a automatizovanou mobilitu obzvláště významná.

83. Jednotný evropský dopravní prostor je integrovanější než kdy dříve, ale stále zdaleka není dokončen. **Překážky volného pohybu zboží a služeb přetrvávají,** stejně jako překážky spravedlivé hospodářské soutěže, příslušná pravidla nejsou včas prováděna nebo řádně vymáhána.

84. Pandemie COVID-19 ukázala na zranitelnost jednotného trhu. Nepřerušené pozemní, vodní a letecké nákladní služby mají zásadní význam pro přepravu zboží a vstupů do zpracovatelského průmyslu, fungování jednotného trhu EU a účinnou reakci EU na současné a budoucí krize. Je třeba zvýšit úsilí o zajištění multimodality a interoperability mezi různými druhy dopravy a **urychlit dokončení jednotného evropského dopravního prostoru**.

85. Musí být zachována integrita jednotného trhu a rovné podmínky pro hospodářské subjekty, mimo jiné tím, že se zajistí, aby nedocházelo k diskriminaci mezi zavedenými a novými účastníky trhu, například při poskytování státní podpory, a aby se nevytvářely nové překážky pro hospodářskou soutěž. **Komise bude důsledně usilovat o prosazování pravidel EU** a podle potřeby přezkoumá nebo navrhne právní předpisy k odstranění překážek volného pohybu zboží a služeb ovlivňujících dopravu. Komise se přitom bude snažit zlepšit efektivitu dopravního systému a přepravních operací, například tím, že bude usilovat o snížení počtu jízd bez nákladu, čímž se zamezí škodlivým emisím a znečištění.

86. Aby bylo možné dosáhnout všech cílů této strategie, je třeba podporovat úsilí o modernizaci všech druhů dopravy, aby měli občané EU k dispozici inteligentní propojení za dostupné a transparentní ceny. V oblasti letectví Komise navrhne **revizi nařízení o leteckých službách**[57]. Cílem bude chránit zájmy spotřebitelů při zajištění nejvyšších úrovní letecké bezpečnosti, utvářet odolné a konkurenceschopné evropské odvětví leteckých služeb a zachovat vysoce kvalitní pracovní místa. Tuto iniciativu doplní modernizace pravidel EU upravujících letištní poplatky, letištní časy a počítačové rezervační systémy. Pokud jde o železniční dopravu, Komise posoudí, zda stávající **pravidla týkající se poplatků za přístup k infrastruktuře** nabízejí správné pobídky k posílení konkurenčních trhů a atraktivity železniční dopravy.

87. Aby se v budoucnu předešlo výpadkům, **připraví Komise** v reakci na výzvu Rady **nouzový plán (nouzové plány) pro případ krize**, který (které) spojí orgány EU a orgány členských států se zástupci odvětví. Jeho cílem by mělo být zajištění kontinuity činnosti a koordinace protiopatření v odvětví dopravy na základě pokynů a právních předpisů vypracovaných během pandemie COVID-19, například pro tzv. zelené pruhy[58]. Komise

[55] Evropská bateriová aliance založená v roce 2017 sdružuje více než 500 subjektů a získala kombinované investice ve výši 100 miliard EUR oznámené v rámci celého hodnotového řetězce EU.
[56] https://www.eba250.com/; https://erma.eu/; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_cs
[57] Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství.
[58] C(2020) 1897 final, sdělení „o zavádění tzv. zelených pruhů podle Pokynů týkajících se opatření správy hranic v zájmu ochrany zdraví a zajištění dostupnosti zboží a základních služeb“ a COM(2020) 685 final, sdělení „o úpravě dopravních zelených pruhů v zájmu udržení chodu hospodářství během opětovného vypuknutí pandemie COVID-19“.

posoudí možnosti přijetí nových opatření v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví a nových provozních opatření a stanovení harmonizované minimální úrovně základních dopravních služeb, aby byl lépe zajištěn nepřetržitý provoz nákladní dopravy a služeb osobní dopravy v krizových situacích. EU bude rovněž možná muset upravit stávající právní předpisy v oblasti dopravy, aby bylo možné rychle reagovat na krize.

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 9 – ZAJIŠTĚNÍ SLUŠNÉ A SPRAVEDLIVÉ MOBILITY PRO VŠECHNY

88. Hospodářský otřes zdůraznil potřebu **cenově přijatelné, dostupné a spravedlivé mobility** pro cestující a ostatní uživatele dopravních služeb. Jednotný trh v dopravě sice skutečně zvýšil propojitelnost, mobilita však zůstává nákladná pro osoby s nízkým disponibilním příjmem a není dostatečně dostupná pro osoby se zdravotním postižením či sníženou schopností pohybu a orientace a pro osoby s nízkou gramotností v oblasti informačních technologií. Ve venkovských, okrajových a odlehlých oblastech, včetně nejvzdálenějších regionů a ostrovů, bude zlepšení spojení veřejnou dopravou zásadní pro zaručení neomezeného přístupu k mobilitě pro všechny.

89. Posun směrem k udržitelné, inteligentní a odolné mobilitě musí být spravedlivý, jinak hrozí, že se neuskuteční. Komise proto zajistí, aby byly možnosti v rámci **mechanismu spravedlivého přechodu důkladně prozkoumány, aby tato nová mobilita byla dosažitelná a finančně dostupná ve všech regionech a pro všechny cestující, včetně cestujících se zdravotním postižením a sníženou schopností pohybu a orientace.** Komise bude i nadále v méně rozvinutých členských státech a regionech pomáhat poskytováním podpory z Fondu soudržnosti a EFRR.

90. Kromě toho by závazky veřejné služby měly být ještě cílenější a účinnější a měly by pokud možno sloužit přechodu na multimodální systém. Aby bylo zaručeno co nejlepší využití veřejných peněz a podpory, musí být vnitrostátní a místní orgány schopny **využít závazky veřejné služby ke zlepšení propojení** a k zohlednění konkrétních politických cílů. Toho lze dosáhnout prostřednictvím kritérií udržitelnosti závazků veřejné služby, jako je kritérium, podle něhož nelze závazky veřejné služby ukládat v případě letů na krátké vzdálenosti, pokud existuje jiné vhodné, udržitelnější a konkurenceschopnější spojení. Komise zváží možnosti, jak zavést multimodální systém závazků veřejné služby, zejména s cílem umožnit všem druhům dopravy soutěžit při plnění příslušných dopravních potřeb za rovnocenných podmínek.

91. Spravedlivá mobilita znamená také **ochranu cestujících a jejich práv**. Hromadné rušení cest v průběhu pandemie COVID-19 ukázalo význam celounijních pravidel a jejich jednotného provádění a prosazování. EU musí pomáhat cestujícím, když dopravci zbankrotují nebo procházejí velkou krizí likvidity jako v případě pandemie COVID-19. Cestující, kteří uvízli na letišti, musí být repatriováni a v případě zrušení ze strany dopravců jim musí být letenky proplaceny. Komise zvažuje možnosti a výhody různých možností ochrany cestující před takovými událostmi a případně předloží legislativní návrhy.

92. Práva cestujících v EU by měla být lépe prováděna, měla by být jasněji vymezena jak pro dopravce, tak pro cestující, měla by nabízet odpovídající pomoc, náhradu, případně kompenzaci v případě narušení provozu a přiměřené sankce v případě nesprávného uplatňování pravidel. Komise zváží možnosti a přínosy pokroku, pokud jde o **multimodální rámec pro práva cestujících**, který bude zjednodušený, soudržnější a harmonizovanější.

93. Zdaleka nejcennějším aktivem odvětví jsou lidé a udržitelný a inteligentní přechod nebude možný bez podpory a zapojení **pracovníků v dopravě**. Některé části odvětví dopravy se však často potýkají s drsnými pracovními podmínkami. Nejisté pracovní podmínky, včetně dlouhé pracovní doby, doby strávené mimo domov a špatně placené práce, se zhoršují

nedostatečným dodržováním a řádným neprosazováním platných pracovních norem. Zajištění vyšších sociálních norem by přímo přispělo ke zvrácení současné všeobecné neatraktivity tohoto odvětví. Pracovní síla rychle stárne a v některých povoláních je již velmi patrný značný nedostatek pracovníků[59]. Problémy, s nimiž se pracovníci v dopravě potýkají, se v důsledku pandemie COVID-19 ještě zhoršily. Pokud nebudou přijata žádná opatření, hrozí, že se tato situace bude dále zhoršovat.

94. Komise proto zváží **opatření v různých druzích dopravy, aby posílila právní rámec týkající se podmínek pro pracovníky**, zajistila správné provádění a vyjasnila platná sociální práva v souladu s různými nástroji, které jsou k dispozici k provádění evropského pilíře sociálních práv. Komise bude usilovat o prosazování vysokých sociálních standardů, též v odvětví letectví, které čelí specifickým problémům, a bude spolupracovat s Evropským orgánem pro pracovní záležitosti s cílem podpořit členské státy při prosazování příslušných právních předpisů. V mezinárodní oblasti bude Komise prosazovat pokrok v rámci IMO, Mezinárodní organizace práce a dalších mezinárodních institucí, aby byly zajištěny důstojné pracovní a životní podmínky na palubě a včasné výměny posádek, zejména během globální pandemie.

95. Změny v tomto odvětví, zejména ty, které se týkají automatizace a digitalizace, přinášejí mnoho nových výzev. Pracovní místa v odvětví dopravy, především místa vyžadující nízkou a střední kvalifikaci, mohou být **kvůli automatizaci ohrožena a je nutné usilovat o jejich větší udržitelnost**. Probíhající digitální transformace zároveň přináší nové příležitosti, jako je lepší pracovní prostředí a kvalitní pracovní místa, která by se mohla stát atraktivnějšími pro ženy a mladé lidi. Pro **spravedlivou transformaci v případě pracovníků v dopravě** je proto nutná věrohodná cesta. Komise vydá doporučení týkající se přechodu na automatizaci a digitalizaci a způsobů, jak zmírnit jejich dopad na pracovní sílu v dopravě.

96. Komise v zájmu řešení rostoucího nedostatku kvalifikovaných pracovníků vyzývá zúčastněné strany a sociální partnery v dopravě, aby přispěli k provádění evropské agendy **dovedností** pro udržitelnou konkurenceschopnost, sociální spravedlnost a odolnost[60] a zejména aby se připojili k Paktu pro dovednosti[61]. Zúčastněné strany v oblasti dopravy by také měly vytvářet další učňovské vzdělávání, stát se členy Evropské aliance pro učňovskou přípravu a aktivně se účastnit Evropského týdne odborných dovedností.

97. Komise bude řádně uplatňovat **začleňování zásady rovnosti** do svých politických iniciativ v oblasti dopravy a bude nadále podporovat spolupráci zúčastněných stran a výměnu osvědčených postupů na téma „Více žen v dopravě – platforma pro změnu“ s cílem zvýšit počet žen v dopravních profesích. Zvýší také povědomí o otázkách rovnosti tím, že zřídí a podpoří síť „velvyslanců rozmanitosti“. Jakýkoli budoucí návrh týkající se dopravy bude v souladu se strategií Komise pro rovnost žen a mužů[62] a strategií pro pomoc osobám se zdravotním postižením[63].

STĚŽEJNÍ INICIATIVA 10 – ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI A ZABEZPEČENÍ DOPRAVY

98. **Bezpečnost a zabezpečení** dopravního systému jsou naprosto nezbytné a neměly by být nikdy ohroženy a EU by si měla i nadále uchovat v celosvětovém měřítku vedoucí

[59] Například Mezinárodní unie silniční dopravy v roce 2019 uvedla, že v evropském odvětví silniční dopravy není obsazena pětina pozic řidičů.
[60] COM(2020) 274 final, „Evropská agenda dovedností pro udržitelnou konkurenceschopnost, sociální spravedlnost a odolnost (2020)“.
[61] Komise zohlední zkušenosti z nedávno zahájeného partnerství v oblasti automobilového průmyslu v rámci Paktu pro dovednosti, aby pomohla průmyslu zvládnout výzvy týkající se rozšiřování dovedností a rekvalifikací, kterým čelí během zelené a digitální transformace.
[62] COM (2020) 152 final „Unie rovnosti: strategie pro rovnost žen a mužů na období 2020–2025“
[63] KOM(2010) 636 v konečném znění, Evropská strategie pro pomoc osobám se zdravotním postižením 2010–2020. Komise v roce 2021 představí v této oblasti posílenou strategii, která bude vycházet z výsledků probíhajícího hodnocení Evropské strategie pro pomoc osobám se zdravotním postižením 2010–2020.“

postavení v této oblasti. Pro splnění našeho cíle, kterým je nulová úmrtnost v důsledku mobility, je zcela zásadní neutuchající úsilí vyvíjené společně s mezinárodními, národními a místními orgány, zúčastněnými stranami a občany.

99. **Evropa je i nadále nejbezpečnějším dopravním regionem na světě.** I když je letecká, námořní a železniční doprava velmi bezpečná, nelze podléhat uspokojení, zejména pokud jde o bezpečnost silničního provozu. V roce 2019 přišlo na silnicích EU o život zhruba 22 700 lidí a na každého usmrceného člověka připadá zhruba pět dalších vážných zranění s doživotními následky. Komise je proto i nadále plně odhodlána provádět strategii EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu z roku 2018[64].

100. **Faktory, jako je rychlost, konzumace alkoholu a drog a rozptylování při řízení** úzce souvisejí s příčinami i závažností silničních nehod. Komise zváží, jaká opatření jsou nutná k řešení těchto otázek, například dalším využitím doporučení EU. Prioritou bude ochrana zranitelných účastníků silničního provozu, jakož i lepší sběr a analýza údajů a Komise také posoudí přidanou hodnotu hloubkového vyšetřování nehod na této úrovni. Pro investice do infrastruktury by měla zůstat prioritou modernizace stávající vysoce rizikové infrastruktury se zvláštním důrazem na stárnoucí a nedostatečně rozvinuté segmenty sítí. Opatření poskytující více prostoru různým formám aktivní mobility pomohou předcházet úmrtím a vážným úrazům zranitelných účastníků silničního provozu.

101. V námořním odvětví plánuje Komise zahájit rozsáhlý přezkum stávajících právních předpisů o **povinnostech státu vlajky, státní přístavní inspekci a vyšetřování nehod** spolu s dalším posilováním pravidel EU pro uznané subjekty. Celkovým cílem je umožnit bezpečnou, lépe zabezpečenou a efektivní námořní dopravu, s nižšími náklady pro podniky a správní orgány. Námořní bezpečnost a inteligentní a udržitelná lodní doprava ve vodách EU se budou i nadále opírat o příspěvek Evropské agentury pro námořní bezpečnost, jejíž mandát by měl být modernizován a případně rozšířen na další oblasti.

102. Kromě dalšího úsilí o zvýšení odolnosti odvětví dopravy a související infrastruktury Evropská unie **zaktualizuje a zlepší stávající rámec zabezpečení**, včetně boje proti kybernetickým hrozbám, a to pod komplexním zastřešením, které poskytují stávající pravidla upravující tuto oblast[65]. Na základě celoevropského certifikačního rámce pro produkty, procesy a služby informačních a komunikačních technologií a označení „provozovatelé základních služeb“ pro infrastruktury mobility bude prozkoumána možnost vytvoření mechanismu včasného varování na úrovni EU pro oblast bezpečnosti. Kromě toho se zlepší související předpisy, například pokud jde o certifikační rámec pro kybernetickou bezpečnost automatizovaných vozidel.

Milníky[66] na cestě k odolné mobilitě

13) Multimodální transevropská dopravní síť vybavená pro udržitelnou a inteligentní dopravu s vysokorychlostním spojením bude v provozu do roku 2030 v případě hlavní sítě a do roku 2050 v případě globální sítě.

14) Do roku 2050 se bude počet obětí u všech druhů dopravy v EU blížit nule.

[64] COM(2018) 293 final, „Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá“.

[65] Směrnice (EU) 2016/1148, směrnice o bezpečnosti sítí a informačních systémů (směrnice NIS), nařízení (EU) 2019/881, akt o kybernetické bezpečnosti, a směrnice ochraně evropské kritické infrastruktury (směrnice 2008/114/ES.

[66] S přihlédnutím k analýze uvedené v doprovodném pracovním dokumentu útvarů Komise byly stanoveny tyto milníky, které mají ukázat cestu evropského dopravního systému k dosažení našich cílů udržitelné, inteligentní a odolné mobility, a tím naznačit nutné ambice našich budoucích politik.

5 EU JAKO SVĚTOVÝ DOPRAVNÍ UZEL

103. Vzhledem k rychle se měnícímu geopolitickému vývoji musí EU jednat tak, aby chránila a podporovala zájmy EU. Pro všechny druhy dopravy s mezinárodním rozměrem **je zásadní zajištění nenarušené mezinárodní hospodářské soutěže, vzájemnosti a rovných podmínek**. K účinnému řešení narušujících účinků zahraničních subvencí na vnitřním trhu včetně veřejných zakázek navrhne Komise zvláštní nástroj[67].

104. Mezi další opatření by mohlo patřit využití dostupných mechanismů pro prověřování přímých zahraničních investic do evropských dopravních společností a majetku ze strany členských států z důvodu bezpečnosti nebo veřejného pořádku. Mohla by rovněž zahrnovat změny ze strany EU v oblasti ochrany obchodu, s ohledem na kritéria zavedená pro letectví. Komise bude i nadále **podporovat využívání evropských technických, sociálních a ekologických norem a norem týkajících se hospodářské soutěže** na mezinárodních fórech a ve vztazích s jednotlivými zeměmi mimo EU napříč všemi druhy dopravy. Dopravní zařízení a řešení jsou motorem evropského vývozu a udržitelná a inteligentní transformace tohoto odvětví je příležitostí pro náš výrobní průmysl, aby získal celosvětové vedoucí postavení.

105. K dosažení cílů Pařížské dohody je třeba do roku 2050 výrazně snížit emise z dopravy i mimo EU. Je proto zásadní, aby **se Zelená dohoda pro Evropu a tato strategie řádně promítly do naší vnější činnosti**, aby byla široce podporována globální opatření směřující k zajištění udržitelné a inteligentní mobility za účelem dosažení cílů udržitelného rozvoje a aby byla zajištěna soudržnost politik při promítání vnitřních politik EU mimo EU. V souladu s tím budou rozvíjeny různé směry činnosti pro převod osvědčených postupů, kvalitních řešení a norem týkajících se udržitelné a inteligentní mobility do rozvojové spolupráce EU, též s našimi africkými partnery[68], s přihlédnutím ke konkrétním výzvám a omezením rozvíjejících se a rozvojových zemí.

106. EU bude **nadále prohlubovat vztahy v oblasti dopravy**, mimo jiné s klíčovými strategickými partnery a mezinárodními organizacemi, a bude dále rozvíjet vztahy s novými mezinárodními partnery, jako jsou rychle rostoucí a rozvíjející se ekonomiky. To má zásadní význam pro odvětví, která potřebují rovné podmínky na celosvětové úrovni, jako je letectví a námořní doprava. Komise požádá Radu o zmocnění k zahájení jednání o nových dohodách o letecké dopravě se třetími zeměmi a prozkoumá možnosti vhodných opatření, pokud jde o vztahy s třetími zeměmi a regiony v oblasti námořní dopravy. EU by v rámci IMO, ICAO a dalších mezinárodních organizací měla rovněž usilovat o vysoké standardy, a to i v oblasti bezpečnosti, zabezpečení, ochrany životního prostředí a zejména změny klimatu.

107. Doprava je klíčovou složkou politik a nástrojů podporujících proces rozšíření o západní balkánské země a **politiku sousedství EU**, včetně Východního partnerství a jižního sousedství. Komise posílí vazbu mezi dopravní politikou a politikou sousedství v klíčových oblastech a vypracuje komplexní přístup k propojení se sousedními zeměmi, mimo jiné prostřednictvím úzké spolupráce s Dopravním společenstvím, rozšíření TEN-T, poskytování technické podpory a spolupráce a uzavírání nových odvětvových dohod.

108. Pro dosažení mezinárodních ambicí a priorit EU v oblasti dopravy je důležité začlenit dopravní politiky do vnějšího rozměru EU a zaujímat na mezinárodní scéně **pevný, jednotný a soudržný postoj**. V tomto ohledu je třeba připomenout, že to vyžaduje, aby všechny orgány Unie a členské státy plně uplatňovaly ustanovení Smluv, zejména ta, která

[67] COM(2020) 253 final „Bílá kniha o vytvoření rovných podmínek v souvislosti se zahraničními subvencemi".
[68] JOIN(2020) 4 final, Na cestě ke komplexní strategii pro Afriku.

se týkají sjednávání a uzavírání nových dohod o dopravě, a ta, která se týkají zastoupení na mezinárodních fórech, jako jsou ICAO a IMO, neboť Lisabonská smlouva měla právě vnější vztahy Unie zefektivnit.

6 ZÁVĚRY

109. Překonávání krize způsobené pandemií COVID-19 by mělo být využito k urychlení dekarbonizace a modernizace celého systému dopravy a mobility, k omezení jeho negativního dopadu na životní prostředí a zlepšení bezpečnosti a zdraví našich občanů. **Souběžná zelená a digitální transformace by měla odvětví přetvořit, nově koncipovat konektivitu a dát ekonomice energii**. Komise uznává, že tato transformace, která musí být sociálně spravedlivá a férová, nebude snadno dosažitelná a bude vyžadovat plné nasazení a podporu všech aktérů v oblasti dopravy, jakož i podstatné zvýšení investic veřejného i soukromého sektoru směřovaných na podporu růstu.

110. Udržitelný evropský dopravní systém, o nějž EU usiluje, musí být inteligentní, flexibilní a přizpůsobitelný stále se měnícím dopravním modelům a potřebám a musí se opírat o špičkový technologický pokrok, který zajistí bezproblémové, bezpečné a zabezpečené propojení pro všechny evropské občany. **Doprava by měla ukázat evropskou vynalézavost a pracovitost – stát se předvojem výzkumu, inovací a podnikání a hybnou silou souběžné transformace**.

111. Komise předkládá komplexní soubor opatření uvedených v akčním plánu této strategie, jejichž cílem je nasměrovat EU na cestu k vytvoření udržitelného, inteligentního a odolného systému mobility budoucnosti a dosáhnout zásadních změn potřebných k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu. Tyto snahy mohou být úspěšné pouze v případě dostatečného úsilí všech, kterých se to týká, zejména evropských orgánů, členských států a jejich správních a samosprávních orgánů na všech úrovních, zainteresovaných stran, podniků, jakož i občanů.