



V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 293 final

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

EURÓPA V POHYBE

Udržateľná mobilita pre Európu: bezpečná, prepojená a ekologická

1. ÚVOD

Vo svojej správe o stave Európskej únie v septembri 2017 stanovil predseda Juncker pre EÚ a jej priemyselné odvetvia cieľ stať sa svetovým lídrom v oblasti inovácie, digitalizácie a dekarbonizácie. Na to, aby politiky EÚ v oblasti mobility zohľadňovali tieto politické priority, prijala Komisia komplexný prístup. V nadväznosti na stratégiu pre nízkoemisnú mobilitu¹ Komisia prijala dva balíky opatrení v oblasti mobility, jeden v máji a druhý v novembri 2017². V nich sa stanovil pozitívny program a boli do nich zahrnuté legislatívne návrhy a iniciatívy zamerané na splnenie stratégie pre nízkoemisnú mobilitu a na zabezpečenie plynulého prechodu k čistej, konkurencieschopnej a prepojenej mobilite pre všetkých. Európsky parlament a Rada by mali zabezpečiť rýchle prijatie týchto návrhov.

Tento tretí a posledný balík opatrení pod názvom Európa v pohybe je zameraný na splnenie novej stratégie pre priemyselnú politiku zo septembra 2017 a má dokončiť proces, ktorý Európe umožní v plnej miere ťažiť z modernizácie mobility³. Na to je nevyhnutné, aby bol budúci systém mobility bezpečný, čistý a efektívny pre všetkých občanov EÚ. Musíme využiť možnosti vyplývajúce z nových technológií, aby sme dokázali sledovať súčasne viaceré ciele – zvýšiť bezpečnosť a dostupnosť európskej mobility, konkurencieschopnosť európskeho priemyslu, istotu pracovných miest a zabezpečiť, aby sme boli ekologickejší a lepšie pripravení na nevyhnutnosť riešiť problém zmeny klímy. To si bude vyžadovať plnú odhodlanosť EÚ, jej členských štátov, ako aj zainteresovaných strán.

Technologická zmena sa dotýka všetkých častí spoločnosti a hospodárstva a mení životy občanov EÚ. Ani doprava nie je výnimkou z tohto vývoja. Nové technológie radikálne menia situáciu v oblasti mobility. Narúšajú obchodné modely a priemyselné odvetvia s konvenčnou dopravou a zároveň prinášajú nové príležitosti v podobe nových služieb mobility a nových aktérov, no aj výzvy. Trh práce a požiadavky na zručnosti sa rýchlo vyvíjajú a EÚ nesmie vzhľadom na intenzívnu globálnu konkurenciu stratiť svoju konkurencieschopnosť. Keďže hodnotový reťazec automobilového priemyslu a dopravy predstavuje 12 miliónov pracovných miest a efektívny dopravný systém je pre konkurencieschopnosť EÚ kľúčový, prispôsobenie sa zmenám má pre politiku EÚ v oblasti mobility rozhodujúci význam.

Transformáciou prechádza samotný pojem dopravy a tradičné hranice medzi vozidlom, infraštruktúrou a používateľom sa čoraz viac stierajú. V centre pozornosti už nie je dopravný prostriedok; v súčasnosti sa najmä vďaka zvýšenej prepojenosti a automatizácii stredobodom oveľa flexibilnejšieho a integrovanejšieho systému mobility čoraz viac stáva používateľ.

Ďalším míľnikom v doprave je príchod čoraz automatizovanejších a prepojenejších vozidiel na trh, ktorý zásadne zmení spôsob, akým budú občania využívať mobilitu v budúcnosti. Táto revolúcia sa už začala a Európa na ňu musí byť pripravená. Digitálne technológie si vynucujú zmenu, ale môžu tiež prispieť k riešeniu mnohých výziev, ktorým dnešný systém mobility čelí. Ak sa zavedie spoľahlivý regulačný rámec, automatizované vozidlá a vyspelé systémy prepojenosti zvýšia bezpečnosť vozidiel, zjednodusia ich zdieľanie a zvýšia ich dostupnosť pre všetkých občanov vrátane tých, ktorí v súčasnosti môžu byť od služieb mobility odrezaní, ako napríklad staršie a zdravotne postihnuté osoby. Môžu pomôcť znížiť preťaženie dopravy, čím sa popri príspevku k boju proti zmene klímy zvýši energetická efektívnosť a zlepši kvalita ovzdušia. Politiky EÚ musia byť navrhnuté tak, aby tieto súvisiace prínosy využili, a musia byť náležite koordinované.

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

Európa musí stáť na čele tejto transformácie systému mobility a EÚ musí prijímať opatrenia tam, kde môže prispieť k skutočným zlepšeniam. EÚ má najlepšie predpoklady na zabezpečenie toho, aby sa tieto zmeny zamerali na riešenie potrieb obehového hospodárstva, aby sa v plnej miere zohľadnili spoločenské výhody, napríklad v oblasti bezpečnosti a kvality života, aby sa posilnili inovácie, tvorba pracovných miest a konkurencieschopnosť a maximalizovali prínosy pre mobilitu občanov v európskom meradle.

2. BEZPEČNÁ MOBILITA: Bezpečnosť na prvom mieste

Bezpečnosť má zásadný význam pre každý dopravný systém, preto musí vždy mať najvyššiu prioritu. Keďže mobilita nepretržite rastie a vďaka digitalizácii, dekarbonizácii a inováciám prechádza radikálnou premenou, treba využiť tieto príležitosti na ďalšie zlepšenie jej bezpečnosti.

Výsledky v oblasti bezpečnosti na cestách v EÚ sú veľmi dobré a v porovnaní s inými časťami sveta vyznievajú priaznivo. Vzhľadom na to, že aj naďalej denne dochádza k veľkému počtu úmrtí a vážnych zranení, sa však EÚ a jej členské štáty nemôžu uspokojiť s daným stavom a poľaviť vo svojom úsilí o zníženie počtu obetí. Vo vyhlásení z Valletty o bezpečnosti cestnej premávky z marca 2017 sa vlády členských štátov EÚ zaviazali k ďalšiemu zníženiu počtu smrteľných nehôd a vážnych zranení a požiadali Komisiu, aby koordinovala opatrenia na úrovni EÚ. Vyzvali ju, aby „vypracovala nový rámec politiky v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na desaťročie po roku 2020 vrátane posúdenia bezpečnosti cestnej premávky, pričom zohľadní ciele stanovené v tomto vyhlásení“. Stanovili si cieľ znížiť počet vážnych zranení v EÚ do roku 2030 v porovnaní s rokom 2020 o polovicu.⁴

Bezpečnosť cestnej premávky v EÚ sa v posledných desaťročiach výrazne zlepšila vďaka opatreniam na úrovni EÚ, na národnej, regionálnej a miestnej úrovni. Od roku 2001 do roku 2010 sa počet úmrtí na cestách v EÚ znížil o 43 percent a v rokoch 2010 až 2017 o ďalších 20 percent. Jednako však na cestách v EÚ v roku 2017 prišlo o život 25 300 ľudí, čo zodpovedá približne 70 obetiam denne, pričom približne 135 000 osôb sa vážne zranilo, medzi nimi aj veľké percento chodcov, cyklistov a motocyklistov. Tieto údaje predstavujú neprijateľné humanitárne a sociálne náklady. V peňažnom vyjadrení sa ročné náklady na smrteľné nehody a vážne zranenia na cestách odhadujú na viac ako 120 mld. EUR, čo zodpovedá približne jednému percentu HDP.

Napriek tomu, že niektoré členské štáty ešte stále zaznamenávajú výrazný pokrok v znižovaní úmrtnosti na cestách, pokrok v EÚ ako celku v posledných rokoch stagnuje. Počet úmrtí síce v rokoch 2016 a 2017 klesol približne o dve percentá, niektoré členské štáty však zaznamenali nárast. Dosiahnutie cieľa EÚ znížiť počet úmrtí na cestách v rokoch 2010 až 2020 o polovicu bude veľkou výzvou⁵.

Významné faktory, ktoré prispievajú k dopravným nehodám, sú rýchlosť, jazda pod vplyvom alkoholu alebo drog, nepoužívanie bezpečnostných pásov alebo prilby. Okrem nich a spolu s rastúcim výskytom nepozornosti spôsobenej používaním mobilných zariadení sa v tomto

⁴ Závbery Rady o bezpečnosti cestnej premávky z 8. júna 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/sk/pdf>.

⁵ Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020, KOM(2010) 389 v konečnom znení. Biela kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, KOM(2011) 144.

komplexnom prostredí objavujú nové trendy, ktoré si vyžadujú flexibilný a dynamický prístup. Osobitná pozornosť by sa mala venovať zraniteľným účastníkom cestnej premávky, najmä cyklistom a chodcom, a to z dôvodu výrazného nárastu ich podielu na počte úmrtí a vážnych zranení. Očakávaný nárast týchto foriem udržateľnej mobility, napríklad bicyklovania, zdôrazňuje naliehavú potrebu konkrétnych opatrení na zlepšenie ochrany týchto účastníkov cestnej premávky.

Technologický pokrok, predovšetkým v oblasti prepojenosti a automatizácie, vytvára nové príležitosti na vylúčenie alebo kompenzáciu ľudských chýb a prechod na vozidlá bez vodiča by mal občanom v dlhodobom horizonte priniesť väčšiu bezpečnosť. Vo fáze prechodu sa však objavujú nové riziká, pričom niektoré súvisia s fungovaním vysokoautomatizovaných vozidiel v zmiešanej doprave a so zložitou interakciou medzi vodičom a vozidlom (rozhranie človek – stroj), ako aj s otázkami kybernetickej bezpečnosti. Ďalšie problémy vyplynú z demografických zmien a odlišných prístupov k osobnej mobilite.

Mali by sa lepšie využívať synergie medzi bezpečnostnými opatreniami a opatreniami na dosiahnutie udržateľnosti. Podpora využívania druhov dopravy s nulovými emisiami musí napríklad ísť ruka v ruke so zvyšovaním bezpečnosti prostredia pre chodcov a cyklistov. Nové a bezpečnejšie formy mobility tiež môžu byť sprevádzané zlepšením prístupu k mobilite pre všetkých členov spoločnosti, najmä pre osoby so zdravotným postihnutím a rastúcu skupinu starších ľudí.

To dokazuje, že treba posilniť prístup k implementácii politiky EÚ v oblasti bezpečnosti na cestách a bezpečnosti vozidiel s osobitným dôrazom na vplyv a výsledky a tento prístup musí byť dostatočne flexibilný, aby sa dokázal neustále prispôbovať meniacim sa okolnostiam, a zároveň inkluzívny.

Pre EÚ zostane naďalej dlhodobým cieľom, aby sa do roku 2050 v cestnej doprave čo najviac priblížila k nulovej úmrtnosti (tzv. Vision Zero). To isté by sa malo dosiahnuť v prípade vážnych zranení. EÚ takisto bude sledovať nové priebežné ciele znížiť počet úmrtí na cestách v rokoch 2020 až 2030 o 50 percent a v tom istom období znížiť o 50 percent aj počet vážnych zranení (podľa nového spoločného vymedzenia pojmu „vážne zranenie“ dohodnutého so všetkými členskými štátmi)⁶.

Na dosiahnutie týchto cieľov Komisia na roky 2021 – 2030 navrhuje spoločný rámec pre bezpečnosť cestnej premávky spolu s akčným plánom (príloha 1), ktoré sa v spolupráci s členskými štátmi podrobnejšie rozpracujú do polovice roka 2019. Tento spoločný rámec bezpečnosti cestnej premávky by sa mal implementovať tak, že sa uplatní prístup bezpečného systému (Safe System), ktorý celosvetovo odporúča Svetová zdravotnícka organizácia a ktorý v EÚ prijíma čoraz viac členských štátov, regiónov a obcí. Jeho hlavným cieľom je riešiť príčiny nehôd integrovaným spôsobom tak, že sa vytvoria úrovne ochrany, ktoré zabezpečia, že ak jeden prvok zlyhá, iný toto zlyhanie vykompenzuje.

Podľa prístupu bezpečného systému nemusíme za mobilitu nevyhnutne platiť cenu vo forme úmrtí a vážnych zranení pri dopravných nehodách. Zatiaľ čo kolízie sa vyskytovať neprestanú, úmrtiam a vážnym zraneniam sa dá do značnej miery predchádzať. V bezpečnom systéme sa uznáva, že ľudia môžu robiť chyby, a jeho cieľom je zabezpečiť, aby tieto chyby nevedli k stratám na životoch alebo závažným zraneniam.

⁶ Závery Rady o bezpečnosti cestnej premávky z 8. júna 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/sk/pdf>.

K obmedzeniu dosahu nehôd môže prispieť napríklad optimalizácia konštrukcie vozidiel, zlepšenie cestnej infraštruktúry a zníženie rýchlosti. O zodpovednosť za bezpečný systém sa koordinovane delí verejný so súkromným sektorom a jeho uplatňovanie je dôkladne monitorované, aby bolo možné posúdiť výsledky a v prípade potreby prispôbiť opatrenia so zreteľom na skúsenosti, nové údaje a nové technológie.

Konkrétne výsledky možno dosiahnuť lepšou koordináciou medzi členskými štátmi a prijatím prístupu riadenia podľa cieľov. V účinných krokoch na riešenie známych príčin nehôd by sa mali kombinovať rôzne nástroje a opatrenia. Právne predpisy tak môžu mať podporu v uplatňovaní explicitných kritérií oprávnenosti súvisiacich s bezpečnosťou cestnej premávky na získavanie financovania EÚ a vnútroštátneho financovania, ako aj v zlepšení prenosu získaných poznatkov a najlepších postupov a v kampaniach na zvýšenie informovanosti. Tým sa zabezpečí, aby opatrenia, ktoré majú veľký dosah na bezpečnosť, boli podporované zo zdrojov EÚ priamejšie. Komisia tiež vyzýva všetky zainteresované strany, aby sa dobrovoľne zaviazali, že naplnia ambiciózny cieľ Vision Zero (pozri akčný plán v prílohe 1).

Komisia bude tento prístup podporovať aj tým, že v úzkej spolupráci s členskými štátmi predloží kľúčové ukazovatele výkonnosti, ktoré priamo súvisia so znižovaním počtu smrteľných nehôd a vážnych zranení. Budú vymedzené po porade s odborníkmi z orgánov členských štátov, ako aj so širokou škálou zainteresovaných strán a mali by zahŕňať spoločnú metodiku merania a schválený referenčný základ a (podľa možnosti) by mali byť prepojené s výslednými cieľmi. Komisia zváži spôsoby, ako podporiť členské štáty v spoločnej práci na metodike a meraniach.

Kľúčovú úlohu v integrovanom prístupe bezpečného systému budú naďalej zohrávať právne predpisy, a to aj na úrovni EÚ. V marci 2018 nadobudli účinnosť právne predpisy týkajúce sa palubného tiesňového volania eCall⁷. V prípade vážnej nehody eCall automaticky informuje záchranné služby a oznámi im polohu vozidla. Systém je povinný pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá a očakáva sa, že prvá séria vozidiel vybavených systémom eCall sa na cestách EÚ objaví do polovice roka 2018. Môže skrátiť reakčný čas záchranných služieb v mestských oblastiach až o 40 percent a na vidieku až o 50 percent. Komisia zvažuje jeho rozšírenie na ďalšie kategórie vozidiel.

Ako súčasť tohto tretieho balíka opatrení v oblasti mobility Komisia prijíma dva návrhy na podporu cieľa bezpečnosti cestnej premávky. Jeden je zameraný na transformáciu noriem bezpečnosti vozidiel EÚ tak, aby napríklad zahŕňali najnovšie bezpečnostné prvky, a druhý na zlepšenie riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

Automobilový priemysel EÚ má popredné postavenie vo vývoji technológií, ktoré umožňujú zavádzanie čoraz dostupnejších bezpečnostných systémov vozidiel. Hoci tieto technológie pomôžu pri predchádzaní nehodám, je potrebné prijať ďalšie opatrenia. Nevyhnutné je zlepšenie aktívnych a pasívnych bezpečnostných prvkov vozidiel na ochranu cestujúcich vo vozidle, ako aj chodcov, cyklistov a ďalších zraniteľných účastníkov cestnej premávky. To je dôvod, prečo Komisia navrhuje komplexný balík nových povinných bezpečnostných opatrení pre vozidlá, v ktorom sa spájajú nové systémy predchádzania nehodám s modernizovanými opatreniami aktívnej a pasívnej bezpečnosti na zlepšenie celkovej situácie, pokiaľ ide o počet obetí dopravných nehôd v EÚ. Nové bezpečnostné prvky vozidiel sú nákladovo efektívne, uskutočniteľné a majú vysoký potenciál na výrazné zníženie počtu smrteľných nehôd a

⁷ Nariadenie (EÚ) 2015/758 a rozhodnutie č. 585/2014/EÚ.

vážnych zranení účastníkov cestnej premávky, a to tak vo vnútri, ako aj mimo vozidla. Zároveň sa nimi pripravuje pôda aj na širšie zavádzanie automatizovaných vozidiel.

Vďaka zdokonaleným skúšobným protokolom budú výrobcovia musieť vybaviť automobily pokročilejšími zadržiavacími systémami na lepšiu ochranu starnúceho obyvateľstva. Novými zariadeniami na detekciu zrážok a zlepšením priameho výhľadu vodičov nákladných automobilov bude lepšie chránený aj stále sa zvyšujúci počet chodcov a cyklistov, ktorí využívajú cesty spolu s vozidlami. Novými navrhovanými opatreniami sa budú riešiť aj spoločenské problémy, ako je prekračovanie rýchlosti alebo používanie smartfónov za volantom. Celkovo tieto nové bezpečnostné opatrenia vo vozidlách predstavujú kľúčový príspevok k zlepšeniu bezpečnosti cestnej premávky.

Cieľom druhého legislatívneho návrhu Komisie je zlepšiť riadenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry, znížiť počet nehôd, ako aj ich závažnosť. Posilňuje sa ním transparentnosť a následné opatrenia týkajúce sa postupov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky (posudzovanie vplyvu, audity, inšpekcie) a zavádza sa nový postup na mapovanie rizík nehôd v rámci celej siete. Ten umožní porovnať úroveň bezpečnosti na cestách v celej Európe a môže byť podkladom pre investičné rozhodnutia, aj pokiaľ ide o financovanie zo zdrojov EÚ. Rozsah pôsobnosti právnych predpisov by sa mal navyše rozšíriť aj mimo ciest transeurópskej dopravnej siete, na hlavné cesty dôležité pre dopravu v celej EÚ, kde dochádza k vysokému percentu závažných nehôd. Je to v záujme všetkých občanov a podnikov EÚ, keďže využívajú integrovanú cestnú sieť, a zároveň sa tým potvrdzuje prax mnohých členských štátov, ktoré už rozšírili uplatňovanie právnych predpisov EÚ s cieľom zahrnúť väčšie cesty mimo transeurópskej dopravnej siete.

Už v dohľadnom čase sa pokročilé technológie vo vozidlách budú musieť spoľahnúť na súčasnú fyzickú infraštruktúru. Preto tento návrh v budúcnosti umožní stanoviť výkonnostné požiadavky na infraštruktúru (napr. jasné cestné značenie a dopravné značky) potrebné na zavedenie nových technologických prvkov, ako napríklad systémov na zabránenie vybočeniu z jazdného pruhu. Bude to prvý príklad toho, aký dôležitý môže byť prínos infraštruktúry k bezpečnému zavádzaniu prepojených a automatizovaných systémov mobility.

Komisia bude aj naďalej zohrávať vedúcu úlohu v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na globálnej úrovni, pričom bude úzko spolupracovať s medzinárodnými organizáciami, predovšetkým s Organizáciou Spojených národov, vymieňať si technické know-how a osvedčené postupy a skúmať možnosti, ako sa podieľať na medzinárodných iniciatívach v oblasti financovania. Osobitná spolupráca bude pokračovať najmä s krajinami susediacimi s EÚ, konkrétne s krajinami západného Balkánu a Tureckom, krajinami Východného partnerstva, ako aj regiónu Stredozemia.

Akčným plánom a v úzkej spolupráci s členskými štátmi a zainteresovanými stranami sa Komisia usiluje zabezpečiť, aby pri transformácii systému mobility v nadchádzajúcich rokoch bezpečnosť naďalej bola na prvom mieste. Vďaka zavedeniu prístupu bezpečného systému by opatrenia navrhované v tomto rámci bezpečnosti cestnej premávky mali mať skutočný dosah a prinášať ďalšie významné a potrebné zlepšenia bezpečnosti na cestách v EÚ, a čo je najdôležitejšie, zachraňovať životy.

3. PREPOJENÁ A AUTOMATIZOVANÁ MOBILITA: Budovanie cesty k ďalšej hranici

3.1. Stratégia zavedenia prepojených a automatizovaných vozidiel v Európe

Vozidlá bez vodiča a vyspelé systémy prepojenosti by mali zvýšiť bezpečnosť vozidiel a uľahčiť ich zdieľanie, a takisto umožniť prístup k službám mobility väčšiemu počtu používateľov. Tieto technológie môžu pomôcť aj pri riešení mnohých zásadných problémov, ktorým čelí dnešný systém cestnej dopravy, ako napríklad bezpečnosť cestnej premávky, preťaženie dopravy, energetická efektívnosť a kvalita ovzdušia. Výrazne zmenia modely mobility a prispievajú k transformácii verejnej dopravy a územného plánovania. Vozidlá, ktoré v čoraz väčšej miere umožňujú vodičovi, aspoň za určitých jazdných podmienok, vykonávať iné činnosti ako vedenie vozidla, by mali byť ako komerčné výrobky na trhu k dispozícii do roku 2020. Tento trend by mohol zmeniť celý automobilový ekosystém⁸. Mobilita bez vodiča bude mať ďalekosiahle dôsledky pre hospodárstvo EÚ ako celok, keďže ovplyvní jeho konkurencieschopnosť a vedúce postavenie v oblasti technológií, rastový potenciál (produktivita a účinky presahovania do ďalších odvetví, medzi nimi do telekomunikácií alebo elektronického obchodu) a trh práce (prepúšťanie, ale aj nové pracovné miesta a dopyt po nových zručnostiach).

Na to, aby Európa zostala v oblasti automatizácie a prepojenosti vozidiel súčasťou globálneho predvoja, a pre zachovanie pracovných miest v EÚ je nevyhnutné, aby sa v Európe vyvíjali kľúčové technológie, aby bolo automatizované a autonómne jazdenie bezpečné a aby právny rámec bol moderný a poskytoval vhodné prostredie pre technologický pokrok.

Uprostred konkurencie na globálnom trhu má európsky priemysel dobré postavenie. Automobilový priemysel EÚ je vďaka svojim technologickým inováciám jedným z najkonkurencieschopnejších na svete. EÚ je svetovým lídrom v oblasti automatizácie. Jasnou výhodou sú aj služby satelitnej navigácie Galileo, vďaka ktorým je určovanie polohy presnejšie. Pravdaže, ako každá prelomová technológia, aj zavedenie autonómnych vozidiel prinesie tak riziká, ako aj príležitosti. Prvé odhady však bez ohľadu na to poukazujú na celkovo povzbudivé ekonomické účinky za predpokladu, že EÚ využije príležitosti a pritiahne súvisiace pracovné miesta na svoje územie⁹.

Podľa výskumov je viac ako deväťdesiat percent nehôd spôsobených ľudským pochybením¹⁰. Tým, že nebude potrebné, aby vozidlo viedol vodič, by autonómne vozidlá mali výrazne zlepšiť bezpečnosť cestnej premávky. Vozidlá bez vodiča budú napríklad lepšie dodržiavať pravidlá cestnej premávky a budú reagovať rýchlejšie ako ľudia. Prepojené a automatizované vozidlá môžu takisto pomôcť pri znižovaní preťaženia dopravy, pretože uľahčia spoločné využívanie vozidiel a podporia nové a optimalizované obchodné modely (teda mobilitu ako službu), čím sa vlastníctvo automobilu v mestách stane menej atraktívnym.

EÚ už začala pripravovať zodpovedajúce podmienky, napríklad prijatím stratégie pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy¹¹, ako stratégie pre budúce komunikačné technológie 5G¹². Na rozdiel od ostatných častí sveta je v EÚ potrebný právny rámec už

⁸ Automatizácia vplyva na všetky druhy dopravy (vodnú, leteckú, železničnú a cestnú), osobnú aj nákladnú, hromadnú aj individuálnu dopravu, no vo vzťahu k širokej verejnosti bude mať pravdepodobne najväčší vplyv automatizácia cestnej dopravy.

⁹ Štúdia Komisie (2018): <https://ec.europa.eu/jrc/en/publication/eur-scientific-and-technical-research-reports/analysis-possible-socio-economic-effects-connected-cooperative-and-automated-mobility-CCAM-Europe>.

¹⁰ Správa Komisie Záchrana životov: posilnenie bezpečnosti automobilov v EÚ, COM(2016) 787.

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52016DC0766>.

¹² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0588>.

zväčša zavedený. Napríklad pri prepracovaní európskeho rámca typového schvaľovania vozidiel v roku 2018 sa zaviedli pravidlá dohľadu nad trhom, ktoré zabezpečia, aby pre vozidlá vrátane vozidiel bez vodiča existoval skutočný vnútorný trh EÚ. Tento rámec EÚ slúži ako štandard pre medzinárodnú harmonizáciu s medzinárodnými partnermi v rámci Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov. EÚ tiež dosiahla značný pokrok, pokiaľ ide o pravidlá ochrany údajov, ktoré budú formovať budúcnosť digitálneho jednotného trhu.

Čaká nás však ešte veľmi veľa práce. Na to, aby si EÚ udržala vedúce postavenie v tomto vysoko konkurenčnom odvetví, potrebuje jasný, progresívny a rozhodný program. Technológia rýchlo napreduje a existuje silná potreba koordinovaným spôsobom stanoviť prístup k financovaniu výskumných a demonštračných činností a činností v oblasti zavádzania výsledkov do praxe a jeho priority na európskej a vnútroštátnej úrovni s cieľom čo najlepšie využiť prebiehajúce a budúce programy, aby sa maximalizoval spojený účinok verejných a súkromných investícií a aby sa plne využili synergie medzi prepojenosťou a automatizáciou. Pokiaľ ide o vozidlá bez vodiča, prvé kroky sa už uskutočnili na vnútroštátnej úrovni v členských štátoch (napr. Spojené kráľovstvo, Nemecko, Francúzsko, Švédsko, Holandsko) a týkali sa najmä demonštračných činností a rozsiahleho testovania. Rozsiahle testy zohrávajú dôležitú úlohu pri vývoji a zavádzaní príslušných technológií a pri podpore spolupráce medzi príslušnými aktérmi a Komisia podporuje cezhraničnú koordináciu a rozsiahle cezhraničné skúšky vozidiel bez vodiča cieľovými výzvami¹³.

Pre vývoj vozidiel bez vodiča a ich interakciu s budúcimi prepájacími sieťami a inými vozidlami sú nevyhnutné ďalšie podporné opatrenia na usmernenie príslušného odvetvia a členských štátov. Medzi nimi bude urýchlenie zavádzania služieb pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy. S cieľom predísť fragmentácii trhu a realizovať správne investície vyzvalo Amsterdamské vyhlásenie na stanovenie jasných usmernení EÚ¹⁴. Niektoré členské štáty už prijali vlastné stratégie a začínajú prijímať vnútroštátne právne predpisy. Na úrovni EÚ je na zabezpečenie minimálnej úrovne harmonizácie a interoperability, ako aj právnej istoty potrebné uplatniť prístup vnútorného trhu.

V reakcii na tieto rozmanité výzvy a aby sa v plnej miere využili nové príležitosti, ktoré ponúka technologický vývoj, Komisia navrhuje prístup na úrovni EÚ, ktorý vychádza z troch vzájomne prepojených strategických cieľov:

- vývoj kľúčových technológií a infraštruktúry na posilnenie konkurencieschopnosti EÚ,
- zaistenie bezpečného a zabezpečeného zavádzania prepojených a automatizovaných vozidiel,
- riešenie sociálno-ekonomických vplyvov mobility bez vodiča.

Opatrenia na úrovni EÚ môžu pomôcť tým, že stanovia spoločnú víziu budúceho rozvoja odvetvia a zabezpečia, aby bol právny a politický rámec EÚ, pokiaľ ide o kľúčové aspekty (napr. bezpečnosť cestnej premávky a kybernetická bezpečnosť), pripravený na zavádzanie nových výrobkov a služieb na trh. Môžu tiež ponúknuť podporné činnosti pri rozvoji a cezhraničnom zavádzaní kľúčových technológií, služieb a infraštruktúry vrátane vytvorenia partnerstva v medziach nasledujúceho viacročného finančného rámca EÚ, ktoré posilní postavenie tak európskych občanov, ako aj európskeho priemyslu a prinesie osobom obom

¹³ <http://ec.europa.eu/research/index.cfm?pg=newsalert&year=2017&na=na-030417>.

¹⁴ <https://www.regjeringen.no/contentassets/ba7ab6e2a0e14e39baa77f5b76f59d14/2016-04-08-declaration-of-amsterdam---final1400661.pdf>

stranám. A čo je najdôležitejšie, EÚ môže tiež pomôcť uchopiť súvisiace spoločenské problémy, ktoré môžu byť rozhodujúce pre prijatie týchto nových technológií v spoločnosti, a nachádzať pre ne spoločné európske riešenia. Patrí medzi ne najmä ochrana osobných údajov, základné etické rozhodnutia spojené s rozvojom autonómnych systémov, jasné pripísanie zodpovednosti v prípade nehôd a dosah na pracovné miesta a zručnosti¹⁵.

Osobitné a doplnkové opatrenia na dosiahnutie uvedených troch všeobecných cieľov sú stanovené v sprievodnom oznámení o stratégii EÚ pre prepojenú a automatizovanú mobilitu¹⁶.

3.2. Vytvorenie digitálneho prostredia pre výmenu informácií v doprave

Tento tretí balík opatrení v oblasti mobility obsahuje okrem iniciatív prispievajúcich k stratégii EÚ pre prepojenú a automatizovanú mobilitu aj dva návrhy zamerané na vytvorenie plne digitálneho a harmonizovaného prostredia pre výmenu informácií medzi prevádzkovateľmi dopravy a príslušnými orgánmi. Navrhované nariadenie o prostredí jednotnej európskej námornej platformy a nariadenie o elektronických údajoch o nákladnej doprave sa navzájom dopĺňajú a umožnia zjednodušenú výmenu informácií elektronickým spôsobom medzi podnikmi a príslušnými orgánmi na dopravných trasách od miesta vstupu v prístavoch EÚ až po konečné miesto určenia tovaru¹⁷. Týmto dvoma návrhmi sa obmedzí byrokracia, uľahčia sa digitálne informačné toky logistických operácií a lepšie sa prepoja rôzne druhy dopravy, čo bude predstavovať príspevok k multimodálnym riešeniam.

4. ČISTÁ MOBILITA: Plnenie záväzkov v oblasti klímy pri zachovaní konkurencieschopnosti priemyslu EÚ

4.1. Vytvorenie konkurencieschopného „ekosystému“ batérií v Európe – strategický akčný plán

Výroba a vývoj batérií sú pre Európu v kontexte prechodu na čistú energiu strategickou nevyhnutnosťou a kľúčovým prvkom konkurencieschopnosti jej automobilového odvetvia. Ako také sú zároveň neoddeliteľnou súčasťou cieľa Komisie stanoveného v novej stratégii pre priemyselnú politiku, aby sa EÚ stala svetovým lídrom v oblasti inovácie, digitalizácie a dekarbonizácie¹⁸.

Neodkladná výzva vytvoriť konkurencieschopnú a udržateľnú priemyselnú výrobu batérií v Európe je náročná a v globálnych pretekoch musí Európa konať rýchlo, aby sa vyhlala významnej technologickej závislosti od našich konkurentov, no aj preto, aby využila obrovský potenciál batérií, pokiaľ ide o tvorbu pracovných miest, rast a investície. Podľa niektorých predpovedí by Európa len na pokrytie dopytu samotnej EÚ od roku 2025 mohla získať trh s batériami v hodnote až 250 miliárd EUR ročne, ktorý by zásobovalo aspoň 10 až 20 gigatovární (zariadenia na masovú výrobu batériových článkov)¹⁹.

¹⁵ Pozri aj oznámenie Umelá inteligencia pre Európu [COM(2018) 237] a pracovný dokument útvarov Komisie o zodpovednosti za nové digitálne technológie [SWD(2018) 137].

¹⁶ COM(2018) 283.

¹⁷ COM(2018) 278 a COM(2018) 279.

¹⁸ Ako jedna z prioritných oblastí intervencie boli identifikované aj v správe skupiny na vysokej úrovni GEAR 2030 pre budúcnosť automobilového priemyslu. <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>.

¹⁹ Zdroj: Európsky inovačný a technologický inštitút Inno-energy <http://www.innoenergy.com/>.

Vzhľadom na rozsah a rýchlosť potrebných investícií nemôže byť prístup k tejto priemyselnej výzve roztrieštený.

V októbri 2017 Komisia s kľúčovými zainteresovanými stranami v oblasti priemyslu, aktívnymi členskými štátmi a Európskou investičnou bankou založila **Európsku alianciu pre batérie**²⁰. Cieľom tejto kooperatívnej platformy je uľahčiť vznik optimálne integrovaných projektov výroby batériových článkov pod vedením priemyslu, ktoré spoja silné stránky EÚ a podporia spoluprácu medzi jednotlivými aktérmi v celom hodnotovom reťazci, využijú synergie a zvýšia konkurencieschopnosť a úspory z rozsahu. Od založenia Európskej aliance pre batérie už došlo ku konkrétnym posunom, pričom bol oznámený vznik priemyselných konzorcií alebo partnerstiev zameraných na rozvoj výroby batériových článkov a súvisiacich ekosystémov.

Je nevyhnutné túto dynamiku využiť.

Ako súčasť balíka opatrení Európa v pohybe a po konzultácii a v úzkej spolupráci so zainteresovanými stranami z odvetvia (viac ako 120 subjektov)²¹ v rámci Európskej aliance pre batérie Komisia predkladá komplexný **strategický akčný plán pre batérie** (príloha 2), v ktorom sa stanovuje súbor konkrétnych opatrení, ktoré prispievajú k vytváraniu inovačného, udržateľného a konkurencieschopného „ekosystému“ batérií v Európe.

Týmto akčným plánom Komisia nielenže podporuje cezhraničný a integrovaný európsky prístup, ale zároveň kladie veľký dôraz na udržateľnú výrobu batérií v celom hodnotovom reťazci, od ťažby a spracovania (prvotných a druhotných) surovín cez fázu návrhu a výroby batériových článkov a sústav až po ich použitie, druhé použitie, recykláciu a zneškodnenie v kontexte obehového hospodárstva. Tento prístup podporí výrobu a používanie vysokovýkonných batérií a stanoví štandardy udržateľnosti v celom hodnotovom reťazci EÚ.

Akčný plán kombinuje ciele opatrenia na úrovni EÚ, a to aj pokiaľ ide o suroviny, výskum a inovácie, financovanie/investície, normalizáciu/reguláciu, obchod a rozvoj zručností, s cieľom dosiahnuť, aby sa Európa v kontexte obehového hospodárstva stala svetovým lídrom v oblasti udržateľnej výroby a používania batérií.

Konkrétnejšie sa zameriava na:

- **zabezpečenie prístupu k surovinám** z krajín bohatých na ich zdroje mimo EÚ, uľahčenie prístupu k európskym zdrojom surovín, ako aj prístup k **druhotným surovinám** prostredníctvom recyklácie v obehovom hospodárstve batérií,
- **podporu európskej výroby batériových článkov v potrebnom rozsahu a úplne konkurencieschopného hodnotového reťazca v Európe:** spájanie hlavných aktérov tohto odvetvia a vnútroštátnych orgánov, spolupráca v partnerstve s členskými štátmi a Európskou investičnou bankou pri podpore inovačných a integrovaných výrobných projektov v potrebnom rozsahu s dôležitou dimenziou cezhraničnej spolupráce a udržateľnosti,

²⁰ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_sk.

²¹ Na týchto činnostiach sa podieľalo viac ako 120 aktérov z oblasti priemyslu a inovácií, ktorí spoločne schválili odporúčania pre prioritné opatrenia, ktoré sa v súčasnosti zavádzajú. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>.

- **posilnenie vedúceho postavenia v odvetví intenzívnejšou podporou EÚ pre výskum a inovácie** vyspelých (napr. lítiovo-iónových) a prelomových (napr. polovodičových) technológií,
- **rozvoj a posilňovanie kvalifikovanej pracovnej sily vo všetkých častiach hodnotového reťazca batérií** s cieľom odstrániť nedostatok zručností opatreniami na úrovni EÚ a členských štátov, ktoré poskytnú primeranú odbornú prípravu, rekvalifikáciu a zvyšovanie úrovne zručností, čím sa z Európy stane prítiažlivé miesto pre špičkových odborníkov v oblasti vývoja a výroby batérií,
- **podporu udržateľnosti odvetvia výroby batériových článkov v EÚ s čo najmenšou environmentálnou stopou.** Tento cieľ by sa mal dosiahnuť hlavne stanovením požiadaviek na bezpečnú a udržateľnú výrobu batérií v Európe,
- **zabezpečenie súladu so širším regulačným a podporným rámcom EÚ** (stratégia pre čistú energiu a balíky opatrení v oblasti mobility, obchodná politika atď.).

Identifikované opatrenia majú potenciál generovať krátkodobý až strednodobý vplyv najmä na výrobu článkov v EÚ a zároveň pomôcť dosiahnuť dlhodobejšiu štrukturálnu zmenu, ktorá prispeje k vytvoreniu ekosystému batérií v EÚ, ktorý pokryje celý hodnotový reťazec batérií a pripraví pôdu pre ďalšiu generáciu technológie batérií.

Na dosiahnutie úspešného zavedenia rozličných opatrení sa táto spolupráca bude musieť ďalej posilňovať a Komisia sa pri plnení záväzkov v oblasti vývoja a výroby batérií v Európe spolieha na odhodlanosť a angažovanosť všetkých zainteresovaných strán. Na tento účel bude Komisia aj naďalej úzko spolupracovať s členskými štátmi a príslušným odvetvím v rámci Európskej aliancie pre batérie s cieľom zachovať dynamiku a zabezpečiť, aby sa odhodlanie a prijaté opatrenia urýchlili do hmatateľných výsledkov.

Týmto akčným plánom chce Komisia dosiahnuť, aby sa Európa dostala na stabilnú cestu k vedúcemu postaveniu v kľúčovom priemyselnom odvetví budúcnosti, a zároveň podporiť zamestnanosť a rast v rámci obehového hospodárstva, ako aj zabezpečiť čistú mobilitu a zlepšiť životné prostredie a kvalitu života občanov EÚ.

4.2. Dokončenie legislatívneho rámca EÚ o emisiách CO₂ z cestnej dopravy

V európskej stratégii pre nízkoemisnú mobilitu sa Komisia politicky zaviazala navrhnúť vôbec prvé právne predpisy EÚ o emisiách CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel. V rámci tohto tretieho balíka opatrení v oblasti mobility si Komisia tento záväzok plní²². Návrh noriem emisií CO₂ pre nákladné automobily, autobusy a autokary je dôležitým doplnkom legislatívneho rámca, ktorý má prispieť k riešeniu emisií skleníkových plynov z cestnej dopravy. Nadväzuje na návrh noriem emisií CO₂ na obdobie po roku 2020 pre osobné automobily a ľahké úžitkové vozidlá prijatý v novembri 2017 ako súčasť druhého balíka opatrení v oblasti mobility.

Tento legislatívny návrh je potrebný v záujme splnenia záväzkov EÚ vyplývajúcich z Parížskej dohody a implementácie rámca politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie do roku 2030. Emisie CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel v skutočnosti predstavujú približne štvrtinu emisií z cestnej dopravy a do roku 2030 majú ďalej rásť. Nákladovo efektívne dosiahnutie cieľov EÚ v oblasti zníženia emisií skleníkových plynov nebude možné bez toho, aby k nemu prispelo odvetvie ťažkých úžitkových vozidiel.

²² COM(2016) 501.

Prevádzkovatelia dopravy, z ktorých väčšina sú malé a stredné podniky, môžu prísť o úspory paliva. Hoci by bolo v ich dlhodobom záujme znížiť vlastnú exponovanosť voči nákladom na palivo nákupom najefektívnejších vozidiel, trhové a regulačné prekážky spôsobujú, že nákladovo efektívne a inovačné technológie nie sú na trhu veľmi rozšírené. Komisia teraz spolu s ďalšími nástrojmi, ako sú smernica o Eurovignette, smernica o ekologických vozidlách a akčný plán pre infraštruktúru alternatívnych palív, ktoré nedávno navrhla v rámci predchádzajúcich dvoch balíkov opatrení v oblasti mobility, navrhuje zrušiť niektoré z týchto prekážok.

Výrobcom a dodávateľom súčiastok v EÚ hrozí, že prídu o svoje súčasné vedúce postavenie v oblasti inovačných technológií. Na veľkých trhoch, ako sú USA, Kanada, Japonsko, Čína a India, sa v posledných rokoch s cieľom stimulovať inovácie a urýchlene zlepšiť účinnosť vozidiel zaviedli normy spotreby paliva a/alebo emisné normy. Návrh Komisie predstavuje konkrétny stimul pre inovácie v oblasti nízkouhlíkových technológií v tomto odvetví a investície do nich pod vedením EÚ.

Komisia sa domnieva, že k regulácii emisií CO₂ z ťažkých úžitkových vozidiel je najvhodnejšie pristupovať postupne a jej implementáciu včas preskúmať. Právne predpisy by sa mali zamerať na to, aby sa využili prvé výhody, ktoré budú k dispozícii, a aby sa tak zabezpečilo, že na trh s novými najväčšími nákladnými automobilmi rýchlo preniknú nákladovo najefektívnejšie a už dostupné technológie. Štyri hlavné skupiny najväčších nákladných áut sú prvé typy vozidiel, v prípade ktorých bude mať EÚ od roku 2019 spoľahlivé údaje o emisiách získané podľa metodiky osvedčovania. Sú zodpovedné za približne 65 až 70 percent celkových emisií skleníkových plynov z ťažkých úžitkových vozidiel.

Po preskúmaní v roku 2022 na základe údajov z úradného osvedčovania za tri roky by sa mali postupne zavádzať účinky pokročilejších technológií. Cieľové hodnoty emisií CO₂ by sa okrem toho mohli vzťahovať na ďalšie typy vozidiel, na ktoré sa ešte neuplatňujú potrebné právne predpisy o osvedčovaní. Ide o autobusy a autokary, menšie nákladné vozidlá a prípojné vozidlá.

Na autobusy, pri ktorých je dostupnosť hnacích sústav s nízkymi a nulovými emisiami najširšia, sa ciele zníženia emisií stanovené v tomto prvom návrhu nevzťahujú, pretože sa ešte musia vypracovať právne predpisy o zbere a osvedčovaní údajov o ich emisiách skleníkových plynov. Revidovaná smernica o ekologických vozidlách a akčný plán pre infraštruktúru alternatívnych palív však budú už teraz priamo podporovať zavádzanie autobusov s nízkymi a nulovými emisiami v mestách prostredníctvom verejného obstarávania. Tento krok je doplnený podpornými opatreniami zameranými na urýchlienie zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá, ako sa uvádza v akčnom pláne prijatom ako súčasť druhého balíka opatrení v oblasti mobility. Platformu na urýchlienie zavádzania ekologických autobusov navyše ponúka aj iniciatíva za zavádzanie ekologických autobusov, ktorú uviedla do života Komisia a ktorú podporuje Výbor regiónov²³.

Komisia vyzýva Európsky parlament a Radu na bezodkladné prijatie tejto legislatívy, aby sa zabránilo prehlbovaniu rozdielov medzi emisiami z odvetvia ťažkých úžitkových vozidiel a zo zvyšku cestnej dopravy, aby dopravné spoločnosti mohli profitovať z nižších nákladov na palivo a aby sa zabezpečila dlhodobá konkurencieschopnosť výrobcov a dodávateľov súčiastok z EÚ.

²³ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cleanbus_en.

4.3. Nová metodika porovnávania cien palív pre spotrebiteľov

Keďže elektromobilita a vozidlá využívajúce rôzne alternatívne palivá zažívajú rýchly rozmach, Komisia navrhuje metodiku, ktorá umožní používateľom priame porovnanie cien týchto rôznych palív²⁴. Metodika pomôže zvýšiť informovanosť spotrebiteľov – a to aj pri nákupe nových vozidiel – a zároveň aj transparentnosť cien palív a mala by prispieť k diverzifikácii zdrojov energie v doprave a k zníženiu emisií CO₂ a iných znečisťujúcich látok v tejto oblasti.

4.4. Zlepšenie označovania pneumatík

V záujme zabezpečenia úspor paliva a bezpečnosti cestnej dopravy sa nariadením EÚ o označovaní pneumatík presadzujú palivovo úsporné a bezpečné pneumatiky s nízkym vonkajším valivým hlukom²⁵. Okrem toho je jeho cieľom zabezpečiť väčšiu informovanosť spotrebiteľov v podobe štandardného štítku s cieľom ovplyvniť rozhodovanie o kúpe. Keďže pneumatiky môžu spôsobiť 20 – 30 % rozdiel v spotrebe paliva vozidla, ich vlastnosti majú významný vplyv na palivovú účinnosť a emisie vozidiel.

Návrh Komisie má za cieľ nariadenie posilniť a zvýšiť jeho účinnosť²⁶. Konkrétne má zabezpečiť jasnú viditeľnosť štítku pre spotrebiteľov pri nákupe pneumatík. Pre potenciálnych kupujúcich to zároveň znamená, že štítok rozoznávajú alebo že porozumejú výkonnostným ukazovateľom, napríklad, pokiaľ ide o presnosť a spoľahlivosť. Cieľom nariadenia je okrem toho rozšíriť škálu výkonnostných parametrov na štítku, aby sa medzi ne mohli zaradiť nové prvky a aby sa v konečnom dôsledku lepšie zohľadnili ďalšie politické priority EÚ, napr. program obehového hospodárstva. Napokon sa nariadením posilňuje vykonávanie dohľadu nad trhom.

4.5. Požiadavky na konštrukciu nákladných vozidiel s cieľom znížiť emisie CO₂ a zvýšiť bezpečnosť

Aerodynamické vlastnosti vozidiel majú priamy vplyv na emisie CO₂. Komisia preto navrhuje zrevidovať právne predpisy týkajúce sa hmotnosti a rozmerov určitých cestných vozidiel s cieľom posunúť dátum, od ktorého výrobcovia môžu uvádzať na trh nové ťažké nákladné vozidlá s zaoblenejšími a aerodynamickejšími kabínami, o tri roky skôr, na rok 2019²⁷. Rovnako ako návrh Komisie na zavedenie noriem emisií CO₂ pre ťažké nákladné vozidlá má aj tento návrh prispieť k zníženiu emisií CO₂ z dopravy a priniesť prospech pre životné prostredie. Ďalším cieľom je zlepšiť bezpečnosť ostatných účastníkov cestnej premávky a viditeľnosť a pohodlie pre vodičov, a zároveň nepretržite uľahčovať intermodálnu dopravu.

4.6. Revízia rámca o zdaňovaní energie na podporu elektromobility

Hoci sa ako súčasť tohto balíka nepredpokladá komplexná revízia smernice o zdaňovaní energie, Komisia bude naďalej skúmať možnosti podpory elektromobility v kontexte budúcej revízie smernice. Prístup založený na tom, že na úrovni EÚ sú stanovené len minimálne sadzby daní, okrem toho umožňuje členským štátom už teraz, aj bez toho, aby bolo potrebné meniť právne predpisy EÚ, prispôbiť svoje sadzby tak, aby podporovali nízkoemisnú

²⁴ Na základe článku 7 ods. 3 smernice 2014/94/EÚ, vykonávacie nariadenie Komisie o spoločnej metodike porovnávania jednotkových cien alternatívnych palív v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ, C(2018) 2751.

²⁵ Nariadenie č. 1222/2009.

²⁶ COM(2018) 296.

²⁷ Smernica (EÚ) 2015/719. COM(2018) 275.

mobilitu. Členské štáty by predovšetkým mali prehodnotiť existujúci prístup, pri ktorom sa uprednostňuje motorová nafta.

4.7. Zefektívnenie realizácie základnej transeurópskej dopravnej siete na dosiahnutie nízkoemisnej mobility

Nevyhnutným nástrojom na zavádzanie ekologických, bezpečných, digitálnych a prepojených riešení v dopravnom systéme je infraštruktúra. Hlavným pilierom dopravnej infraštruktúry v Európe je transeurópska dopravná sieť. Cieľom Komisie je zabezpečiť, aby bola efektívna, inteligentná, bezpečná a udržateľná. Má silný vplyv na modely mobility tak v nákladnej, ako aj v osobnej doprave, pretože stanovuje spoločné požiadavky, vytvára kvalitné projekty v oblasti infraštruktúry a podnecuje inovácie. Z tohto dôvodu tretí balík opatrení v oblasti mobility obsahuje návrh nariadenia, ktorého cieľom je uľahčiť realizáciu základnej transeurópskej dopravnej siete a podporiť multimodálnosť. Navrhované opatrenia sú zamerané na zjednodušenie udeľovania povolení, verejného obstarávania a iných administratívnych postupov, aby sa zabezpečil efektívnejší proces, väčšia transparentnosť a lepšie prijatie zo strany verejnosti. Tým, že tento návrh uprednostní schvaľovanie projektov súvisiacich so základnou transeurópskou dopravnou sieťou, bude slúžiť ako katalyzátor čistejšej, bezpečnejšej a prepojenejšej mobility.²⁸

Balík opatrení okrem toho dostane podporu vo forme výzvy na predkladanie návrhov v rámci Nástroja na prepájanie Európy. Na investície do projektov, ktoré priamo prispievajú k bezpečnosti cestnej premávky, digitalizácii a multimodálnosti v odvetví dopravy, budú k dispozícii granty EÚ v hodnote 450 miliónov EUR.

5. ZÁVERY

Týmto tretím balíkom opatrení pod názvom Európa v pohybe Komisia dopĺňa širokú škálu svojich legislatívnych návrhov a podporných opatrení, ktoré tvoria komplexný, integrovaný a progresívny prístup k dosiahnutiu čistej, prepojenej a konkurencieschopnej mobility pre občanov EÚ. Digitalizácia, dekarbonizácia a inovácie naznačujú, že mobilita sa nachádza v zlomovom bode. EÚ musí využiť nové príležitosti, ktoré prinášajú, a zároveň musí byť náležite pripravená prispôsobiť sa mnohorakým výzvam počas tohto prechodu. Mobilita je základným kameňom voľného pohybu osôb a tovaru, ktorý je pre dobré fungovanie Európskej únie nevyhnutný. Preto je dôležité, aby sme k nej zaujali správny postoj a aby EÚ, a najmä jej dôležité odvetvia v oblasti mobility, bola schopná udržať si svoje vedúce postavenie v tomto životne dôležitom sektore hospodárstva a spoločnosti, zostať konkurencieschopná aj v budúcnosti a zabezpečiť, aby služby v oblasti mobility boli bezpečné, čisté a udržateľné. Komisia preto vyzýva spoluzákonnodarcov, aby ešte v tomto funkčnom období Parlamentu urýchlili prijatie legislatívne návrhy a tak zabezpečili, aby Európa bola v pohybe.

²⁸ COM(2018) 277.