



V Bruselu dne 17.5.2018
COM(2018) 293 final

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

EVROPA V POHYBU

Udržitelná mobilita pro Evropu: bezpečná, propojená a čistá

1. ÚVOD

V září 2017 přednesl předseda Komise Juncker projev o stavu Evropské unie, v němž uvedl, že Unie a její průmysl budou usilovat o získání celosvětově vedoucího postavení v oblasti inovací, digitalizace a dekarbonizace. Komise přijala ucelený přístup, aby zajistila, že se tyto priority promítnou do politiky EU v oblasti mobility. Vypracovala strategii nízkoemisní mobility¹ a v květnu a listopadu 2017 na ni navázala dvěma balíčky opatření pro mobilitu². Tato opatření vytvořila pozitivní agendu a obsahovala legislativní návrhy a iniciativy, které umožní naplnit strategii nízkoemisní mobility a zajistit hladký přechod k čisté, konkurenceschopné a propojené mobilitě pro všechny. Evropský parlament a Rada by měly zajistit rychlé přijetí těchto návrhů.

Třetí a poslední balíček „Evropy v pohybu“ naplňuje novou strategii průmyslové politiky ze září 2017 a jeho cílem je dokončit proces, který Evropě umožní plně těžit z výhod modernizace mobility³. Pro dosažení tohoto cíle je nutné, aby budoucí systém mobility byl bezpečný, čistý a účinný pro všechny občany EU. Musíme využít možností nových technologií a sledovat několik cílů najednou – zajistit, aby byla evropská mobilita bezpečnější a dostupnější, evropský průmysl konkurenceschopnější, evropská pracovní místa trvalejší a vše ekologičtější a lépe připravené na řešení změny klimatu. Proto bude nutné plné zapojení EU, členských států i zúčastněných stran.

Technologické změny se dotýkají všech částí společnosti a všech oblastí hospodářství a přetvářejí život občanů EU. Doprava není výjimkou z tohoto trendu. Nové technologie radikálně mění prostředí mobility. Narušují tradiční obchodní modely v dopravě a průmyslu, přinášejí nové příležitosti v podobě nových služeb mobility a nových aktérů, ale přinášejí i problémy. Trh práce i požadované dovednosti se rychle vyvíjejí a EU si musí zachovat konkurenceschopnost vůči intenzivní celosvětové konkurenci. Vzhledem k tomu, že hodnotový řetězec automobilového průmyslu a dopravy představuje 12 milionů pracovních míst a efektivní dopravní systém má zásadní význam pro konkurenceschopnost EU, je přizpůsobení politiky mobility EU nové situaci naprosto nezbytné.

Přetváří se samotný koncept dopravy a tradiční hranice mezi vozidlem, infrastrukturou a uživatelem se stírají. Středem pozornosti již není dopravní prostředek, díky rostoucí propojenosti a automatizaci se dnes do centra mnohem pružnějšího a integrovanějšího systému mobility stále více dostává uživatel.

Uvedení automatizovanějších a propojených vozidel na trh způsobí v oblasti dopravy další převrat a zásadně změni způsob, jakým budou občané v budoucnosti využívat mobilitu. Tato revoluce již začala a Evropa na ni musí být připravena. Digitální technologie si vynucují změny, ale mohou nám také pomoci vyřešit řadu problémů, s nimiž se potýkají dnešní systémy mobility. Bude-li existovat pevný regulační rámec, přinese větší automatizace vozidel spolu s pokročilými systémy propojení větší bezpečnost, možnost snazšího sdílení vozidel a jejich větší přístupnost pro všechny občany, a to i pro ty, kteří v současné době bývají ze služeb mobility vyloučeni, jako například starší nebo postižení občané. Výše uvedený vývoj může pomoci snížit dopravní přetížení, což by mohlo zvýšit energetickou účinnost a zlepšit kvalitu ovzduší, a tak i přispět k boji proti změně klimatu. Politiky EU musí být koncipovány tak, aby umožnily využití těchto vedlejších přínosů, a musí být řádně koordinované.

¹ COM(2016) 501.

² COM(2017) 283, COM(2017) 675.

³ COM(2017) 479.

Evropa musí být průkopníkem při transformaci systému mobility a EU musí přijímat opatření tam, kde mohou mít skutečný přínos. EU má nejlepší předpoklady k tomu, aby zajistila, že výše uvedený vývoj bude řešit potřeby oběhového hospodářství, že budou plně zohledněny přínosy pro společnost, jako jsou bezpečnost a kvalita života, že se podpoří inovace, zaměstnanost a konkurenceschopnost a že se maximalizují přínosy pro mobilitu občanů v celoevropském měřítku.

2. BEZPEČNÁ MOBILITA: Bezpečnost na prvním místě

Bezpečnost má základní význam pro jakýkoli systém dopravy, musí být vždy nejvyšší prioritou. Souběžně s tím, jak mobilita roste a radikálně se mění pod vlivem digitalizace, dekarbonizace a inovací, je třeba využít příležitostí pro další zlepšení výsledků v oblasti bezpečnosti.

Bezpečnost provozu na silnicích EU je velmi dobrá a srovnání s ostatními částmi světa vychází příznivě. Přesto však každodenně dochází k nehodám, při nichž zahyne nebo se vážně zraní vysoký počet osob, a EU i její členské státy se nemohou s takovou situací spokojit a musejí usilovat o další snižování počtu obětí. Ve Vallettském prohlášení o bezpečnosti silničního provozu z března 2017 se vlády členských států EU zavázaly k dalšímu snížení smrtelných dopravních nehod a závažných zranění a požádaly Komisi o koordinaci opatření na úrovni EU. Vyzvaly Komisi, aby „vypracovala nový rámec politiky bezpečnosti silničního provozu pro desetiletí po roce 2020, včetně posouzení bezpečnosti silničního provozu s ohledem na cíle a úkoly uvedené v tomto prohlášení.“ Vlády se také zavázaly stanovit cíl snížení počtu vážných zranění v EU do roku 2030 o polovinu oproti roku 2020.⁴

Bezpečnost silničního provozu v EU se v posledních desetiletích výrazně zlepšila díky opatřením přijatým na úrovni EU, členských států, regionů a obcí. Počet osob, které přišly o život při dopravních nehodách v EU, se od roku 2001 do roku 2010 snížil o 43 % a v období od roku 2010 do roku 2017 o dalších 20 %. Přesto v roce 2017 přišlo na silnicích v EU o život 25 300 osob, což se rovná 70 ztraceným lidským životům denně, a 135 000 osob bylo vážně zraněno, včetně vysokého procenta chodců, cyklistů a motocyklistů. Tato čísla představují nepřijatelné humanitární a sociální náklady. V peněžním vyjádření lze roční náklady na úmrtí a vážná zranění způsobená dopravními nehodami odhadnout na více než 120 miliard EUR, což se rovná přibližně jednomu procentu HDP.

Přestože některé členské státy stále ještě dosahují při snižování počtu obětí dopravních nehod značného pokroku, pokrok v EU jako celku v posledních letech stagnuje. V letech 2016 a 2017 sice došlo ke snížení počtu úmrtí o dvě procenta, některé členské státy však ohlásily nárůst toho počtu. Dosažení cíle snížit počet úmrtí na silnicích mezi lety 2010 a 2020 o polovinu bude velice náročné⁵.

Významnými faktory, které přispívají k dopravním nehodám, jsou rychlost, řízení pod vlivem alkoholu nebo drog a nepoužití bezpečnostních pásů nebo ochranné přilby. Kromě těchto faktorů a spolu s rostoucím fenoménem rozptýlení mobilními zařízeními se v komplexním prostředí začínají objevovat nové trendy, které vyžadují pružný a dynamický přístup. Zvláštní

⁴ Závěry Rady o bezpečnosti silničního provozu z 8. června 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/cs/pdf>

⁵ „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“, KOM(2010) 389 v konečném znění. Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, KOM(2011) 144.

pozornost by měla být věnována zranitelným účastníkům silničního provozu, především cyklistům a chodcům, kvůli výraznému nárůstu podílu těchto skupin v počtu osob, které zemřely nebo byly vážně zraněny. Očekávaný růst forem udržitelné mobility, například cyklistiky, zdůrazňuje naléhavou potřebu přijetí konkrétních opatření pro zlepšení ochrany těchto uživatelů silnic.

Technologický pokrok, především pokrok v oblasti propojení a automatizace, vytváří nové příležitosti k eliminaci nebo kompenzaci lidského selhání a přechod k vozidlům bez řidiče by měl z dlouhodobého hlediska přinést občanům větší bezpečnost. V přechodné fázi se však objevují nová rizika související s fungováním vysoce automatizovaných vozidel ve smíšeném provozu a se složitou interakcí mezi řidičem a vozidlem (rozhraní člověk/přístroj) i rizika související s kybernetickou bezpečností. Další výzvy vyplynou z demografické změny a z odlišných přístupů k osobní mobilitě.

Je třeba také lépe využívat synergie mezi opatřeními ke zvýšení bezpečnosti a opatřeními pro vyšší udržitelnost. Například podpora využívání druhů dopravy s nulovými emisemi musí být propojena se zajištěním bezpečnějšího prostředí pro chodce a cyklisty. Nové a bezpečnější formy mobility mohou také zajistit lepší přístup k mobilitě pro všechny členy společnosti, zejména pro postižené občany a pro rostoucí skupinu starších osob.

Z výše uvedených skutečností vyplývá, že je nezbytné posílit přístup, kterým se v EU provádí politika bezpečnosti silničního provozu a bezpečnosti vozidel. Tento přístup musí být výrazně zaměřen na dopady a výsledky, musí být dostatečně pružný, aby ho bylo možné soustavně upravovat podle měnící se situace, a musí být inkluzivní.

Dlouhodobým cílem EU zůstává snížení počtu obětí na životech v silniční dopravě do roku 2050 co nejbližší k nule („Vize Nula“). Této cíle by mělo být dosaženo v případě závažných zranění. EU bude rovněž usilovat o dosažení nových průběžných cílů pro snížení počtu úmrtí na silnicích o 50 % mezi rokem 2020 a rokem 2030 a o snížení počtu vážných zranění o 50 % ve stejném období (za použití nové společné definice vážných zranění dohodnuté se všemi členskými státy)⁶.

Jako svůj příspěvek k dosažení uvedených cílů Komise navrhuje společný rámec pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 doprovázený akčním plánem (příloha 1), který bude ve spolupráci s členskými státy podrobněji propracován do poloviny roku 2019. Společný rámec pro bezpečnost silničního provozu by se měl provádět přístupem „bezpečného dopravního systému založeného na zásadách Vize Nula“, který celosvětově doporučuje Světová zdravotnická organizace a který přijímá čím dál tím vyšší počet členských států, regionů a obcí EU. Jeho prvořadým cílem je řešit příčiny nehod integrovaným způsobem, tedy vytvářet úroveň ochrany, aby se zajistilo, že selhání jedné úrovně bude moci být vyrovnáno jiným prvkem.

Podle přístupu „bezpečného systému“ nejsou úmrtí a vážná zranění při dopravních nehodách nevyhnutelnou cenou, kterou je třeba platit za mobilitu. I když ke střetům vozidel bude docházet i nadále, úmrtím nebo vážnému poškození zdraví lze do značné míry předcházet. Přístup „bezpečného systému“ připouští, že lidé dělají chyby, a snaží se zajistit, aby takové chyby nevedly k úmrtí nebo vážnému zranění.

⁶ Závěry Rady o bezpečnosti silničního provozu z 8. června 2017, <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/cs/pdf>

Ke snížení dopadu nehod může napomoci například lepší konstrukce vozidel, kvalitnější silniční infrastruktura a nižší rychlost. Odpovědnost za „bezpečný systém“ koordinovaně sdílí veřejný i soukromý sektor a provádění systému je podrobně sledováno, aby bylo možné vyhodnocovat výsledky a v případě potřeby přizpůsobit přijatá opatření podle nových zkušeností, údajů a technologií.

Lepší koordinací mezi členskými státy a „řízením na základě cílů“ lze dosáhnout konkrétních výsledků. Účinná opatření pro řešení známých příčin nehod by měla kombinovat různé nástroje a opatření. Právní předpisy tedy lze podpořit tím, že se kritéria související s bezpečností silničního provozu použijí jako výslovná kritéria způsobilosti pro získání financování z EU a od členských států, i lepším předáváním zkušeností a osvědčených postupů a kampaněmi na zvyšování povědomí. Zajistí se tak přímější podpora opatření, která mají dopad na bezpečnost, z finančních prostředků EU. Komise rovněž vyzývá všechny zúčastněné strany, aby přijaly dobrovolné závazky k naplnění ambiciózního cíle „Vize Nula“ (viz akční plán v příloze 1).

Komise tento přístup podpoří tím, že v úzké spolupráci s členskými státy stanoví klíčové ukazatele výkonnosti, které budou přímo souviset se snižováním počtu úmrtí a vážných zranění. Ukazatele budou vymezeny na základě konzultací s odborníky z orgánů členských států i se zástupci široké škály zúčastněných subjektů a měly by zahrnovat společnou metodiku měření a dohodnutou výchozí úroveň a měly by být (v co nejvyšší možné míře) provázány s požadovanými výsledky. Komise zváží způsoby, jimiž by mohla podpořit členské státy při společné práci na metodice a měření.

Klíčovou úlohu v rámci integrovaného přístupu „bezpečného systému“ budou i nadále hrát právní předpisy, včetně předpisů na úrovni EU. Od března 2018 platí právní předpisy o evropském systému tísňového volání „eCall“⁷. Systém „eCall“ automaticky informuje záchranné služby v případě vážné nehody a sdělí polohu vozidla. Vybavení systémem je povinné pro osobní a lehká užitková vozidla a očekává se, že první série vozidel vybavených tímto systémem by se na silnicích EU měla objevit v polovině roku 2018. „ECall“ může urychlit reakci záchranných služeb ve městech až o 40 % a na venkově až o 50 %. Komise v současnosti zvažuje možnost rozšíření tohoto systému i na další kategorie vozidel.

V rámci „třetího balíčku opatření pro mobilitu“ Komise přijímá dva návrhy přispívající ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. První návrh přepracovává normy EU pro bezpečnost vozidel tak, aby zahrnovaly například nejnovější bezpečnostní prvky, a druhý návrh zlepšuje řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

Automobilový průmysl EU je v popředí technologického vývoje, a proto je možné zavádět do vozidel čím dál tím dostupnější bezpečnostní systémy. Přestože to vše přispívá k prevenci nehod, samo o sobě to nestačí. Vozidla je třeba vybavit zdokonalenými aktivními a pasivními bezpečnostními prvky, které by chránily nejen osoby ve vozidle, ale také chodce, cyklisty a další zranitelné uživatele silnic. Komise proto předkládá ucelený balíček nových povinných opatření v oblasti bezpečnosti vozidel, v němž spojuje nové systémy pro předcházení nehodám s vylepšenými aktivními a pasivními bezpečnostními prvky, aby snížila celkový počet obětí dopravních nehod v EU. Nové bezpečnostní prvky vozidel jsou nákladově efektivní, proveditelné a vykazují vysoký potenciál pro podstatné snížení počtu úmrtí a vážných zranění účastníků silničního provozu ve vozidlech i mimo ně. Vytváří také podmínky pro širší zavedení automatizovaných vozidel.

⁷ Nařízení (EU) 2015/758 a rozhodnutí č. 585/2014/EU.

Díky vylepšeným zkušebním protokolům budou muset výrobci vybavit automobily lepšími zádržnými systémy, které budou lépe chránit stárnoucí populaci. Stále vyšší počet chodců a cyklistů, kteří se musí o silnice dělit s automobily, bude lépe chráněn také novými prvky pro detekce kolize a zajištěním lepšího přímého výhledu pro řidiče nákladních automobilů. Prostřednictvím nových navrhovaných opatření se budou řešit i společenské otázky, jako jsou nepřiměřená rychlost nebo používání chytrých telefonů za volantem. Celkově shrnuto, nová opatření v oblasti bezpečnosti vozidel zásadním způsobem přispějí ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu.

Cílem druhého legislativního návrhu Komise je zlepšit řízení silniční infrastruktury, aby se snížil jak počet nehod, tak jejich závažnost. Návrh zlepšuje transparentnost a návazná opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu (hodnocení dopadu, audity, inspekce) a zavádí nový postup pro mapování rizik nehod v rámci celé silniční sítě. Bude tak možné porovnat úroveň bezpečnosti na silnicích v celé Evropě a přijímat informacemi podložená investiční rozhodnutí, včetně rozhodnutí o financování z prostředků EU. Rozsah právních předpisů by měl být navíc rozšířen tak, aby kromě transevropské dopravní sítě zahrnoval i hlavní silnice s významem pro dopravu přes EU, protože právě na nich dochází k vysokému počtu vážných dopravních nehod. Toto rozšíření je v zájmu všech občanů a podniků EU využívajících integrovanou silniční síť a potvrzuje postup velkého počtu členských států, v nichž bylo používání předpisů EU již rozšířeno na hlavní silnice mimo transevropskou dopravní síť.

V dohledné budoucnosti budou muset pokročilé automobilové technologie využívat současnou fyzickou infrastrukturu. Návrh proto umožní budoucí zavedení výkonnostních požadavků pro infrastrukturu (např. jasné silniční značení a dopravní značky), které budou nezbytné pro zavedení nových technologických prvků, například systémů předcházejících vybočením z jízdního pruhu. Bude se jednat o první příklad významného přínosu, který může mít infrastruktura pro bezpečné zavádění propojených a automatizovaných systémů mobility.

V oblasti bezpečnosti silničního provozu bude Komise i nadále hrát vedoucí úlohu na celosvětové úrovni, bude úzce spolupracovat s mezinárodními organizacemi, především s OSN, sdílet technické znalosti a osvědčené postupy a bude posuzovat možnosti případné účasti na iniciativách mezinárodního financování. Zvláštní spolupráci bude pokračovat zejména se zeměmi, které se nacházejí v sousedství EU, především se zeměmi západního Balkánu, Tureckem, zeměmi východního partnerství a zeměmi středomořského regionu.

Komise se prostřednictvím akčního plánu a úzkou spoluprací s členskými státy a zúčastněnými stranami snaží zajistit, aby při transformaci systému mobility v nadcházejících letech zůstala bezpečnost na prvním místě. Při provedení systému „bezpečného přístupu“ by měla mít opatření navržená v tomto rámci pro bezpečnost silničního provozu skutečný dopad a měla by přinést další významná a nezbytná zlepšení v oblasti výsledků bezpečnosti na silnicích EU a, což je nejdůležitější, zachránit životy.

3. PROPOJENÁ A AUTOMATIZOVANÁ MOBILITA: Budování cesty do další fáze mobility

3.1 Strategie pro zavádění propojených a automatizovaných vozidel v Evropě

Vozidla bez řidiče a vyspělé systémy propojení by měly posílit bezpečnost vozidel, umožnit jejich snazší sdílení a otevřít přístup ke službám mobility většímu počtu uživatelů. Tyto technologie mohou také pomoci řešit mnohé z hlavních problémů, s nimiž se potýkají

současné dopravní systémy, například bezpečnost silničního provozu, přetížení komunikací, energetickou účinnost a kvalitu ovzduší. Významně změní vzorec mobility a přemění veřejnou dopravu i územní plánování. Vozidla, která řidiči alespoň za určitých podmínek jízdy ve větší míře umožní, aby se věnoval jiným úkolům než řízení, budou na komerčním trhu k dispozici do roku 2020. Tento vývoj by mohl změnit celý ekosystém automobilového provozu⁸. Mobilita bez řidiče bude mít dalekosáhlé dopady na hospodářství EU jako celek, ovlivní jeho konkurenceschopnost a vedoucí postavení v oblasti technologií, jeho potenciál růstu (produktivita a vedlejší účinky pro další odvětví, včetně telekomunikací nebo elektronického obchodu) i trh práce (propouštění, ale také nová pracovní místa a poptávka po nových dovednostech).

Aby Evropská unie zůstala na světové špičce v automatizaci a propojenosti vozidel a zachovala si pracovní místa, je nutné, aby se klíčové technologie vyvíjely v Evropě, aby automatizované a autonomní řízení bylo bezpečné a aby právní rámec byl moderní a nabízel správné prostředí pro technologický pokrok.

Evropský průmysl má v celosvětové hospodářské soutěži dobré postavení. Automobilový průmysl EU patří díky technologickým inovacím k nejkongurenceschopnějším na světě. EU zaujímá celosvětově první místo v automatizaci. Služby družicové navigace Galileo jsou také jasným přínosem pro přesnější určování polohy. Zavedení vozidel bez řidiče však jako každá přelomová technologie přinese nejen příležitosti, ale i rizika. První odhady nicméně poukazují na povzbudivé ekonomické účinky, pokud EU využije příležitosti a přitáhne související pracovní místa na své území⁹.

Z výzkumu vyplývá, že za více než devadesáti procenty dopravních nehod stojí lidská chyba¹⁰. Autonomní vozidla, která by nepotřebovala řidiče, by měla výrazně zlepšit bezpečnost silničního provozu. Vozidla bez řidiče budou například lépe dodržovat pravidla silničního provozu a budou reagovat rychleji než lidé. Propojená a automatizovaná vozidla mohou také přispět ke snížení dopravního přetížení, protože bude snadnější je sdílet, a také proto, že budou motivovat nové a dokonalejší obchodní modely (např. mobilitu jako službu), takže vlastnictví motorových vozidel ve městech bude méně atraktivní.

EU již začala připravovat podmínky pro zavedení takových vozidel, například přijetím strategie o spolupracujících inteligentních dopravních systémech¹¹ nebo akčního plánu o budoucí komunikační technologii páté generace¹². Na rozdíl od ostatních částí světa je v EU velká část právního rámce již vytvořena. Například evropský rámec pro schvalování typu vozidel byl v roce 2018 přepracován a byla do něj zavedena pravidla pro dohled nad trhem, která zajišťují, že v EU existuje skutečný vnitřní trh s vozidly, včetně vozidel bez řidiče. Rámec EU slouží jako měřítko pro mezinárodní harmonizaci s mezinárodními partnery v Evropské hospodářské komisi OSN. EU rovněž značně pokročila v oblasti pravidel ochrany údajů, která budou tvořit rámec budoucího jednotného digitálního trhu.

⁸ Automatizace se projevuje ve všech druzích dopravy (vodní, letecké, železniční i silniční), v osobní i nákladní dopravě, v dopravě veřejné i individuální, ale je pravděpodobné, že na širokou veřejnost bude mít největší dopad právě automatizace silniční dopravy.

⁹ Studie Komise (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 Zpráva Komise s názvem Záchrana životů: Zvyšování bezpečnosti vozidel v EU, COM(2016) 787.

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0766>

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

Je však třeba udělat ještě více. EU potřebuje jasnou, do budoucnosti zaměřenou a rozhodnou agendu, aby si v tomto vysoce konkurenčním odvětví zachovala vedení. Technologie se vyvíjí rychle a je mimořádně nutné zaujmout koordinovaný přístup a stanovit priority pro financování výzkumu, demonstrací a zavádění na úrovni EU i členských států, aby se co nejlépe využily současné i budoucí programy, maximalizoval společný dopad veřejných a soukromých investic a plně se využily synergie mezi propojeností a automatizací. První kroky související s vozidly bez řidiče již byly učiněny na úrovni členských států (např. ve Spojeném království, Německu, Francii, Švédsku a Nizozemsku), zejména pokud jde o demonstrace a testování ve velkém rozsahu. Rozsáhlé testování hraje velkou roli při vývoji a zavádění příslušných technologií a při posilování spolupráce mezi relevantními subjekty. Komise proto podporuje přeshraniční koordinaci a rozsáhlé přeshraniční zkoušky vozidel bez řidičů speciálními výzvami k předkládání návrhů¹³.

Pro vývoj vozidel bez řidičů a jejich interakci s budoucími propojenými sítěmi a ostatními vozidly jsou nezbytná další podpůrná opatření pro orientaci odvětví i členských států. Mezi tato opatření bude patřit urychlené zavedení služeb pro spolupracující inteligentní dopravní systémy. V Amsterdamském prohlášení bylo uvedeno, že je třeba zajistit jasné pokyny na úrovni EU, aby se zabránilo roztržičnosti trhu a umožnilo provádění správných investic¹⁴. Některé členské státy již přijaly své vlastní strategie a začínají přijímat vnitrostátní právní předpisy. Na úrovni EU je třeba zaujmout přístup vnitřního trhu, aby se zajistily minimální úrovně harmonizace a interoperability i právní jistota.

Komise reaguje na tyto mnohostranné výzvy a usiluje o plné využití potenciálu nových příležitostí, které tento technologický vývoj nabízí, návrhem přístupu EU založeného na třech vzájemně propojených strategických cílech:

- rozvinout klíčové technologie a infrastrukturu, aby se posílila konkurenceschopnost EU,
- zajistit bezpečné a zabezpečené zavádění propojených a automatizovaných vozidel,
- řešit sociálně-ekonomické dopady mobility bez řidičů.

Opatření EU mohou pomoci tím, že stanoví společnou vizi pro budoucí rozvoj tohoto odvětví a zajistí připravenost právního a politického rámce EU v klíčových oblastech (např. bezpečnost silničního provozu a kybernetická bezpečnost) na uvedení nových produktů a služeb na trh. Mohou rovněž nabídnout podporu pro rozvoj a přeshraniční zavádění klíčových technologií, služeb a infrastruktury, včetně zřízení partnerství v rámci příštího víceletého finančního rámce EU, což přinese možnosti a prospěch evropským občanům i evropskému průmyslu. Nejdůležitější je však to, že EU může pomoci také při projednávání a hledání společného evropského přístupu k souvisejícím společenským otázkám, které budou pravděpodobně rozhodující pro přijetí těchto nových technologií společností; jde zejména o ochranu osobních údajů, základní etické volby související s rozvojem autonomních systémů, jasné přidělení odpovědnosti v případě nehody a dopad na pracovní místa a dovednosti¹⁵.

Specifická a doplňující opatření, která pomohou dosáhnout třech výše uvedených cílů, jsou uvedena v doprovodném sdělení o strategii EU pro propojenou a automatizovanou mobilitu¹⁶.

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>

¹⁵ Viz rovněž sdělení o umělé inteligenci pro Evropu (COM(2018) 237) a pracovní dokument útvarů Komise o odpovědnosti za vznikající digitální technologie (SWD(2018) 137).

¹⁶ COM(2018) 283.

3.2. Vytvoření digitálního prostředí pro výměnu informací v dopravě

Kromě iniciativ, které přispívají ke strategii EU pro propojenou a automatizovanou mobilitu, obsahuje tento třetí balíček opatření pro mobilitu také dva návrhy, které by měly vytvořit plně digitální a harmonizované prostředí pro výměnu informací mezi provozovateli dopravy a orgány veřejné správy. Navrhovaná nařízení o prostředí evropského jednotného námořního portálu a nařízení o elektronických informacích při přepravě zboží se vzájemně doplňují a umožní elektronickou a zjednodušenou výměnu informací mezi podniky a orgány po celé přepravní trase, od místa vstupu v přístavech EU do místa konečného určení zboží.¹⁷ Tyto dva návrhy omezí byrokracii a usnadní toky digitálních informací pro logistické operace, lépe propojí různé druhy dopravy, a přispějí tak k rozvoji kombinované dopravy.

4. ČISTÁ MOBILITA: reagovat na změnu klimatu a zachovat přitom konkurenceschopnost průmyslu EU

4.1 Vytvořit v Evropě konkurenceschopný „ekosystém“ baterií – strategický akční plán

Výroba a vývoj baterií mají pro Evropu obrovský strategický význam v souvislosti s přechodem na čistou energii i jako klíčová součást konkurenceschopnosti automobilového průmyslu EU. Jsou proto nedílnou součástí cíle stanoveného Komisí v nové strategii průmyslové politiky – zajistit Evropské unii celosvětově vedoucí postavení z hlediska inovací, digitalizace a dekarbonizace¹⁸.

Vytvoření konkurenceschopného a udržitelného odvětví výroby baterií v Evropě je obrovský a neodkladný úkol. Evropa musí v celosvětové soutěži jednat rychle, aby předešla velké technologické závislosti na svých konkurentech, ale také proto, aby využila velký potenciál, který odvětví baterií představuje pro tvorbu pracovních míst, růst a investice. Podle některých odhadů by Evropa mohla od roku 2025 využívat trh baterií o hodnotě až 250 miliard EUR ročně, pro nějž by vyrábělo alespoň deset až dvacet gigatováren (zařízení pro hromadnou výrobu bateriových článků), a to jen pro uspokojení poptávky samotné EU¹⁹.

Vzhledem k rozsahu a rychlosti potřebných investic nelze tuto průmyslovou výzvu řešit roztržitě.

Komise zřídila v říjnu 2017 **Evropskou bateriovou alianci**²⁰, do níž zapojila klíčové průmyslové subjekty, aktivní členské státy a Evropskou investiční banku. Tato platforma pro spolupráci by měla usnadnit vznik integrovaných a průmyslem vedených projektů výroby bateriových článků, které by spojovaly silné stránky EU a podporovaly spolupráci různých subjektů z celého hodnotového řetězce, uvolňovaly synergie a umožňovaly nárůst konkurenceschopnosti a dosažení úspor z rozsahu. Vytvoření „Evropské bateriové aliance“ již přineslo hmatatelné výsledky, protože bylo oznámeno zřízení průmyslových konsorcií nebo partnerství zaměřených na rozvoj výroby bateriových článků a souvisejících ekosystémů.

V tomto úsilí je nutné pokračovat,

¹⁷ COM(2018) 278 a COM(2018) 279.

¹⁸ Jako jedna z oblastí pro prioritní intervence byly označeny také ve zprávě skupiny na vysoké úrovni o budoucnosti automobilového průmyslu GEAR 2030.
<https://ec.europa.eu/docsroom/documents/26081/attachments/1/translations/en/renditions/native>

¹⁹ Zdroj: Evropský institut pro inovace a technologii Innoenergy <http://www.innoenergy.com/>

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

Jako součást balíčku „Evropa v pohybu“ Komise po konzultacích a v úzké spolupráci s průmyslem (s více než 120 subjekty)²¹ v rámci Evropské bateriové aliance předkládá ucelený **strategický akční plán pro baterie** (příloha 2), v němž vymezuje soubor konkrétních opatření, která v Evropě přispějí k vytvoření inovačního, udržitelného a konkurenceschopného „ekosystému“ baterií.

Komise tímto akčním plánem nejen podpoří přeshraniční a integrovaný evropský přístup, ale výrazným způsobem položí důraz na udržitelnou výrobu baterií v celém hodnotovém řetězci, od těžby a zpracování (primárních a druhotných) surovin, přes design a výrobu bateriových článků a bateriových sad až po jejich využívání, druhé využití, recyklaci a odpadové zpracování v rámci oběhového hospodářství. Takový přístup podpoří výrobu a využívání vysoce výkonných baterií a stanoví soubor kritérií udržitelnosti v celém hodnotovém řetězci EU.

Akční plán kombinuje cílená opatření na úrovni EU, která se týkají surovin, výzkumu, inovací, financování/investic, standardizace/regulace, obchodu a rozvoje dovedností, s cílem zajistit pro Evropu vedoucí postavení v oblasti udržitelné výroby a využívání baterií v rámci oběhového hospodářství.

Konkrétně má:

- **zajistit přístup k surovinám** ze zemí mimo EU, v nichž se tyto suroviny nacházejí, usnadnit přístup k evropským zdrojům surovin a zajistit přístup k **druhotným surovinám** díky recyklaci v oběhovém hospodářství s bateriemi,
- **podpořit evropskou výrobu bateriových článků ve velkém rozsahu a s úplným konkurenceschopným hodnotovým řetězcem v Evropě:** zajistit spolupráci klíčových průmyslových subjektů a vnitrostátních orgánů, spolupracovat s členskými státy a Evropskou investiční bankou na podpoře inovačních a integrovaných projektů výroby ve velkém s významným přeshraničním rozměrem a rozměrem udržitelnosti,
- **posílit vedoucí pozici v tomto odvětví zintenzivněním výzkumu a inovací v EU** podporou vyspělých technologií (např. lithium-iontových baterií) a přelomových technologií (např. pevný stav),
- **rozvíjet a posilovat vysoce kvalifikovanou pracovní sílu ve všech částech hodnotového řetězce souvisejícího s bateriemi**, aby se odstranily rozdíly v poptávce a nabídce dovedností, a to opatřeními na úrovni EU i členských států, která zajistí odpovídající odbornou přípravu, rekvalifikaci a zvýšení kvalifikace a učiní z Evropy atraktivní místo pro špičkové odborníky v oblasti vývoje a výroby baterií,
- **podpořit udržitelnost odvětví výroby bateriových článků v EU s co nejmenší environmentální stopou** Tohoto cíle by mělo být dosaženo zejména stanovením požadavků na bezpečnou a udržitelnou výrobu baterií v Evropě,
- **zajistit soulad s širším právním a podpůrným rámcem EU** (strategie pro čistou energii a balíčky mobility, obchodní politika apod.)

Opatření, která byla vymezena, mají potenciál krátkodobě až střednědobě ovlivnit výrobu bateriových článků v EU i dlouhodobě přinést strukturální změnu, která v EU přispěje k

²¹ Do tohoto procesu se zapojilo více než 120 subjektů z oblasti průmyslu a inovací a kolektivně podpořilo doporučení pro provádění prioritní opatření. <http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/>

vytvoření ekosystému baterií, který bude zahrnovat celý hodnotový řetězec související s bateriemi a připraví podmínky pro další generaci technologií v oblasti baterií.

Pro úspěšné provedení těchto opatření bude muset být tato spolupráce dále posílena a Komise při zvládání této výzvy spoléhá na zapojení a angažovanost všech zúčastněných stran. Komise proto bude nadále úzce spolupracovat s členskými státy a průmyslem v rámci Evropské bateriové aliance aby udržela nastavenou dynamiku a zajistila rychlé převedení závazků a opatření do hmatatelných výsledků.

Komise chce tímto akčním plánem Evropě zajistit cestu k vedoucímu postavení v klíčovém odvětví budoucnosti, které podpoří zaměstnanost a růst v oběhovém hospodářství a navíc evropským občanům zajistí čistou mobilitu a lepší životní prostředí i kvalitu života.

4.2 Doplnění právního rámce EU v oblasti emisí CO₂ ze silniční dopravy

V evropské strategii pro nízkoemisní mobilitu se Komise zavázala navrhnout vůbec první právní předpisy EU o emisích CO₂ z těžkých nákladních vozidel. V tomto třetím balíčku pro mobilitu Komise svůj závazek plní²². Návrh norem pro emise CO₂ z nákladních automobilů, autobusů a autokarů představuje důležité doplnění právního rámce řešícího problematiku emisí skleníkových plynů ze silniční dopravy. Navazuje na návrh norem pro emise CO₂ pro osobní a lehká užitková vozidla po roce 2020, který byl přijat v listopadu 2017 jako součást druhého balíčku opatření pro mobilitu.

Tento legislativní návrh je nutný ke splnění závazků, které EU přijala v Pařížské dohodě, a pro provedení rámce pro klima a energetiku do roku 2030. Emise CO₂ z těžkých nákladních vozidel totiž představují přibližně čtvrtinu všech emisí ze silniční dopravy a do roku 2030 by měly dále růst. Nákladově efektivní dosažení cílů EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů nebude možné bez přispění odvětví těžkých vozidel.

Přepravicům, z nichž většina jsou malé a střední podniky, se často nedaří šetřit na pohonných hmotách. Přestože by v jejich dlouhodobém zájmu bylo snížit náklady na pohonné hmoty nákupem nejúčinnějších vozidel, tržní a regulační bariéry brání širokému rozšíření nákladově efektivních a inovačních technologií na trhu. Komise nyní navrhuje některé z těchto překážek odstranit s pomocí dalších nástrojů, jako jsou směrnice o eurozámce, směrnice o čistých vozidlech a akční plán infrastruktury pro alternativní paliva, které Komise nedávno navrhla v rámci dvou předchozích balíčků pro mobilitu.

Výrobcům automobilů a dodavatelům dílů v EU hrozí, že ztratí svou stávající vedoucí pozici v odvětví inovačních technologií. Významné trhy, jako například Spojené státy, Kanada, Japonsko, Čína a Indie, v posledních letech zavedly normy pro spotřebu pohonných hmot nebo normy pro emise, aby stimulovaly inovace a rychle zlepšily účinnost vozidel. Návrh Komise představuje konkrétní tlak na Evropskou unii vedené inovace a investice do nízkouhlíkových technologií v tomto odvětví.

Komise se domnívá, že nejvhodnějším způsobem regulace emisí CO₂ z těžkých nákladních vozidel je několikafázový přístup s ustanovením o brzkém přezkumu. Cílem právních předpisů by mělo být využít první dostupné přínosy a zajistit, aby nákladově nejefektivnější a již dostupné technologie rychle pronikly na trh nových největších nákladních vozidel. Čtyři hlavní skupiny největších nákladních automobilů představují první typy vozidel, pro něž bude

²² COM(2016) 501.

mít EU od roku 2019 spolehlivé a ověřené údaje o emisích. Tyto čtyři skupiny jsou zdrojem přibližně 65 až 70 % celkových emisí skleníkových plynů z těžkých nákladních vozidel.

Po přezkumu, který by měl být proveden v roce 2022 na základě údajů po třech letech oficiálního schvalování, bude možné postupně zavádět pokročilejší technologie. Navíc by cíle pro emise CO₂ mohly být rozšířeny na další typy vozidel, na něž se zatím nevztahují nezbytné právní předpisy o schvalování. Týká se to autobusů a autokarů, menších nákladních automobilů a přívěsů.

Na autobusy, pro něž jsou pohonné systémy s nízkými a nulovými emisemi nejdostupnější, se cíle pro snížení emisí stanovené v tomto prvním návrhu zatím nevztahují, protože musí být nejprve vypracovány právní předpisy o sběru a schvalování jejich emisí skleníkových plynů. Nicméně revidovaná směrnice o čistých vozidlech a akční plán infrastruktury pro alternativní paliva budou již nyní přímo podporovat zavádění autobusů s nízkými a nulovými emisemi ve městech prostřednictvím zadávání veřejných zakázek. Tento přístup bude doplněn podpůrnými opatřeními zaměřenými na urychlení výstavby infrastruktury pro alternativní paliva, jak je uvedeno v akčním plánu přijatém v rámci druhého balíčku pro mobilitu. Platformu pro rychlejší zavádění čistých autobusů kromě toho nabízí také iniciativa pro zavádění čistých autobusů, kterou zahájila Komise a kterou podporuje Výbor regionů.²³

Komise vyzývá Evropský parlament a Radu, aby tyto právní předpisy přijala neprodleně a zamezila tak prohlubování rozdílu v emisích mezi segmentem těžkých nákladních vozidel a ostatními segmenty odvětví silniční dopravy a zároveň umožnila, aby podniky v odvětví dopravy mohly využívat vozidla s nižšími náklady na pohonné hmoty, a zajistila dlouhodobou konkurenceschopnost výrobců vozidel a dodavatelů dílů v EU.

4.3 Nová metodika srovnávání cen pohonných hmot pro spotřebitele

V souvislosti s prudkým nárůstem elektromobility a vozidel využívajících řadu různých alternativních paliv Komise navrhuje metodiku, která uživatelům umožní okamžitě porovnat náklady na využívání těchto různých pohonných hmot²⁴. Tato iniciativa povede ke zvýšení informovanosti spotřebitelů, a to i při nákupech nových vozidel, a k transparentnosti cen pohonných hmot a měla by přispět k diverzifikaci zdrojů energie v dopravě a ke snížení emisí CO₂ a dalších znečišťujících látek.

4.4 Lepší označování pneumatik

Nařízení EU o označování pneumatik podporuje palivově účinné a bezpečné pneumatiky s nízkým vnějším hlukem odvalování s cílem zajistit úspory paliv i bezpečnost silničního provozu²⁵. Má také spotřebitelům poskytnout prostřednictvím standardního označení více informací ovlivňujících rozhodování o koupi. Vzhledem k tomu, že pneumatiky mohou způsobit dvaceti až třicetiprocentní rozdíl ve spotřebě paliva určitého vozidla, jejich výkon má významný dopad na účinnost pohonných hmot a na emise z vozidel.

Návrh Komise by měl toto nařízení posílit a zefektivnit.²⁶ Jeho cílem je především zajistit jasnou viditelnost označení při nákupu pneumatik spotřebiteli. Znamená to, že potenciální

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

²⁴ Podle čl. 7 odst. 3 směrnice 2014/94/EU, prováděcí nařízení Komise o společné metodice srovnávání jednotkových cen alternativních paliv v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU, C(2018) 2751.

²⁵ Nařízení 1222/2009.

²⁶ COM(2018) 296.

kupci by měli označení rozpoznat a pochopit symboly výkonnosti, například z hlediska přesnosti a spolehlivosti. Dalším cílem nařízení je rozšířit rozsah výkonnostních parametrů zahrnutých do označení o nové prvky a přitom případně zohlednit další politické priority EU, například agendu oběhového hospodářství. Nařízení také posiluje prosazování dozoru nad trhem.

4.5 Konstrukční požadavky pro nákladní automobily zaměřené na snížení emisí CO₂ a zlepšení bezpečnosti

Aerodynamický výkon vozidla má přímý dopad na jeho emise CO₂. Komise proto navrhuje revidovat právní předpisy o hmotnosti a rozměrech některých silničních vozidel a přiblížit datum, od něhož mohou výrobci uvádět na trh nová těžká nákladní vozidla se zaoblenějšími a aerodynamičtějšími kabinami, o tři roky, tedy na rok 2019²⁷. Spolu s návrhem Komise na zavedení norem pro emise CO₂ pro těžká nákladní vozidla má tento návrh přispět ke snížení emisí CO₂ z dopravy a prospět životnímu prostředí. Dalším cílem je zlepšit bezpečnost ostatních uživatelů silnic i výhled a pohodlí řidičů a přitom soustavně usnadňovat kombinovanou dopravu.

4.6 Revize rámce pro zdanění energie na podporu elektromobility

I když v rámci tohoto balíčku nedojde k celkovému přepracování směrnice o zdanění energie, Komise bude nadále zkoumat možnosti, jimiž by mohla při budoucí revizi směrnice podpořit elektromobilitu. Kromě toho přístup, který na úrovni EU stanoví pouze minimální sazby zdanění, umožňuje členským státům již nyní, tedy aniž by bylo nutné změnit právní předpisy EU, přizpůsobit sazby na podporu mobility s nízkými emisemi. Členské státy by měly především přezkoumat stávající preferenční zvýhodnění motorové nafty.

4.7 Zjednodušené provádění hlavní transevropské dopravní sítě pro zajištění nízkoe emisní mobility

Nezbytnou podmínkou pro zavedení čistých, bezpečných, digitálních a propojených řešení v dopravním systému je infrastruktura. Páteří evropské dopravní infrastruktury je transevropská dopravní síť. Komise usiluje o to, aby byla účinná, inteligentní, bezpečná a udržitelná. Síť výrazně ovlivňuje vzorce mobility osobní a nákladní dopravy stanovováním společných požadavků a podněcováním kvalitních infrastrukturních projektů a inovací. Tento „třetí balíček opatření pro mobilitu“ proto obsahuje návrh nařízení, jehož cílem je usnadnit vytváření hlavní transevropské dopravní sítě a podpořit kombinovanou dopravu. Navrhovaná opatření by měla zjednodušit udělování povolení, zadávání veřejných zakázek a další správní postupy, aby byl proces vytváření sítě efektivnější, transparentnější a lépe akceptovaný veřejností. Návrh tedy bude sloužit jako katalyzátor pro čistší, bezpečnější a propojenější mobilitu tím, že zajistí prioritní vydávání povolení pro projekty související s hlavní transevropskou dopravní sítí.²⁸

Balíček bude navíc podpořen výzvou k podávání návrhu v rámci nástroje pro propojení Evropy. Na investice do projektů, které přímo přispějí k bezpečnosti silničního provozu, digitalizaci a multimodalitě v odvětví dopravy, budou k dispozici granty ve výši 450 milionů EUR.

5. ZÁVĚRY

²⁷ Směrnice (EU) 2015/719. COM(2018) 275.

²⁸ COM(2018) 277.

Tímto třetím balíčkem „Evropa v pohybu“ Komise dokončuje rozsáhlý soubor legislativních návrhů a podpůrných opatření, které dohromady vytváří ucelený, integrovaný a do budoucna zaměřený přístup k zajištění čisté, propojené a konkurenceschopné mobility ve prospěch občanů EU. Mobilita se výrazně mění pod vlivem digitalizace, dekarbonizace a inovací. EU musí využít nové příležitosti, které tyto trendy přinášejí, a musí se řádně připravit na řešení četných problémů, které se objeví v přechodném období. Mobilita je základním prvkem volného pohybu osob a zboží a jako taková má zásadní význam pro hladké fungování Evropské unie. Musíme proto přijmout ta správná rozhodnutí, aby si Evropská unie, a především její průmysl, mohla v tomto odvětví s rozhodujícím významem pro hospodářství i společnost, udržet vedoucí postavení, zachovat konkurenceschopnost i v budoucnu a zajistit bezpečnost, čistotu a udržitelnost služeb mobility. Komise proto vyzývá Evropský parlament a Radu, aby tyto legislativní návrhy urychleně přijaly během legislativního období tohoto Parlamentu, a tak zajistily „Evropu v pohybu“.