



V Bruseli 20. 7. 2016
COM(2016) 501 final

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

Európska stratégia pre nízkoemisnú mobilitu

{SWD(2016) 244 final}

1. ÚVOD

Nízkoemisná mobilita predstavuje základnú zložku širšieho prechodu na nízkouhlíkové, obehové hospodárstvo, ktoré Európa potrebuje, aby zostala konkurencieschopnou a aby mohla uspokojovať potreby v oblasti mobility osôb a tovarov.

Z dopravy pochádza takmer štvrtina emisií skleníkových plynov v Európe a je hlavnou príčinou znečisťovania ovzdušia v mestách. Odpoveďou Európy na tieto výzvy je nezvratný prechod na mobilitu s nízkymi emisiami uhlíka a látok znečisťujúcich ovzdušie. *Ambícia je jasná: emisie skleníkových plynov z dopravy budú do polovice storočia musieť byť aspoň o 60 % nižšie ako v roku 1990¹ a pevne smerovať k tomu, aby sa priblížili k nule. Emisie látok znečisťujúcich ovzdušie z dopravy, ktoré škodia nášmu zdraviu, sa musia bezodkladne drasticky znížiť.*

Doprava má v porovnaní s minulosťou oveľa väčší potenciál prispievať k znižovaniu emisií EÚ, k čomu sme sa zaviazali v rámci parížskej dohody o zmene klímy² a v súlade s programom trvalo udržateľného rozvoja do roku 2030.

Prechod na mobilitu s nízkymi emisiami na celom svete sa už začal a jeho tempo sa zrýchľuje. Sú s ním spojené veľké príležitosti. Pre európskych výrobcov automobilov predstavuje príležitosť modernizovať, intenzívnejšie si osvojovať nové technológie a opätovne získať dôveru spotrebiteľov. Pre ostatné odvetvia priemyslu a výrobcov je to tiež príležitosť presadzovať normy na celom svete a vyvážať ich výrobky. Zároveň je to príležitosť pre inovačné energetické spoločnosti a poskytovateľov služieb, ako aj pre investorov, aby prispievali k udržateľnému rastu a zabezpečovali nové pracovné miesta.

Tento prechod sa už začal a je založený na existujúcich politikách EÚ³. Jeho tempo by sa malo teraz zrýchliť vďaka tejto stratégii v oblasti nízkoemisnej mobility a zároveň by sa mali zabezpečiť potreby mobility v záujme efektívneho vnútorného trhu a globálnej prepojenosti. To si bude vyžadovať široký rozsah opatrení. V akčnom pláne je uvedený zoznam opatrení, ktoré táto Komisia plánuje prijať pri dodržaní zásad a postupov lepšej tvorby práva, aby zabezpečila, že všetky navrhované opatrenia budú podložené dôkazmi, efektívne, účinné, primerané a v plnom súlade s princípom subsidiarity. V rámci týchto opatrení sa venuje pozornosť hlavným nástrojom s cieľom udať v odvetví dopravy správny smer vzhľadom na technologickú neutralitu a podieľať sa na tvorbe pracovných miest, raste a investíciách: 1. vyššia efektívnosť dopravného systému; 2. nízkoemisná alternatívna energia pre dopravu; a 3. vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami. Túto transformáciu navyše podporia horizontálne faktory, ako je napríklad stratégia energetickej únie, výskum a inovácie, priemyselná a investičná politika, stratégie pre jednotný digitálny trh a program v oblasti zručností. Keďže cestná doprava spôsobuje viac ako 70 % emisií skleníkových plynov z dopravy a veľkú mieru znečistenia ovzdušia⁴, opatrenia sa budú zameriavať na túto oblasť, pričom svojím dielom môžu a musia prispieť všetky odvetvia dopravy.

¹ KOM (2011) 144 *Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.*

² Odvetvie dopravy prispieva k národným cieľom znížiť emisie skleníkových plynov v rámci navrhovaného nariadenia o spoločnom úsilí, COM(2016) 482.

³ Pozri prehľad súčasných politik v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je priložený k tomuto oznámeniu.

⁴ Cestná doprava predstavuje najväčší zdroj oxidov dusíka (39 %) a významný zdroj tuhých častíc (13 %).

EÚ prostredníctvom svojich iniciatív vytvorí priaznivé podmienky a poskytne silné stimuly pre nízkoemisnú mobilitu. Opatrenia uvedené v tomto oznámení predstavujú súčasť celostného prístupu, ktorý si vyžaduje dlhodobú angažovanosť všetkých zainteresovaných subjektov vrátane členských štátov, ktorí budú musieť prispieť svojím dielom v závislosti od svojich zodpovedností. Európski výskumníci a odvetvia výroby a služieb by mali naďalej inovovať a robiť obchodné rozhodnutia s prihliadnutím na cieľ, ktorý treba dosiahnuť do polovice storočia. Na to, aby mohli uviesť svoje inovácie na trh v Európe a na celom svete, budú potrebovať ten správny druh stimulov a investícií v správnom čase. Takisto aj regióny a mestá budú hlavnými aktérmi pri realizácii riešení v oblasti nízkoemisnej mobility, a to tam, kde sú tieto problémy najviditeľnejšie, a v konečnom dôsledku to, akí úspešní budeme, určia svojim správaním používateľa mobility.

Európa môže úspešne zmeniť svoj dopravný systém, ktorý má rozhodujúci význam pre jej prosperitu a blahobyt jej občanov, len ak sa o to budú trvalo usilovať všetci aktéri.

2. REGULAČNÝ RÁMEC PRE NÍZKOEMISNÚ MOBILITU

V záujme uľahčenia prechodu na nízkoemisnú mobilitu a poskytnutia istoty investorom sa musí zmeniť regulačný rámec EÚ. Protiváhou pokroku v minulosti bol často rastúci dopyt po doprave, a preto musí byť východiskovým bodom efektívnejší dopravný systém. Nízkoemisné alternatívne energie pre dopravu predstavujú príležitosť na inováciu a tvorbu pracovných miest a umožňujú znižovanie závislosti Európy od dovozu ropy.

2.1 OPTIMALIZÁCIA DOPRAVNÉHO SYSTÉMU A ZLEPŠOVANIE JEHO EFEKTÍVNOTI

Spôsob organizovania mobility sa mení vďaka novým technológiám, obchodným modelom a štruktúre mobility, čo okrem iného dokazuje rýchle rozšírenie hospodárstva spoločného využívania zdrojov v sektore mobility. Mobilitu čoraz viac ovplyvňuje strana dopytu, čo vedie k optimálnemu využívaniu zdrojov v doprave. K tejto zmene prispievajú dáta, jasnejšie cenové signály a multimodálny dopravný systém, ktoré zohrávajú kľúčovú úlohu v koncepcii nízkoemisnej mobility EÚ.

Digitálne riešenia mobility

Vďaka digitálnym technológiám sa doprava môže stať bezpečnejšou, efektívnejšou a inkluzívnejšou. Umožňujú súvislú priamu mobilitu až na miesto určenia, integrovanú logistiku a služby s pridanou hodnotou. Tieto technológie treba riadne začleniť do koncepcií udržateľnej mobility, aby sme mohli tento potenciál čo najlepšie využiť. Z tohto dôvodu sa neoddeliteľnou súčasťou rozvoja multimodálnej transeurópskej dopravnej siete⁵ stalo zavedenie inteligentných dopravných systémov pre všetky spôsoby dopravy.

V cestnej doprave sa v súčasnosti vynakladá značné úsilie s cieľom stimulovať vývoj a zavedenie kooperatívnych inteligentných dopravných systémov. Komisia preto pripravuje rámec pre rýchle a koordinované zavedenie takýchto systémov v celej EÚ.

⁵ Zahŕňa to európsky systém riadenia železničnej dopravy pre železnice, výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba v leteckej doprave a riečne informačné služby v sektore vnútrozemských vodných ciest.

Spravodlivé a účinné stanovovanie cien v doprave

Jedným z ekonomicky najrozumnejších spôsobov stimulovania energeticky efektívnejších dopravných operácií, energií s nízkymi emisiami a rýchlejšej obnovy vozového parku je poskytnutie správnych cenových signálov a zohľadnenie externých vplyvov. Hoci spoplatnenie sa na úrovni EÚ už používa v prípade nákladných automobilov a železníc, na úrovni členských štátov a na miestnej úrovni existuje priestor na prijatie opatrení v oblasti osobnej dopravy. Takéto poplatky by mali dopĺňať súčasné zdaňovanie motorových palív.

Pokiaľ ide o spoplatňovanie, v celej EÚ by sa malo prejsť na systémy spoplatňovania ciest na základe vzdialenosti, ktoré vychádzajú zo skutočne prejazdených kilometrov, aby sa lepšie zohľadnili zásady „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“. Komisia preto v záujme uľahčenia prístupu na trhy novým poskytovateľom mýtnych služieb a zníženia celkových systémových nákladov vypracováva normy pre interoperabilné elektronické mýtné systémy v EÚ⁶. Komisia okrem toho zreviduje smernicu o poplatkoch pre nákladné automobily s cieľom umožniť spoplatňovanie aj na základe rozlíšenia podľa emisií oxidu uhličitého a rozšíriť uplatňovanie niektorých jej zásad na autobusy a autokary, ako aj na osobné automobily a dodávky⁷.

Podpora multimodality

Opatrenia na podporu multimodálnej integrácie zohrávajú významnú úlohu pri dosahovaní nízkoemisnej mobility, a to stimulovaním prechodu na spôsoby dopravy s nižšími emisiami, ako sú napríklad vnútrozemské vodné cesty, príbrežná námorná doprava a železnice.

Napríklad revidovaný regulačný rámec pre odvetvie železníc⁸ má za cieľ zvýšiť konkurencieschopnosť železníc a zatriktívniť ich pre cestujúcich aj pre nákladnú dopravu. Komisia v záujme ďalšej podpory intermodality zmodernizuje stimuly pre kombinovanú dopravu⁹ a pripravuje opatrenia na zvýšenie kapacity a efektívnosti využívania koridorov pre náklad prepravovaný železničnou dopravou¹⁰. Komisia podporuje zavádzanie multimodálnych koridorov základnej siete prípravou druhej generácie pracovných plánov a umožnením opatrení na realizáciu transeurópskej dopravnej siete¹¹.

V záujme ďalšieho posilnenia úlohy verejnej dopravy a prispenia k zníženiu emisií oxidu uhličitého z cestnej dopravy Komisia pripravuje opatrenie, ktorým umožní ďalší rozvoj služieb vnútroštátnej autobusovej a autokarovej dopravy.

2.2 ROZŠÍRENIE VYUŽÍVANIA ALTERNATÍVNYCH NÍZKOEMISNÝCH ENERGÍÍ V DOPRAVE

94 % potreby energie v doprave EÚ stále pokrýva ropa, čo je oveľa viac ako v ktoromkoľvek inom odvetví, v dôsledku čoho je doprava vo veľkej miere závislá od dovozu. Hoci sa

⁶ Revízia smernice 2004/52/ES o elektronických cestných mýtnych systémoch v Európe a rozhodnutia Komisie 2009/750/ES.

⁷ Revízia smernice o „Eurovignette“ (1999/62/ES).

⁸ Právne predpisy, z ktorých časť už spoluzákonodarcovia prijali, a zvyšok je pred konečným prijatím [COM(2013) 26, COM(2013) 28 a COM(2013) 29].

⁹ Z najnovšieho hodnotenia smernice o kombinovanej doprave vyplýva, že sa musí zjednodušiť a musia sa preskúmať hospodárske stimuly pre intermodálnu dopravu.

¹⁰ Revízia nariadenia č. 913/2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu.

¹¹ Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zefektívnení opatrení na účely rýchlejšej realizácie projektov spoločného záujmu týkajúcich sa transeurópskej dopravnej siete.

prechod na nízkoemisné alternatívne energie v doprave už začal, v ďalšom desaťročí sa bude musieť zrýchliť. Pre Európu to predstavuje príležitosť vytvoriť si vedúce postavenie, pokiaľ ide o nové výrobky, napríklad moderné biopalivá. Je potrebné zavádzať príslušnú infraštruktúru.

Účinný rámec pre nízkoemisné alternatívne energie

Komisia v rámci revízie súčasných právnych predpisov týkajúcich sa palív a energie z obnoviteľných zdrojov¹² skúma spôsob, ako poskytnúť silné stimuly pre inovácie v oblasti energií, ktoré sú potrebné v záujme dlhodobej dekarbonizácie. Jednou z možností je napríklad to, že dodávatelia palív by mali povinnosť poskytovať určitý podiel alternatívnej energie z obnoviteľných zdrojov, okrem iného moderných biopalív a syntetických palív, a to napríklad stanovením povinnosti primiešavania alebo povinnosti zníženia vplyvu dodávanej energie, pokiaľ ide o emisie skleníkových plynov.

Komisia už uviedla, že biopalivá na báze potravín zohrávajú v dekarbonizácii sektora dopravy obmedzenú úlohu a po roku 2020 by sa na ne nemala poskytovať verejná podpora¹³. Komisia sa v súvislosti s prebiehajúcimi analýzami na podporu revízie aktuálnych právnych predpisov o palivách a energii z obnoviteľných zdrojov zameriava na postupné ukončovanie ich používania a ich nahradenie modernejšími biopalivami. Tieto vplyvy sa budú dôkladne posudzovať spolu s potrebami investícií do moderných biopalív a so skutočnosťou, že bez podpory zatiaľ nebudú môcť konkurovať fosílnym palivám ani biopalivám na báze potravín¹⁴.

Vyhliadky súvisiace s nízkoemisnými alternatívnymi energiami sa líšia medzi jednotlivými spôsobmi dopravy. Najväčšia škála možností je v súčasnosti k dispozícii pri osobných automobiloch a autobusoch, pričom pomerne jednoznačné riešenia sa ponúkajú pri železničiach, a to prostredníctvom elektrifikácie. V strednodobom horizonte budú moderné biopalivá zohrávať mimoriadnu úlohu v letectve, ako aj v prípade nákladných automobilov a autokarov. Predpokladá sa, že zemný plyn sa bude vo zvýšenej miere používať ako alternatíva k lodným palivám v lodnej doprave a k naftu v nákladných automobiloch a autokaroch. Jeho potenciál možno významne zvýšiť použitím biometánu a syntetického metánu (technológia „power-to-gas“).

Zavádzanie infraštruktúry pre alternatívne palivá

Veľká časť alternatívnych palív (vrátane elektrickej energie) si vyžaduje špecifické infraštruktúry mimo súčasného systému na dopĺňanie paliva. V smernici o infraštruktúre pre alternatívne palivá¹⁵ sa pozornosť venuje zabezpečeniu spoločných noriem na vnútornom trhu, primeranej dostupnosti infraštruktúry a informáciám pre spotrebiteľov o kompatibilitate palív a vozidiel. Pripravuje sa metodika porovnávania cien palív.

Členské štáty do novembra 2016 na základe tejto smernice navrhnú politické rámce pre zavádzanie verejne dostupných elektrických nabíjajúcich staníc a čerpacích staníc zemného

¹² Smernica 2009/28/ES o podpore využívania energie z obnoviteľných zdrojov energie a smernica 98/70/ES týkajúca sa kvality benzínu a naftových palív.

¹³ COM(2014) 15 *Rámec politík v oblasti klímy a energetiky na obdobie rokov 2020 až 2030*.

¹⁴ Podporu na vyspelé biopalivá možno poskytnúť na základe dodržania podmienok stanovených v usmernení o štátnej pomoci v oblasti ochrany životného prostredia a energetiky.

¹⁵ Smernica 2014/94/EÚ.

plynu a prípadne vodíka¹⁶. Aby sa dosiahlo široké prijatie elektrických vozidiel zo strany verejnosti a ich rozsiahle využívanie, v celej Európe musí byť široko dostupná infraštruktúra na nabíjanie a údržbu. Konečným cieľom je umožniť jazdu autom po celej Európe, pričom nabíjanie elektrických vozidiel by malo byť také jednoduché ako doplnenie nádrže.

EÚ podporuje toto zavádzanie finančne a prostredníctvom svojich platforiem s účasťou zainteresovaných strán¹⁷. V rámci prebiehajúcich projektov sa pripravuje zdôvodnenie ich existencie a overuje sa ich uskutočniteľnosť na základe pokusov v reálnych podmienkach, výsledkom čoho je zhromaždenie sumy vo výške viac ako 1 miliardy EUR súkromných a verejných investícií a takmer 600 miliónov EUR finančnej podpory EÚ pre takmer 100 projektov¹⁸. V tejto súvislosti by sa mali ďalej využívať aj možnosti, ktoré poskytuje Európsky fond pre strategické investície. Komisia posúdi potrebu úpravy existujúcich finančných nástrojov s cieľom umožniť realizáciu cezhraničných investičných projektov infraštruktúry pre nabíjanie a alternatívne palivá. Komisia v súvislosti so svojou činnosťou v oblasti energetickej efektívnosti skúma možnosti podpory inštalovania nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá v budovách.

Interoperabilita a normalizácia v oblasti elektromobility

Pre maximálne využitie rozsahu vnútorného trhu sú nevyhnutné normalizácia a interoperabilita, najmä v oblasti elektromobility, a je potrebné odstrániť prekážky pri nabíjaní elektrických vozidiel v rámci EÚ. Ďalšie úsilie by sa malo vynaložiť s cieľom posilniť vytvorenie trhu so službami elektromobility v celej EÚ, napríklad cezhraničná interoperabilita platieb a poskytovanie informácií o nabíjajúcich staniciach v reálnom čase.

V spolupráci s členskými štátmi EÚ, priemyslom a európskymi normalizačnými organizáciami sa vyvíjajú normy na úrovni EÚ. V prípade automobilov už existuje spoločná norma pre zásuvky a nasledovať budú normy pre indukčné nabíjanie, batérie a nabíjacie zásuvky pre elektrické autobusy a motocykle. Komisia takisto uviedla do prevádzky špecializované laboratórium s cieľom zabezpečiť, aby bola nasledujúca generácia elektrických automobilov a inteligentných sietí úplne interoperabilná, vychádzajúc z harmonizovaných noriem, schvaľovania technológií a metód skúšania. EÚ sa zároveň podieľa na medzinárodnom úsilí v tejto oblasti aj so Spojenými štátmi a s Európskou hospodárskou komisiou OSN.

2.3 PRECHOD NA VOZIDLÁ S NULOVÝMI EMISIAMÍ

Lepšiu efektívnosť dopravného systému a prechod na nízkoemisné alternatívne energie je potrebné doplniť o politiky na podporu efektívnosti a inovácie vozidiel a dopytu po týchto produktoch.

V cestnej doprave budú aj naďalej potrebné ďalšie zlepšenia spaľovacích motorov. Transformačnú zmenu smerom k vozidlám s nízkymi a nulovými emisiami však bude potrebné podporiť širokou škálou opatrení na všetkých úrovniach tvorby politik s cieľom

¹⁶ Pokiaľ je súčasťou politik členských štátov udelenie štátnej pomoci, musia dodržiavať platné pravidlá v oblasti štátnej pomoci.

¹⁷ Napríklad fórum pre udržateľnú dopravu.

¹⁸ Spolufinancované zo súkromných a verejných prostriedkov vrátane Nástroja na prepájanie Európy a európskych štrukturálnych a investičných fondov.

zapojiť do nej výrobcov aj používateľov. V porovnaní s minulosťou sa v rámci politik bude musieť venovať väčšia pozornosť nákladným automobily, autobusom a autokarom.

Zlepšenia v skúšaní vozidiel s cieľom opäť získať dôveru spotrebiteľov

Komisia za posledný rok prijala zásadné zmeny v spôsobe merania a overovania emisií vozidiel. Teraz sa rýchlo zavedú skúšky emisií pri tzv. skutočnej jazde¹⁹, aby mali hraničné hodnoty emisií látok znečisťujúcich ovzdušie väčší vplyv v praxi a aby im spotrebiteľia mohli opäť dôverovať. Novým rámcom typového schválenia sa posilní nezávislé skúšanie, dohľad nad trhom a presadzovanie predpisov v Európe²⁰. Transparentnosťou²¹ a spoľahlivosťou environmentálnych vlastností vozidiel sa v tejto súvislosti zaistí, aby sa opäť získala dôvera spotrebiteľov, a poskytnú sa nimi dodatočné nástroje na riešenie závažných problémov s kvalitou ovzdušia v celej EÚ.

S cieľom priniesť realistickejšie a presnejšie hodnoty oxidu uhličitého a spotreby paliva sa zavedie nový celosvetový skúšobný postup, svetový harmonizovaný postup skúšania ľahkých vozidiel²². Pri stanovení noriem pre automobily a dodávky na obdobie po roku 2020 sa bude vychádzať z tohto nového skúšobného postupu a pri vymedzení nových noriem sa bude musieť zohľadniť väčšia prítomnosť nového skúšania.

Komisia zároveň skúma uskutočniteľnosť merania spotreby paliva a emisií oxidu uhličitého v skutočných podmienkach a možné použitie takýchto údajov na informovanie spotrebiteľov a kontrolu presnosti skúšobných postupov²³.

Stratégia pre automobily a dodávky na obdobie po roku 2020

Normy EÚ v oblasti palivovej úspornosti nových automobilov a dodávok sa ukázali byť silným motorom inovácie a efektívnosti v automobilovej technológii²⁴. Ich výhody sa vďaka trhu s ojazdenými vozidlami postupne rozširujú v rámci celého vozového parku. Emisie z konvenčných spaľovacích motorov sa budú musieť po roku 2020 ďalej znižovať. Do roku 2030 sa budú musieť zavádzať vozidlá s nulovými a nízkymi emisiami, ktoré musia získať významný podiel na trhu. Na podporu tejto zmeny budú potrebné stimuly na strane ponuky aj dopytu, a to prostredníctvom opatrení na úrovni EÚ, ako aj na úrovni členských štátov, regionálnej alebo miestnej úrovni.

Komisia pripravuje normy oxidu uhličitého pre automobily a dodávky na obdobie po roku 2020, pričom posudzuje ich náklady a prínosy, vplyv na konkurencieschopnosť a vývoj politik v oblasti priemyslu v rámci EÚ a na celom svete. Zároveň bude analyzovať vplyv

¹⁹ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/427 z 10. marca 2016 (1. regulačný balík v oblasti emisií pri skutočnej jazde) a nariadenie Komisie (EÚ) 2016/646 z 20. apríla 2016 (2. regulačný balík v oblasti emisií pri skutočnej jazde)

²⁰ Návrh nového nariadenia schválený Komisiou 27. januára 2016, COM(2016) 31.

²¹ Komisia takisto navrhne, aby sa v osvedčení o zhode uvádzal faktor zhody každého vozidla, čím sa emisné vlastnosti vozidla stanú pre spotrebiteľa úplne transparentnými. Toto sa plánuje ako súčasť 3. regulačného balíka v oblasti emisií pri skutočnej jazde, ktorý sa práve pripravuje.

²² Technický regulačný výbor, v ktorom sa stretávajú zástupcovia členských štátov (technický výbor pre motorové vozidlá) 14. júna 2016 hlasoval za návrh nariadenia Komisie na zavedenie svetového harmonizovaného postupu skúšania ľahkých vozidiel.

²³ V rámci nezávislého vedeckého poradného mechanizmu sa pracuje na vedeckom posúdení možnosti pre Komisiu.

²⁴ Hodnotenie nariadení č. 443/2009 a č. 510/2011, ktorými sa stanovujú normy znižovania emisií automobilov a dodávok.

jednotlivých spôsobov technologicky neutrálneho stimulovania vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami, napríklad tým, že v súvislosti s nimi stanoví osobitné ciele. Takéto vozidlá bude potrebné náležite vymedziť²⁵, a to vrátane možného rozlíšenia medzi vozidlami s nízkymi emisiami a vozidlami s nulovými emisiami. Posúdi sa aj celkový harmonogram pre rámec na obdobie po roku 2020, konkrétne stanovenie prechodného cieľa pred rokom 2030. Pokiaľ ide o rýchlosť obnovy vozového parku, opatrenia by bolo potrebné prijať radšej skôr ako neskôr. Komisia otvára verejnú konzultáciu o týchto možnostiach spolu s touto stratégiou.

Tieto opatrenia si budú vyžadovať podporu na základe vývoja domácej výrobnéj základne novej generácie elektrických akumulátorových článkov.

Pokiaľ ide o akceptáciu zo strany spotrebiteľov, na vytvorenie trhov s vozidlami s nízkymi a nulovými emisiami je potrebné ďalšie úsilie. Komisia preto pracuje na zlepšení informovania spotrebiteľov prostredníctvom označovania automobilov²⁶ a na podpore prostredníctvom pravidiel verejného obstarávania. Veľmi potrebné stimuly môžu poskytnúť členské štáty, miestne a komunálne orgány, ako aj samotní výrobcovia.

Osobitný problém v súvislosti s elektrickými vozidlami a vozidlami s palivovým článkom predstavuje informovanosť spotrebiteľov. Vďaka zlepšeniam v technológii batérií sa zvyšuje dojazd, znižujú sa obstarávacie náklady a náklady na dopĺňanie paliva a údržbu sú v porovnaní s konvenčnými palivami výrazne nižšie. O týchto výhodách musia byť potenciálni používatelia lepšie informovaní. Vodidlom pri rozhodovaní spotrebiteľov by mohol byť celostnejší prístup k uvádzaniu emisií vrátane emisií zo spotrebovaného paliva alebo energie, čím by sa zvýšila úloha alternatívnych palív a prispelo by to k výraznejšiemu zníženiu emisií oxidu uhličitého.

Na stimulovanie správania spotrebiteľov sú veľmi účinné daňové nástroje. Členské štáty naďalej uplatňujú širokú škálu protichodných daňových stimulov, ktoré sú odrádzajúce pri zavádzaní nízkoemisnej mobility. Patria k nim dotácie na fosílna palivá napríklad prostredníctvom nízkych sadziieb na niektoré palivá a systémoch daňových úľav pre firemné automobily. Tieto systémy v právomoci členských štátov treba posúdiť s cieľom zaistiť pozitívne stimuly pre nízkoemisné vozidlá a energie v doprave. V prípade firemných automobilov by mohol mať pre zavádzanie vozidiel s nízkymi a nulovými emisiami veľký význam dobre navrhnutý rámec, keďže ide o rýchlo sa obnovujúce a veľké vozové parky.

Stratégia pre nákladné automobily, autobusy a autokary na obdobie po roku 2020

Emisie z nákladných automobilov, autobusov a autokarov predstavujú v súčasnosti približne štvrtinu emisií oxidu uhličitého z cestnej dopravy a v období od roku 2010 do roku 2030 sa podľa odhadov môžu zvýšiť až o 10 %²⁷. Hoci nákladné automobily, autobusy a autokary podliehajú podobným normám v oblasti znečisťovania ovzdušia ako automobily a dodávky a v súčasnosti ich musia spĺňať za podmienok skutočnej jazdy, na rozdiel od automobilov a

²⁵ V súčasných nariadeniach č. 443/2009 a 510/2011 sa vymedzuje režim superúverov pre vozidlá s výfukovými emisiami nižšími ako 50 g/km [patríli by sem niektoré hybridné elektrické vozidlá nabíjateľné zo siete, plnohodnotné elektrické vozidlá a vozidlá s palivovým článkom (t. j. s vodíkovým pohonom)].

²⁶ Prvým krokom je zverejnenie hodnotenia smernice o označovaní automobilov (smernica 1999/94/ES) súčasne s touto stratégiou. Komisia môže zvážiť rozšírenie označovania aj o ďalšie látky znečisťujúce ovzdušie.

²⁷ Referenčný scenár EÚ na rok 2016: Energetika, doprava a emisie skleníkových plynov – Trendy do roku 2050.

dodávok pre nich EÚ nestanovuje normy v oblasti úspornosti palív ani systém monitorovania oxidu uhličitého.

Komisia najprv pracuje na dvoch návrhoch: jeden sa týka certifikácie emisií oxidu uhličitého a spotreby paliva týchto vozidiel a druhý sa týka monitorovania a nahlasovania týchto certifikovaných údajov. Týmito opatreniami sa zvýši transparentnosť a zároveň sa uľahčí diferenciacia v spoplatňovaní používateľov ciest.

EÚ bude musieť zaviesť aj opatrenia na aktívne obmedzovanie emisií oxidu uhličitého z nákladných automobilov, autobusov a autokarov. V iných častiach sveta, napríklad v Spojených štátoch, Číne, Japonsku a Kanade sa už zaviedli normy a niektorí európski výrobcovia sa na týchto systémoch podieľajú. Európa nemôže zaostávať. Z nižších prevádzkových nákladov na dopravu tovaru a vozidiel s úspornejšími palivami bude mať prospech celé hospodárstvo a v konečnom dôsledku spotrebiteľia a cestujúci. Na sekundárnom trhu sa tieto výhody dostanú aj k malým a stredne veľkým dopravcom.

Táto Komisia preto zrýchli analytickú činnosť týkajúcu sa možností návrhu noriem v oblasti emisií oxidu uhličitého pre takéto vozidlá a otvorí verejnú konzultáciu s cieľom pripraviť základ pre návrh počas tohto mandátu. Vzhľadom na priemernú životnosť nákladného auta, ktorá je približne 10 rokov, budú vozidlá predávané v roku 2020 jazdiť po cestách v Európe aj v roku 2030. Aby sa umožnil rýchly pokrok, zohľadnia sa rozličné možnosti v súvislosti s normami, a to vrátane noriem týkajúcich sa len motorov, prípadne celých vozidiel, s cieľom obmedziť emisie ešte pred rokom 2030. Komisia vo svojej analýze v plnej miere využije všetky dostupné údaje vrátane simulačného nástroja²⁸, ktorý vyvinula v úzkej spolupráci so zainteresovanými subjektami.

Potenciál na zavedenie technológií s nízkymi alebo nulovými emisiami je odlišný v jednotlivých kategóriách uvedených vozidiel. Pri niektorých kategóriách – napríklad mestských autobusoch – sa zdá, že skoré prijatie technológií s nulovými emisiami je na dosah, preto by sa malo preskúmať zavedenie osobitného cieľa nulových emisií. Účinným nástrojom na vytváranie trhov s inovačnými výrobkami je verejné obstarávanie, ktoré by sa malo využívať na podporu zavádzania týchto vozidiel. Keďže významnú časť verejného obstarávania vykonávajú obecné a miestne orgány, existuje osobitný potenciál pre vozidlá hromadnej dopravy, napríklad autobusy, využívajúce alternatívne nízkoemisné energie. Komisia s cieľom ďalej zefektívniť takéto verejné obstarávanie v súčasnosti pracuje na revízii smernice o ekologických vozidlách²⁹, ktorou sa v rámci verejného obstarávania v EÚ zaviedli povinnosti týkajúce sa udržateľnosti. Medzi možnosti, ktoré sa v súčasnosti posudzujú, patrí rozšírenie rozsahu pôsobnosti, prísnejšie požiadavky na súlad a ciele týkajúce sa obstarávania.

3. PROSTREDIE UMOŽŇUJÚCE NÍZKOEMISNÚ MOBILITU

Prechod na nízkoemisnú mobilitu podporí niekoľko horizontálnych iniciatív a opatrení na všetkých úrovniach.

²⁸ Nástroj na výpočet spotreby energie vozidiel.

²⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických a energeticky úsporných vozidiel cestnej dopravy.

Energetická únia: prepojenie dopravy a energetických systémov

Nízkoemisná mobilita môže mať vplyv na zásobovanie energiou tým, že sa vytvorí dodatočný dopyt po určitých zdrojoch energie a zníži sa dopyt po iných zdrojoch. Dodávatelia fosílnych palív budú musieť využiť nové príležitosti súvisiace s nízkoemisnými alternatívnymi energiami v doprave. Vďaka nízkoemisnej mobilite by sa mohol zvýšiť dopyt po elektrickej energii a v vytvorit' väčší tlak na dekarbonizáciu odvetvia energetiky v rámci systému EÚ na obchodovanie s emisiami.

Hoci existujúca elektrárenská infraštruktúra má vo všeobecnosti kapacitu zabezpečiť rozsiahle využívanie elektrickej energie v doprave³⁰, problémy sa môžu objaviť na úrovni distribúcie v čase špičky. Na riešenie tejto problematiky Komisia v rámci stratégie energetickej únie³¹ pripravuje návrh štruktúry trhu s elektrickou energiou s cieľom uľahčiť integráciu elektromobility tým, že sa na trhu bude podnecovať k nabíjaniu v časoch, keď je elektrická energia lacná, čiže keď je dopyt nízky alebo ponuka vysoká. Týmto návrhom by sa mohli aj obmedziť prekážky vlastnej výroby, uskladnenia a spotreby elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov. Spotrebiteľom by sa tak umožnilo využívať elektrickú energiu vyrobenú prostredníctvom ich vlastných solárnych panelov na nabíjanie vozidiel.

Z dlhodobého hľadiska by sa aj automobilové batérie mohli stať neoddeliteľnou súčasťou elektrizačnej sústavy a v prípade potreby poskytovať energiu v sústave. Podobne by sa vodíkové, biometánové a syntetické palivá mohli produkovať z elektrickej energie v čase, keď sú ceny nízke, čím by sa zabezpečila forma uskladňovania energie.

Výskum, inovácia a konkurencieschopnosť

Treba zintenzívniť úsilie v oblasti výskumu a inovácií s cieľom podporiť dlhodobý prechod na nízkoemisnú mobilitu. Komisia koncom tohto roka plánuje predstaviť integrovanú stratégiu výskumu, inovácií a konkurencieschopnosti energetickej únie, ktorou spojí tri vzájomne prepojené prvky: energetické technológie, dopravu a priemysel. Cieľom tejto stratégie je zabezpečiť súlad s prebiehajúcimi diskusiami na horizontálnej úrovni, ktoré sa týkajú širšej politiky v oblasti výskumu, inovácií a konkurencieschopnosti.

Pozornosť by sa pri zdrojoch mala odteraz zameriavať na inovačné možnosti v oblasti nízkych a nulových emisií a ich zavádzanie. Dôležité je stanoviť jasné priority a maximalizovať synergie, napríklad medzi dopravou a energetickými systémami, napríklad vypracovaním riešení na uskladňovanie energie vrátane batérií novej generácie, ktoré uspokojia dopyt v odvetví dopravy a umožnia Európe rozvoj výrobných základne pre sériovú výrobu takýchto riešení. Pokiaľ ide o energiu v doprave, tradičné trhy s energiami založenými na fosílnych palivách sa zmenšia a otvoria sa nové príležitosti dodávky nízkoemisných alternatív. Výskumné činnosti by sa preto mali zameriavať aj na moderné biopalivá a syntetické palivá, ktoré majú význam pre dekarbonizáciu súčasného vozového parku v cestnej doprave a pre odvetvia, ktoré minimálne sčasti zostanú závislé od kvapalných palív, ako je napríklad letectvo.

Priemyselné podniky investujú do činností výskumu a inovácií a Európa sa tradične teší silnému postaveniu vo výrobnom odvetví súvisiacom s dopravou. Toto postavenie si musíme

³⁰ Dodatočný dopyt po elektrickej energii v doprave by sa vyvážil nižším dopytom v iných sektoroch vďaka zvýšeniu energetickej efektívnosti.

³¹ COM(2015) 80 *Rámcová stratégia odolnej energetickej únie s výhľadovou politikou v oblasti zmeny klímy*.

udržať. Hoci má Európa v oblasti cestnej dopravy stále vedúce postavenie v súvislosti s patentmi na zdokonalenie vnútorných spaľovacích motorov, zvyšok sveta ťaží z vyššieho počtu patentov v oblasti alternatívnych energií a trhy s nízkoemisnými vozidlami rastú rýchlejšie mimo EÚ. EÚ si jednoducho nemôže dovoliť, aby k inováciám a vývoju nových technológií dochádzalo – spolu s vytváraním pracovných miest – prevažne mimo Únie. Európa musí naďalej zohrávať vedúcu úlohu pri stanovovaní svetových noriem.

Nízkoemisná mobilita a inovácie budú musieť byť neoddeliteľnou súčasťou priemyselných politík všetkých členských štátov. Otázka konkurencieschopnosti sa netýka len významných výrobcov vozidiel, či už automobilov, ťažkých úžitkových vozidiel, lietadiel, vlakov alebo plavidiel. Výrobcovia komponentov, často malé a stredné podniky, predstavujú významnú časť európskej výroby.

Digitálne technológie

Digitálne technológie ponúkajú obrovský potenciál na optimalizáciu dopravného systému a otvárajú nové príležitosti pre odvetvie výroby a služieb. Digitálne technológie zároveň prispievajú k integrácii dopravy s inými systémami, napríklad so systémom dodávky energií, a k zefektívňovaniu mobility.

Aby sa však využili všetky výhody digitalizácie v oblasti dopravy, je potrebné vytvoriť regulačné rámce stimulujúce rozvoj takýchto technológií a ich rozšírenie na trhu, a stanoviť normy na zabezpečenie interoperability, a to aj cezhranične, a umožniť výmenu údajov a zároveň riešiť otázky týkajúce sa ochrany údajov a kybernetickej bezpečnosti. Komisia v rámci stratégie pre jednotný digitálny trh³² pripravuje iniciatívu voľného pohybu údajov, ktorej cieľom je zabrániť neodôvodnenému obmedzeniu týkajúcemu sa umiestnenia údajov a ktorou sa riešia otázky prístupu k údajom a využívania údajov vrátane informácií o doprave a premávke. Komisia už vo svojom oznámení o digitalizácii európskeho priemyslu³³ predstavila opatrenia na podporu nových obchodných modelov, a to aj v prípade hospodárstva spoločného využívania zdrojov.

Zručnosti

Odhaduje sa, že odvetvie dopravy vo všeobecnosti zamestnáva viac ako 15 miliónov ľudí, čo zodpovedá 7 % celkovej zamestnanosti v EÚ³⁴. Na technologický prechod na nízkoemisnú mobilitu budú potrebné nové zručnosti. Riešenie tejto výzvy je cieľom nového programu Komisie v oblasti zručností pre Európu³⁵. Automobilový sektor a sektor námorných technológií budú dve z prvých oblastí iniciatívy „Konceptia sektorovej spolupráce v oblasti zručností“.

Investície

Cieľom tejto stratégie týkajúcej sa nízkoemisnej mobility je aj zabezpečenie potrebnej istoty pre investorov. Investičné nástroje EÚ sa budú zameriavať na technologicky neutrálnu

³² COM(2015) 192.

³³ COM(2016) 180.

³⁴ Číselné údaje z roku 2014 na základe prieskumu Eurostatu týkajúceho sa pracovnej sily (15 – 64 rokov). Približne 11 miliónov pracovných miest predstavujú dopravné služby (vrátane poštových a kuriérskych činností) a viac ako 4 milióny výroba dopravných zariadení.

³⁵ COM(2016) 381.

podporu vyššej efektívnosti dopravného systému, nízkoemisné alternatívne energie v doprave a vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami.

Na podporu týchto politických cieľov je kľúčový Investičný plán pre Európu. Významný pokrok sa dosiahol pri realizácii plánu dopravných projektov v rámci Európskeho fondu pre strategické investície. Cieľom bolo mobilizovať potrebné súkromné a verejné investície, zvýšiť kapacitu zadržania rizika a istotu realizácie pri poskytovaní podpory pre projekty, ktoré čelia problémom v prístupe k dlhodobému financovaniu³⁶. Táto podpora môže zahŕňať aj vytváranie platforiem a ďalšie súvisiace činnosti na pomoc mestám pri zhromažďovaní financií a využívaní pákového efektu, ako aj poskytovanie technickej pomoci prostredníctvom Európskeho centra investičného poradenstva.

Okrem toho je k dispozícii niekoľko osobitných fondov EÚ. Krytie na dopravu v rámci európskych štrukturálnych a investičných fondov predstavuje celkovo 70 miliárd EUR, v čom je zahrnutých 39 miliárd EUR na podporu prechodu na nízkoemisnú mobilitu. V nich je zahrnutých 12 miliárd EUR na rozvoj nízkouhlíkovej, multimodálnej udržateľnej mestskej mobility. Nástroj na prepájanie Európy ponúka 24 miliárd EUR. Významný podiel programu Horizont 2020 pre výskum a inovácie v doprave predstavujúci sumu 6,4 miliardy EUR je zameraný na nízkouhlíkovú mobilitu.

Opatrenia zo strany miest

Mestská doprava spôsobuje 23 % emisií skleníkových plynov EÚ. Zároveň je jedným z dôvodov, prečo mnoho mestských oblastí porušuje limity znečisťovania ovzdušia. Realizácia tejto stratégie bude vo veľkej miere závisieť od miest a miestnych orgánov, pričom mestá už teraz zohrávajú vedúcu úlohu pri prechode na nízkoemisnú mobilitu. Zavádzajú stimuly pre nízkoemisné alternatívne energie a vozidlá. V rámci komplexného prístupu prostredníctvom plánovania udržateľnej mestskej mobility, v ktorom sa integruje územné plánovanie a skúmanie dopytu po mobilite, podporujú modálny prechod na aktívne cestovanie (cyklistika a chôdza), verejnú dopravu a/alebo systémy spoločného využívania mobility, t. j. spoločné využívanie bicyklov a automobilov (bike-sharing a car-sharing) a spoločná jazda jedným automobilom (car-pooling), s cieľom zmierniť dopravné preťaženie a znečistenie v mestách.

Mnoho európskych miest si stanovilo ambiciózne ciele, aby prispeli k splneniu klimatických cieľov parížskej dohody, a Komisia ich bude naďalej podporovať, a to aj v rámci mestskej agendy pre EÚ a jej partnerstiev. Výmena najlepších postupov a zavádzanie nových technológií na miestnej úrovni by sa mala ďalej zjednodušiť prostredníctvom iniciatív ako Dohovor primátorov a starostov, európska iniciatíva v oblasti inteligentných miest a iniciatíva CIVITAS týkajúca sa čistejšej a lepšej dopravy v mestách.

Opatrenia na celosvetovej úrovni v oblasti medzinárodnej dopravy

V leteckom sektore sa prijíma celý rad opatrení s cieľom znížiť emisie vrátane veľkého technologického pokroku a palivoovo úspornejších lietadiel, ako aj zlepšení v manažmente letovej prevádzky. Treba však dosiahnuť ďalší pokrok, najmä na medzinárodnej úrovni, keďže rast v leteckej doprave je rýchlejší ako tempo znižovania emisií. EÚ sa na tohtoročnom

³⁶ Príklady zahŕňajú prebiehajúcu činnosť týkajúcu sa navrhovania finančných produktov na účely odblokovania investícií do vozového parku autobusov s nízkymi emisiami alebo zlepšenia environmentálnych vlastností námorných plavidiel.

zhromaždení Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) v plnom rozsahu zaviazala k dosiahnutiu dohody o svetovom trhovom mechanizme s cieľom znížiť emisie z medzinárodnej leteckej dopravy a od roku 2020 dosiahnuť uhlíkovo neutrálny rast. Cieľom tohto celosvetového trhového opatrenia a ďalších opatrení, napríklad nedávno schválenej medzinárodnej normy emisií oxidu uhličitého pre nové lietadlá, je zaistiť uhlíkovo neutrálny rast medzinárodnej leteckej dopravy od roku 2020. EÚ preskúma svoje vlastné opatrenie (systém EÚ na obchodovanie s emisiami z letectva) so zreteľom na výsledok zhromaždenia.

Na základe zavedenia „indexu energetickej efektívnosti konštrukčného riešenia“ pre nové lode, ktoré sa podieľajú na medzinárodnej lodnej doprave, je EÚ plne odhodlaná zaistiť neskôr v priebehu tohto roka spoľahlivú a povinnú celosvetovú dohodu týkajúcu sa monitorovania a nahlasovania emisií skleníkových plynov z medzinárodnej lodnej dopravy v rámci Medzinárodnej námornej organizácie. Túto dohodu bude treba čoskoro doplniť o medzinárodnú dohodu o ciele znižovania emisií v sektore lodnej dopravy, po ktorej by mali nasledovať opatrenia na zníženie emisií v sektore medzinárodnej námornej dopravy. EÚ už zaviedla právny predpis, na základe ktorého sa od roku 2018 bude vyžadovať, aby lode, ktoré používajú prístavy v EÚ, monitorovali, nahlasovali a overovali emisie. EÚ môže v prípade medzinárodnej dohody o svetovom systéme tento právny predpis prispôbiť. Komisia v súvislosti s látkami znečisťujúcimi ovzdušie podporuje ďalšie opatrenia Medzinárodnej námornej organizácie na zníženie týchto emisií, napríklad určenie ďalších oblastí kontroly emisií a uplatňovanie celosvetového limitu obsahu síry v palivách v roku 2020.

EÚ je naďalej odhodlaná nielen prispievať k znižovaniu emisií, ale aj finančne a technicky prispievať k budovaniu kapacít na celom svete. EÚ je už zapojená do projektov budovania kapacít s mnohými rozvojovými krajinami, a to aj na africkom kontinente a s najmenej rozvinutými krajinami a malými ostrovnými štátmi, pričom spolupracuje s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva a Medzinárodnou námornou organizáciou na zabezpečení toho, aby sa vyvinuli skutočne celosvetové kapacity v záujme vyriešenia budúcich výziev.

4. ZÁVERY

Táto stratégia nízkoemisnej mobility by mala významne prispieť k modernizácii hospodárstva EÚ, čo napomôže znižovaniu emisií v odvetví dopravy a splnenie záväzkov EÚ v zmysle parížskej dohody.

Komisia vyzýva Európsky parlament, Radu, Európsky hospodársky a sociálny výbor a Výbor regiónov, aby schválili túto stratégiu, a nalieha na všetkých aktérov, aby aktívne prispeli k jej realizácii a spolupracou na všetkých úrovniach a v odvetviach zabezpečili jej úspešné vykonávanie.

Komisia súbežne s touto stratégiou otvára verejné konzultácie o prístupe k znižovaniu emisií v cestnej doprave, ktorá sa týka automobilov a dodávok, ako aj nákladných automobilov, autobusov a autokarov.