

PŘEHODNOCENÍ BÍLÉ KNIHY EVROPSKÉ DOPRAVNÍ POLITIKY Z ČERVNA TOHOTO ROKU A ČESKÁ DOPRAVA

Antonín Peltrám

Úvod

Vážím si telčských setkání pro neotřelost vyslovovaných názorů, i když jsou často, v částech o postupech, diskutabilní. Právě proto nechci ubírat čas na jednání a kvalifikované publikum zahrnovat popisem toho, co jsem popisoval v loňském příspěvku, nebo opakováním jinde publikovaných prací k revizi Bílé knihy dopravní politiky k roku 2010 z 22.6.2006, která ale má zásadní význam.

Dělím tedy svůj příspěvek na dvě části:

- první část navazuje na loňské vystoupení a doplňuje jej o aktualizované údaje
- v druhé části je popis úvah, které posléze vyústily ve sdělení Evropské komise Radě a Evropskému parlamentu „Udržet Evropu v pohybu - trvale udržitelná mobilita pro náš kontinent. Střednědobé hodnocení Bílé knihy k dopravě 2001“ a obsah tohoto sdělení.

ČÁST 1

Aktualizace dat k českým a evropským drahám

Z domácích pramenů je k dispozici Výroční zpráva Českých drah za rok 2004, za kdy také - s výjimkou přepravy - vyšly přehledy UIC. Přehledy o přepravě evropských železnic jsou za rok 2005. Výroční zpráva SŽDC je již také za rok 2005. Ve výroční zprávě SŽDC se především rekapituluje závazky, přecházející na SŽDC a stát z bývalé státní organizace ČD. K 1.1.2003 převzala SŽDC krátkodobé závazky ve výši 10734 mil. Kč a dlouhodobé závazky z vyčerpaných bankovních úvěrů, garantovaných státem; k 31.12.2005 činily 46164 mil. Kč (banky 25910, stát 13255 mil. Kč, emise státních dluhopisů 7000 mil Kč). Od nich byly odečteny již prominuté závazky podle Smlouvy o prominutí závazků (na základě usnesení vlády 1553 z 30. listopadu 2005) ve výši 8000 mil. Kč a přičteny pohledávky 6772 mil. Kč, zčásti již uhrazené (až na 422 mil. Kč). Ze zprávy lze převzít data o výkonech ve vlakových km osobní dopravy, které v kombinaci s daty statistiky UIC (měly by být srovnatelné) prodlužují časovou řadu počtu cestujících ve vlaku (osobokm/vlakové km). Posléze je k dispozici statistika přepravy UIC za rok 2005.

Postavení Českých drah a.s. v evropském měřítku za rok 2004 (Prodlužují časovou řadu z posledního sborníku z Telče)

Tabulka 1 Některé vybrané ukazatele železničních podniků evropských států v roce 2004

	počet pracovníků v tis.	délka sítě v km	mil.vlakových km	oskm + tkm				
1	Německo	229,7	Německo	34729	Německo	1003,0	Německo	147926
2	Francie	171,2	Francie	29246	Francie	521,7	Francie	119135
3	Polsko	134,4	Polsko	19576	Británie	456,0	Itálie	68351
4	Itálie	101,6	Británie	16514	Itálie	331,2	Polsko	66473
5	ČR	73,8	Itálie	16335	Polsko	219,8	Británie	63100
6	Maďarsko	52,2	Španělsko	14395	Španělsko	198,5	Nizozemsko	60697
7	Rakousko	46,2	Švédsko	9895	Svčcarsko	157,3	Španělsko	34354
8	Slovensko	40,2	ČR	9511	ČR	148,5	Rakousko	27422
9	Belgie	39,4	Maďarsko	7950	Rakousko	143,1	ČR	22767
10	Španělsko	34,5	Rakousko	5801	Nizozemsko	115,2	Svčcarsko	22182
11	Svčcarsko	26,5	Finsko	5741	Maďarsko	103,9	Švédsko	18666
12	Nizozemsko	25,8	Norsko	4077	Belgie	102,0	Lotyšsko	17687
13	Británie	18,7	Slovensko	3660	Švédsko	64,5	Belgie	17397
14	Lotyšsko	14,9	Belgie	3536	Dánsko	56,5	Maďarsko	16093
15	Švédsko	12,9	Svčcarsko	3378	Finsko	48,7	Dánsko	14642

16	Litva	11,8	Portugalsko	2849	Slovensko	46,8	Finsko	13457
17	Dánsko	11,5	Nizozemsko	2811	Portugalsko	36,5	Litva	12080
18	Finsko	10,8	Recko	2449	Norsko	28,2	Slovensko	11902
19	Portugalsko	9,1	Lotyšsko	2270	Slovensko	19,9	Estonsko	9759
20	Recko	8,5	Dánsko	2141	Lotyšsko	18,4	Portugalsko	6090
21	Slovensko	8,2	Irsko	1919	Recko	17,6	Norsko	4482
22	Norsko	7,0	Litva	1782	Irsko	15,0	Slovensko	2256
23	Irsko	5,8	Slovensko	1229	Litva	14,3	Recko	1256
24	Estonsko	3,5	Estonsko	959	Estonsko	8,9	Irsko	1981
25	Lucembursko	3,1	Lucembursko	275	Lucembursko	8,8	Lucembursko	825

Co do objemu kvantitativních ukazatelů sítě, zaměstnanosti a výkonů, jsou české železnice, reprezentované v tomto přehledu Českými drahami a.s., na jednom z čelných míst v Evropě, zvláště, když bereme v úvahu rozlohu území. Ale porovnání pořadí ČR v tabulce již samo o sobě svědčí o vysoké zaměstnanosti v poměru k délce sítě a výkonům. Ještě horší je to v případě srovnávání produktivity práce, měřené klasickými ukazateli, které se k tomu na železnici tradičně používají.

Tabulka 2 Porovnání některých provozních ukazatelů evropských železnic vztažených na pracovníka provozu za rok 2004

Km sítě / 1000 pracovníků	mil. vlkm / 1000 pracovníků	mil. tkm + oskm / 1000 pracovníků				
1	Británie	883,1	Británie	24,385	Británie	3374,3
2	Švédsko	767,1	Svýcarsko	5,936	Estonsko	2788,3
3	Norsko	582,4	Španělsko	5,754	Nizozemsko	2352,6
4	Finsko	575,2	Dánsko	4,913	Švédsko	1447,0
5	Španělsko	417,2	Finsko	4,509	Finsko	1246,0
6	Irsko	330,9	Nizozemsko	4,465	Lotyšsko	1187,0
7	Portugalsko	313,1	Německo	4,367	Litva	1023,7
8	Recko	288,1	Norsko	4,028	Španělsko	995,8
9	Estonsko	274,0	Portugalsko	4,010	Svýcarsko	837,1
10	Dánsko	186,2	Švédsko	3,394	Itálie	672,7
11	Francie	170,8	Itálie	3,260	Portugalsko	669,2
12	Itálie	160,8	Rakousko	3,097	Francie	695,9
13	Lotyšsko	152,3	Francie	3,047	Německo	644,0
14	Maďarsko	151,4	Belgie	2,590	Norsko	640,3
15	Německo	151,2	Lucembursko	2,839	Rakousko	593,6
16	Litva	151,0	Irsko	2,586	Polsko	494,6
17	Slovensko	149,9	Estonsko	2,543	Dánsko	468,7
18	Polsko	145,7	Slovensko	2,427	Belgie	441,6
19	ČR	128,9	Recko	2,070	Irsko	341,6
20	Svýcarsko	127,5	ČR	2,012	ČR	308,5
21	Rakousko	125,6	Maďarsko	1,990	Maďarsko	308,3
22	Nizozemsko	109,0	Polsko	1,635	Slovensko	296,1
23	Slovensko	91,0	Lotyšsko	1,234	Slovensko	275,1
24	Belgie	89,7	Litva	1,212	Lucembursko	266,1
25	Lucembursko	88,7	Slovensko	1,164	Recko	147,8

Údaje o počtu pracovníků jsou zčásti zkresleny pokračujícím monopolem na provozování, údržbu a opravy železniční dopravní cesty provozovatelem drážní dopravy – ČD a.s. Navzdory nesouladu s pravidly EU (zvýhodňování jednoho dopravce) i rozhodnutí Ústavního soudu v kauze stížnosti skupiny poslanců na některá ustanovení zákona o transformaci ČD, byla prodloužena smlouva mezi SŽDC a ČD a.s. jako provozovatelem dráhy na léta 2006-2008. Dále již určitě prodloužena nebude, protože Evropská komise začíná vynucovat naplňování 2. železničního balíčku.

Podle uvedených dat jsou České dráhy a.s. železniční velmocí, pokud jde o rozsah sítě, počty pracovníků a provozní výkony ve vlakových km. V poměrných ukazatelích využití prostředků, a zejména v produktivitě měřené přepravními výkony, jsou však stále na 20. místě z 25 států. V tabulce na konci textu jsou data o provozních výkonech evropských železnic za rok 2005. Z nich je zřejmý relativně nižší podíl zahraničních přeprav ČD, než připadá normálně na železnice v evropských státech obdobné velikosti a bez přímého přístupu k moři. Její objem a podíl proti roku 2004 lehce poklesl, počet přepravených osob poklesl také, narostly jen osobové km.

Podle Výroční zprávy Správy železniční dopravní cesty 2005 počet provozovatelů železniční dopravní cesty mírně narůstá (rok 2002 - 45; rok 2003 - 46; rok 2004 - 50; rok 2005 - 52). Podle téhož pramene výkony v osobní dopravě také plynule rostly.

Tabulka 3 **Výkony v osobní dopravě**

rok	Vlakové km	Rok	Vlakové km	l	Vlakové km
2003	108413881	2004	109374908	2005	113298184

Jestliže vydělíme vykázané vlakové km osobní dopravy za rok 2005 z Výroční zprávy SŽDC 2005 počtem vykázaných osobokm podle statistiky UIC, pak lze prodloužit časovou řadu cestujících ve vlaku z Výroční zprávy Českých drah a.s. 2004.

Tabulka 4 **Cestující ve vlaku**

Rok	Počet cestujících	Rok	Počet cestujících
2000	73.80	2001	72.01
2002	64.22	2003	59.81
2004	59.95	2005	58.5

Počet cestujících stagnuje, přeprava lehce narůstá v osobokm, více však narůstají dopravní výkony vlakové dopravy. Jasnější přehled vnesou až výsledky z nového systému prodeje a kontroly jízdenek, ty však nepochybně potvrdí stávající trendy. Získání dalších cestujících na železnice, samozřejmě bez navýšení již tak velkých dotací, bude klíčovým problémem zachování regionální železniční dopravy, jako součásti základní dopravní obsluhy, resp. výkonů ve veřejném zájmu. Je to důležité. Demografické stárnutí povede k tomu, že bude stále více lidí bez možnosti použití osobních aut. Musíme posoudit možnosti, jaké převodu cestujících poskytuje právo EU.

Zvýšení počtu cestujících ve vlaku nad určitou mez je zásadní podmínkou, aby železnice byla k životnímu prostředí přátelštější, než silniční doprava, protože pak bude mít i relativně nižší emise skleníkových plynů. Dostatečný počet vlaků, aby se na ně daly rozdělit relativně vysoké náklady dopravní cesty a přijatelná úroveň dotací z veřejných rozpočtů jsou podmínkou nákladové efektivnosti. Ostatní ukazatele vlivu na životní prostředí jsou těžko měřitelné a zejména nesrovnatelné.

Infrastruktura

Na infrastrukturu, zejména na její údržbu a opravy, jsou zřejmě nedostatečné zdroje. Tato skutečnost se projevuje především v podudržování tratí. Téměř polovina zdrojů přitom připadá na státní rozpočet.

Tabulka 5 **Příjem z poplatků za užití od dopravců**

	2004	Podíl	2005	Podíl
příjem z poplatků za užití od dopravců	5852 mil. Kč	52%	5928 mil. Kč	52,3%
SFDI	5400 mil. Kč	48%	5400 mil. Kč	47,7%

Bez mezinárodní harmonizace bude ale obtížné zvýšit prostředky dalším zdražením. Podle pracovní skupiny EU „Task force on rail infrastructure charging systems“ patří poplatky za použití dopravní cesty v ČR k nejvyšším v Evropě. Za jeden vlkm jízdy nákladního vlaku o hmotnosti 1400 t zaplatí dopravce více než v ČR pouze v Polsku, Lotyšsku, Litvě, Bulharsku a na Slovensku. Nutno tedy po celé období 2007-2013 počítat s částkou cca 40 mld. Kč. To bude stačit jen v případě redukce délky železniční sítě o tratě, na nichž není naděje dosáhnout. jen s rozumnou mírou dotací. bezztrátový provoz.

Prostředky na spolufinancování z EU, na které se spoléhalo spíše v politické rétorice, jsou ve vztahu k potřebám dopravy zcela nedostatečné. Nebudou tudíž stačit ani jejich část určená pro železnici.

Fondy EU

Podle návrhu Operačního programu Doprava pro období 2007-2013 z června 2006 se předpokládá využít v dopravě cca 27500 mil. € tj. cca 20 %, celkových příspěvků (včetně programu regionální konkurenceschopnosti a evropské územní spolupráce 773900 mil. Kč), které činily v době návrhu cca 155812 mil. Kč. To by možná stačilo, kdyby doprava předtím systematicky nesloužila podfinancováním k omezení schodků veřejných rozpočtů

Tabulka 6 Indikativní finanční plán OP Doprava 2007-2013 podle prioritních os (mil. Kč, běžné ceny, návrh z června 2006).

číslo prioritní osy		Příspěvek Společenství ES, ERDF	národní veřejné zdroje	národní soukromé zdroje	celkové zdroje
1	Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN	42280,0	6893,6	568,4	49742,0
2	Výstavba a modernizace dálniční a silniční sítě TEN-T	47678,4	8414,0	0	56092,4
3	Modernizace železniční sítě mimo TEN-T a vnitrozemských vodních cest	22629,6	3992,8	0	26622,4
4	Modernizace silnic I.třídy mimo TEN-T	24228,4	4275,6	0	28504,0
5	Modernizace a rozvoj pražského metra a systémů řízení silniční dopravy v Praze	8400,0	1481,2	0	9881,2
6	Podpora multimodální přepravy a obnova vozového parku osobní kolejové dopravy	7504,0	1260,0	64,4	8828,4
7	Technická pomoc – fond soudržnosti	2466,8	436,8	0	2903,6
8	Technická pomoc Evropský regionální rozvojový fond	621,6	109,2	0	730,8
C e l k e m		155808,8	26863,2	632,8	183304,8

Na všechny projekty dopravní infrastruktury pozemních komunikací a železnice (s výjimkou metra v Praze, kde se v posledních letech státní rozpočet stejně vůbec nepodílel) má tedy připadnout 183308 mld. Kč, z toho příspěvky z fondů EU mají představovat maximální možný podíl – 85 % z celkového objemu investic, tedy 155812 mil. Kč.

Je těžko říci, do jaké míry jde v návrhu o taktický manévr vůči Evropské komisi. Daňové výnosy ze spolufinancování EU, stanoveného optimisticky na horní mezi možného podílu, převyšují 15% domácí podíl financování, protože sazba DPH je vesměs 19%. Státní rozpočet tak odčerpá prostřednictvím DPH o 4 % více, než kolik se předpokládá do dopravy vložit. Kdyby byly všechny investice pořízené za spoluúčasti a DPH ve výši 19 %, pak by se přesunulo mimo dopravu 4 % celkové částky, tj. 6232,35 mil. Kč. Tak si patrně Evropská komise příspěvek na nástroj prohlubování integrace - kapacitní dopravu – nepředstavuje. Potřeba mít kvalitní projekty je ohrožena zpomalenou činností ministerstev před volbami i po nich, v době sestavování vlády, Kromě toho nefunguje systém kontroly výdajů z prostředků EU. Kontrola se v EU nyní decentralizuje na národní nejvyšší účetní orgány států a auditorský orgán EU se soustřeďuje, v rámci decentralizace, na dohled. Posléze soukromý zdroj na modernizaci a rozvoj železniční sítě TEN 568,4 mil. Kč je jen dalším skrytým příspěvkem státu - úvěry se z výnosů těžko splatí

Na pozemní komunikace má být vynaloženo 84596,4 mil. Kč, z toho z vlastních národních zdrojů (SFDI, rozpočet) 12689,6 mil. Kč. V ročním průměru to znamená necelých 1813 mil. Kč, tj. zlomek současné hodnoty. Kam půjde zbytek současných zdrojů z užití komunikací?

Tabulka 7 Odhad potřeby výdajů

Položka	částka v mil. Kč	
	Potřeba	podle návrhu OP
prostředky dokončení sítě D podle záměrů	350 000	84596,4
prostředky na dokončení sítě R podle záměrů	357 000	
prostředky na modernizaci železniční sítě	200 000	76364,4
prostředky na údržbu sítě pozemních komunikací	100 000	
prostředky na údržbu železniční sítě	40 000	
C e l k e m	1 040 000	160960,8

Prostředky by se daly posílit na vrub předpokládaného 20% podílu výdajů na životní prostředí. Umožňuje to poslední úprava pravidel pro použití prostředků z tohoto fondu, provedená nařízením. Nařízení Rady (ES) 1084/2006 z 11.7.2006 o Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) 1164/94 stanoví v článku 2, že pomoc z fondu se poskytuje vyváženým způsobem a s přihlédnutím k zvláštním potřebám každého přijímajícího státu z hlediska investic do dopravní infrastruktury na opatření v těchto oblastech:

- transevropské dopravní sítě, zejména prioritní projekty společného zájmu, které jsou stanoveny rozhodnutím 1692/96/ES (prioritní projekty transevropské sítě);
- životní prostředí v rámci priorit, stanovených pro politiku Společenství na ochranu životního prostředí. V této souvislosti může fond rovněž zasahovat do oblastí, souvisejících s udržitelným rozvojem, které představují nesporné přínosy z hlediska životního prostředí, totiž do energetické účinnosti a využívání obnovitelných zdrojů energie. A v odvětví dopravy, mimo transevropské sítě, do železniční, říční a námořní dopravy, systémů intermodální dopravy a jejich vzájemné interoperability, řízení silniční, námořní a letecké dopravy, ekologické městské dopravy a veřejné hromadné dopravy.

Je pozoruhodné, že ti, kdož prosazují PPP (s omezenou účinností, protože nelze zavést současně plošné mýto a klasické mýto), nikdy nepřišli s návrhem na možnost ustavení státní akciové společnosti pro silnice a dálnice toho typu, jako je rakouský ASFINAG. Ta by si mohla za určitých podmínek půjčovat, aniž by účetně prohloubila schodek veřejných rozpočtů. Němci to navrhnou (také proto, že například, některé projekty dálnic financované soukromým kapitálem mají mimo jiné umožnit doplňkové zpoplatnění osobních aut, které je v Německu u veřejných pozemních komunikací politicky tabu). To vše by ovšem mělo být více zaměřeno na silnice, a na železnice až po provedené restrukturalizaci, zajišťující úměrnost dotací očekávaným přínosům. A ty se výrazně mění jak v osobní, tak v nákladní dopravě. K ilustraci obvykle používám tabulky ze studie o společenské efektivnosti dálnic, jejichž výsledky byly ověřovány na úseku dálnice D5 Praha-Plzeň (Praha a Plzeň mimo). Porovnával jsem podle sčítání 1990 a 2000 počet zaměstnanců, připadajících na jednu podnikatelskou entitu v zázemí dálnice D5 a ve 4 okresech, jimiž D5 procházela. Ze srovnání vyplynul prudký pokles velikosti podnikatelských jednotek.

Tabulka 8 Dekoncentrace výroby na úseku dálnice D5

Obce	1.1.1991	1.1.2001	Obce	1.1.1991	1.1.2001	Okresy	1.1.1991	1.1.2001
Loděnice	8,35	2,45	Mýto	13,26	2,38	Praha-Západ	11,45	2,12
Beroun	10,53	2,37	Rokycany	10,32	2,53	Beroun	17,33	2,63
Kralův Dvůr	12,94	2,14	Hrádek	21,17	3,87	Rokycany	13,32	2,71
Zdice	12,98	2,98	Břasv	37,72	2,87	Plzeň	13,36	2,34
Hůřovice	10,24	2,78	Chrást u Plzně	11,22	2,44	Celkem	13,36	2,34
Komárov	16,58	3,33	Starý Plzeňec	11,93	2,53			
			Celkem	11,66	2,59			

Když k tomu přidáme přechod z uhlí na plyn, je jasný výrazný pokles nároků na železniční dopravu.

A další specificky česká dilemata

Především se důsledně, navzdory doporučení, dělá vše pro odklad přijetí GALILEO. Základní prvek dokončování harmonizace – výkonové zpoplatnění dálnic a vybraných komunikací - se protahovalo a ještě zřejmě protáhne, určitě se ale prodraží mezietapou do zavedení GALILEO. V oblasti bezpečnosti silničního provozu jsme v EU na jednom z posledních míst. Jakýkoliv prvek otevírání trhu na železnici je výrazně paralyzován zachováním monopolu ČD, a.s. na řízení dopravního provozu a práce na dopravní cestě a její údržbě. Transformace železnic do

podmínek tržní ekonomiky vlastně dosud nezačala. Klíčová zůstává harmonizace vstupních podmínek železniční a silniční dopravy. Tu bude ovlivňovat řada nových vlivů. Konference organizovaná Evropskou komisí 1. prosince 2005 k aktualizaci Bílé knihy dopravní politiky EU do roku 2010 vyjádřila výrazná zjemnění předchozí pojetí preference železnice (viz 2. část). Lisabonská strategie přejímá předchozí rozvojové dokumenty EU v tom, že pátetí nárůstu zaměstnanosti budou malé a středně velké podniky. Proces zmenšování podnikatelských entit bude tedy zřejmě pokračovat.

Česká republika – tak jako řada jiných nových členských států – sleduje koncepci dalšího rozvoje evropského automobilového průmyslu; to je zásadní zvrát proti předchozí koncepci průmyslové politiky v EU, kdy se vyklizovaly pozice konkurenci ve výrobě automobilů, v chemii, (REACH), oborech s mechanickým obráběním kovů, v ocelárenství aj.

Nepodporování výroby automobilů, které má k dopravě nejužší vztah, se promítá v propadu tohoto oboru především v Británii, ale i v řadě dalších starých členských států. Česká republika se stane největším výrobcem osobních aut na obyvatele Evropy. Může spoléhat jen na vývoz bez domácího trhu? Ten by byl při obnově parku dost velký, protože zastaralost vozidlového parku je také velká a harmonizační opatření podporují dovoz ojetin (samozřejmě jsou zde daňové nástroje, jak vozy s nadměrnou měrnou spotřebou a tedy exhalacemi znevýhodnit, to je ale jiná otázka).

Úspory dovozu ropných produktů, snížení emisí a tedy naplňování Kjótského protokolu, i po jeho náhradě jiným dokumentem po skončení období jeho platnosti, by byly značné, kdyby k obměně parku došlo. Obnovu ale nikdo neurýchlí realizovanými úvahami o dalším zdražení silniční dopravy, i když se budou halit do hávu ochrany životního prostředí, tím spíše, že dopravní infrastruktura není, mírně řečeno, v dobrém stavu, ani dostatečně kapacitní.

Železniční koridory budou mít klíčový význam pro panevropskou nákladní dopravu, rychlou osobní dopravu a osobní přepravu v aglomeracích. Ve vnitrostátní nákladní dopravě však, s výjimkou ucelených vlaků, nebudou mít proti narůstajícímu podílu automobilové dopravy takový význam, aby se podíl železnice v těchto segmentech dopravního trhu zvýšil. Pokud jde o osobní auta, je podle všech dosud známých studií jejich podíl na úhradě nákladů infrastruktury přinejmenším dostatečný. V nákladní dopravě skončí harmonizace zavedením výkonového mýta. Výše výkonového mýta, projednaná mezi Německem a Evropskou komisí, přinese podle podkladů k Bílé knize dopravní politiky EU z roku 2001, v zemích bez Alp nebo jiných velkých ekosystémů, právě onen chybějící příspěvek, který chybí k úplné úhradě externích nákladů i nákladů infrastruktury přinejmenším u moderních vozidel. A jde jen o to, vložit ho do podmínek rozvoje a fungování silniční dopravy. Nutno zdůraznit, že původní rozmáchlé představy o převodu daňových výnosů prostřednictvím přerozdělovacích procesů do železnic či plavby v posledních úvahách značně oslábly. Také argument, že spotřební daní na naftu se platí část nákladů infrastruktury i železnice, je při převaze elektrické trakce s mnoha slevami málo závažný.

Jak jsem již naznačil, zásadní otázkou je dosažení ekologicky příznivého využívání železniční dopravy, v porovnání s dopravou silniční, dostatečné vyřízení vlaků (6-8 vozový rychlík, který veze tolik cestujících jako autobus, určitě není energeticky nebo ekologicky úsporný v porovnání se silniční dopravou). Nepotřebujeme porovnání měrných spotřeb či exhalací vlaků se stovkami cestujících s jinými druhy dopravy, ale spíše mezní hodnoty počtu cestujících, či

objemů zboží, po jejichž překročení již bude železnice úspornější (viz referát Ing. Ivo Drahotského Ph.D.). A pokud jde o ekonomiku, na železnici závisí ve značné míře na podílu nákladů dopravní infrastruktury na jeden vlak. Velmi pohodlné - a v rozporu s harmonizací - by bylo požadovat, aby úhradu infrastruktury převzal ve všech druzích dopravy stát, protože pak by, vedle cenových deformací s vlivem na podporu mobility, všechno platili majitelé a provozovatelé silniční dopravy.

Pro společný trh tedy potřebujeme společná pravidla kalkulací a přiřazování nákladů – včetně rozumně začleněných nákladů na ochranu životního prostředí, a tím harmonizaci podmínek soutěže na trhu (v širších souvislostech koncepce trvalého růstu výroby a přijatelných spotřebních vzorů).

Závěr

v České republice se na železnici s restrukturalizací a liberalizací příliš nepokročilo. Nesledovaly totiž cíl konkurenci dosáhnout snížení veřejných výdajů, stanovených ústavními orgány státu, ale spíše příslušnou lobby. Pomoc ze strukturálních fondů na dopravní infrastrukturu – pokud nejde o taktický manévr - podle prvních dojmů spíše nahrazuje státní veřejné prostředky. Málo se změnilo, pokud jde o předpoklady účelnosti rozdělování prostředků. A pokračující politické diskuse spíše nahrávají těm, kdož chtějí konservaci současného stavu, tedy bez nutných strukturálních změn. Jenže takový postup je v zásadním rozporu s politickými tendencemi, které sleduje Evropská komise. Ta, v duchu smluv o EU:

- chce se politický konsensus,
- požaduje proporcionální degresi, umožňující zastoupení i opozičních stran v orgánech EU, kde je více zástupců, protože to vyžaduje sama podstata *acquis*,
- požaduje tvrdou kontrolu dotací z EU, protože jde o peníze evropských daňových poplatníků,
- předpokládá, že se bude důrazně prosazovat použití prostředků EU na strukturální změny, ne na konzervaci současného stavu.

Každé další politické prodlevy zákonitě zhorší vyhlídky na ty prostředky z EU, které bychom jinak mohli dostat. Specifickou podmínkou bude další liberalizace trhu, zejména s tlakem mezinárodní konkurence, aby se ČR chovaly jako subjekt tržní ekonomiky, nikoliv jako článek státní správy. S ohledem na tyto skutečnosti nelze než doporučit, aby se výsledky grantu dostaly do povědomí politiků - nejde o správnost či nesprávnost předkládaných dílčích názorů, ale o celkový závěr, že je nutné radikální řešení problému, jinak se železnice dostane, při nepřerušení v tržní ekonomice často nelogických a neprůhledných kroků, do nadále neřešitelných potíží

ČÁST 2

Hodnocení Bílé knihy dopravní politiky EU v jejím poločase a co jí předcházelo

Teprve narůstající problémy s dopravou vedly, tak jako všude, orgány Evropských společenství, resp. Evropské unie, aby se začaly dopravou intenzivněji zabývat. Projevilo se to ve třech dokumentech k evropské dopravní politice:

- v Bílé knize z roku 1992 k trvale udržitelnému rozvoji,
- v Bílé knize z roku 2001 k trvale udržitelnému rozvoji (s dovětkem „čas rozhodnutí“) již s cca 60 realizačními opatřeními,
- ve sdělení Komise COM(2006)XXX z 22.6.2006 k hodnocení plnění, resp. neplnění Bílé knihy a jejímu přehodnocení k dosažení realističtějších cílů do roku 2010 v poločase platnosti jejích zásad („Udržet Evropu v pohybu- trvale udržitelná mobilita pro náš kontinent. Střednědobé hodnocení Bílé knihy k dopravě 2001“).

Bílá kniha Evropské dopravní politiky z roku 2001- „čas k rozhodnutí“ - uváděla jako hlavní problémy trvale udržitelného rozvoje dopravy:

- nevyváženost rozvoje jednotlivých druhů dopravy, jehož důsledkem jsou kongesce na některých dopravních tazích (zejména silničních) a všeobecně ve městech: je tedy nutné směřovat k lepší vyváženosti výkonů mezi druhy dopravy, a to zejména odlehčením silniční dopravy - k tomu se přijala řada realizačních opatření.
- mezi zásadní opatření mělo patřit otevírání železnice konkurenci a modernizované sociální podmínky,
- na podporu posílení kapacit byl proveden výběr 30 prioritních projektů panevropských sítí k realizaci do roku 2020, v nichž převažují železniční projekty,
- deklarace práv cestujících (zatím v letecké dopravě, se záměrem rozšíření zejména na železnici),
- zavedení zpoplatnění infrastruktury k získání doplňkových finančních zdrojů,
- podpora intermodální dopravy prostřednictvím programu Marco Polo (Marco Polo II),
- inovační programy řízení a zabezpečení dopravy Galileo, ERTMS, SESAR.

Přehodnocování Bílé knihy dopravní politiky se velmi dlouho diskutovalo; některé cíle byly zřejmě nerealistické a nepodařilo se k nim přiblížit ani při použití „tvrdých“ realizačních opatření. Termín úprav (buď v podobě nové Bílé knihy, nebo jen úpravy) se protáhl proti záměrům o rok.

O čem se diskutovalo

Místopředseda Evropské komise pan Barrot před rokem v prosinci shrnul cíle původního dokumentu:

- přehodnocení dělby práce v dopravě,
- odstranění úzkých hrdel infrastruktury a jejího řízení,
- soustředění pozornosti na uživatele dopravy,
- zvládnutí globalizace dopravy.

Strategické rozvojové cíle EU zůstávají, globalizace se ale zrychluje, zatímco Evropa vykazuje jen pomalý hospodářský růst. Ten je zapotřebí zrychlit a vytvářet rychleji pracovní místa. Působí navíc neočekávané faktory k nimž patří:

- prudké zvýšení ceny ropy

- začal platit Kjótský protokol
- postižení světové doprava terorismem.

Jaké z toho plynou důsledky pro přehodnocení Bílé knihy? Mobilitu nelze omezit; ekonomický růst vyžaduje nárůst dopravy. Silniční nákladní doprava se má do roku 2020 zdvojnásobit, stejně jako doprava letecká. V nových členských státech se rychle zvyšuje používání osobních automobilů, takže otázka omezování mobility také není na místě. Mobilita je velkou výhodou pro konkurenceschopnost. Nutno se rozloučit s dogmatem oddělení tempa růstu dopravy a tempa růstu HDP (decoupling). Strategie rozvoje dopravy je zásadním prvkem k dosažení Lisabonských cílů. Je ovšem nutno omezit negativní jevy:

- kongesci, vyvolávající náklady v EU ve výši odhadem 1% HDP
- znečištění ovzduší (na dopravu připadá 26% emisí CO₂), vážným nehodám na silnicích (cca 44 000 mrtvých ročně)
- narušování plynulosti letecké dopravy.

Cíle budoucí dopravní politiky by měly být vyjádřeny titulky: rozvoj, ochrana a inovace. Některá dobře míněná opatření se neprosadila a některé cíle nebyly nedosaženy, i když se ve větším rozsahu použila „tvrdá“ regulace, protože její realizace se výrazně opožděje. Tempa růstu přepravních výkonů, zejména v nákladní dopravě, se měla všeobecně snížit ve srovnání s tempy růstu HDP, respektive HDI (hrubého domácího příjmu), to je však nereálné a bylo by v rozporu s obnovenou Lisabonskou strategií – dosažení vyšších temp růstu HDI a získání více a lepších pracovních míst.

Nepodařilo se a nepodaří dosáhnout všeobecně rychlejšího nárůstu železniční dopravy ve vztahu k dopravě silniční a totéž platí pro dopravu vodní - snad s výjimkou námořní dopravy, a v ní jen dopravy na krátké vzdálenosti, která by mohla nahradit přetíženou síť pozemních komunikací. Nezměnila se proto ani dělba práce mezi druhy dopravy ve prospěch snížení nárůstu silniční dopravy.

Vynechávám hodnocení podmínek rozvoje dopravy dané hrozbou terorismu, potřebou zvýšení bezpečnosti dopravy a zlepšením postavení EU v tradičních mezinárodních organizacích.

Doprava se podílí jako celek téměř 1 0% na HDP EU (číslo bylo v sdělení Komise sníženo) a zaměstnává přes 10 milionů pracovníků. Za posledních 20 let přesahoval nárůst dopravy nárůst HDP. V osobní dopravě bylo tempo nižší, v nákladní vyšší. Nárůst byl v dopravě silniční, námořní i letecké. K re-bilancování přepravy ve prospěch železnic nedošlo a její postavení v nákladní dopravě se progresivně marginalizuje. V období let 2000-2003 došlo k pomalejšímu nárůstu dopravy vlivem recese a zčásti, v letectví, po zvýšení cen ropy. Strategie re-bilancování, spočívající na reformě trhu a investicích do méně znečišťujících a zatížených druhů dopravy, nebyla provedena i s ohledem na krácení investic. Jedním z nejdůležitějších cílů bylo snížení počtu usmrčených na silnicích v EU na polovinu. Ale etapové cíle se v některých zemích neplní a dosažení konečného cíle je ohroženo.

Letecká doprava EU poskytuje 2 miliony pracovních míst, čímž významně přispívá k HDP. Na emisi skleníkových plynů se podílí jen 3%, ale její vliv na životní prostředí nutno brát v úvahu. Růst letectví nelze brzdit úzkými profily v řízení letového provozu..

Námořní doprava je globální činností s vystavením globální konkurenci. Roste celkem o 4 % ročně, z toho u kontejnerů je prognóza růstu 7-15 % ročně. Cca 70 % veškeré kontejnerové přepravy řídí 6 společností. Přeprava kontejneru z Číny do Hamburku je ale stejně drahá, jako z Hamburku do Milána. Pokud jde o vnitrozemskou plavbu, je zapotřebí její infrastrukturu udržovat na výtečné úrovni. Doporučuje se jmenovat koordinátora pro její TEN. Současné úmluvy by se měly zařadit do práva Společenství.

V oblasti silniční dopravy je politika přesunu přeprav ze silnice nerealistická, protože 85 % hmotnosti zboží je přepravováno do 150 km, 88% do 250 km a jen 1-2% přes 1000 km. Rozšíření EU vedlo k podstatným změnám. Zvláštní pozornost je nutno věnovat novým technikám a technologiím, zejména ITS - informatice. Partnerství veřejného a soukromého sektoru by pomohlo urychlení výstavby silnic. Při hodnocení strategie udržitelnosti dopravy je nutno věnovat větší pozornost autobusům a autokarům, taxi, motocyklům a kolům. Normy v dopravě by neměly ztěžovat funkce trhu. Negativní důsledky na životní prostředí by se podstatně snížily, kdyby se, namísto snahy o přesuny přeprav, více podporoval provoz čistých vozidel, uplatnil systém eko-bodů aj. Bezpečnost provozu by měla, stejně jako ve Švédsku, sledovat stejný cíl - žádnou smrtelnou nehodu. Pokud by se doporučení neprosadila, doporučuje se prosazovat řešení směrnicemi.

V Evropě je přes 500 000 cyklistů, jejich přínos k celkové přepravě má velký význam pro omezení kongescí, emisí aj. Je nutno věnovat jim větší pozornost.

Pro městskou dopravu je nutný evropský rámec. V konkurenčním prostředí nelze považovat monopoly veřejné dopravy za normální. Veřejnou hromadnou dopravu nelze financovat jen z tržeb (nedostatky trhu, sociální soudržnost aj.) Lze ji ale spolufinancovat z různých poplatků za individuální dopravu a poplatků na ochranu životního prostředí. Komise by měla poskytnout společné definice „čistých vozidel“. Je nutné do evropské dopravní politiky více zahrnout jednostopá vozidla.

Re-balance železniční přepravy vyžaduje využít co nejlépe každou použitelnou metodu. Týká se zásadních opatření, tj. otevírání trhu, vyloučení narušení soutěžních pravidel mezi druhy dopravy a realizace chybějící infrastruktury. Faktické otevírání trhu zůstává malé v důsledku omezeného počtu lokomotiv a řidičů pro přepravy přes hranice a železniční přeprava proto klesá. Dálniční nálepky nejsou dostatečně vysoké, aby zajistily fér konkurenci mezi druhy dopravy. Klíčovým prvkem zvýšení konkurenceschopnosti je intra-modální konkurence. Ve střední Evropě představují jednotlivé vozové zásilky 50% celkové přepravy. Mají nízkou výnosnost a jsou ekonomicky neživotaschopné. Kdyby měly být železniční společnosti za stávajících podmínek životaschopné, snížily by se přepravní objemy na 30%. Mělo by se připustit více soukromého financování železnic. Všechny druhy dopravy by měly platit své náklady. Klíčovou otázkou před otevřením nových trhů je zpoplatnění. Je nutno mít více lokomotiv a řidičů pro přepravy přes hranice, zavést novou techniku a normalizovat železniční zařízení. Posléze je nutno zapojit soukromý průmysl. Cena schválení železničního zařízení v jiném členském státě je 10 mil. €. Železnice by měly být součástí globálních zásobovacích řetězců - přeprava zboží z východní Asie do Evropy vyžaduje po železnici 17 dní, po moři 23 dní. Doporučují se tedy cesty k realizaci euroasijských přepravních koridorů.

Logistické systémy vytvářejí 7% HDP EU, rostou o 5% ročně a dosahují obrátu přes 600 mld. €. Přispívají ke konkurenceschopnosti v globální ekonomice. Rozšíření EU k 1.5.2004

znamenalo zvýšení výkonů v silniční dopravě a bude tlačit na infrastrukturu. Hlavním prvkem evropských speditérů je získat konkurenceschopnou cenu za vysoce kvalitní služby. Politika by se měla soustředit spíše na rozvoj systému, než na přesuny mezi druhy dopravy, protože každý druh dopravy má hrát svoji roli (dobrým programem je Marco Polo). Re-bilancování mezi druhy dopravy by se mělo spíše vztahovat na budoucí než současnou přepravu. Přeprava zboží moderními silničními dopravními prostředky je mnohem efektivnější, než po železnici, kde není dostatečná konkurence při přepravách přes hranice.

Komise by se měla vzdát ambicí regulovat trh nákladní přepravy. Je nutno realizovat intermodální síť TEN v členských státech. Možná by nad rámec současných koordinátorů TEN bylo dobré vytvořit evropskou agenturu pro infrastrukturu. Důležitým nástrojem efektivnosti je normalizace, v jejímž rámci by se měla zvýšit celková hmotnost silničních nákladních souprav na 44 tun. Ve většině zemí EU je vnitrozemská silniční doprava v souladu se všemi regulativy ke kombinované dopravě. Původně stanovený cíl - udržet v nových členských státech podíl železnice na přepravě zboží 35 %- byl nedomyšlený, neboť se nevezala v úvahu potřeba restrukturalizace železnic a průmyslu v souvislosti s vysokou mírou nezaměstnanosti. Je naopak nepřijatelné, že dosažení podílu 36 % vlaků kombinované dopravy znamenalo významnou časovou prodlevu. Kvalitu přepravy zboží je nutno zvýšit zavedením výkonných přepravních systémů. Železniční trh správně nefunguje, protože uživatel nemá možnost volby operátora. Je nezbytné zvýšit a harmonizovat politiku podpory kombinované dopravy. Analýze brání její nedostatečná statistika; její zlepšení by bylo značně nákladné. Lze očekávat:

- zřejmě účinnější prostředky pro prosazování nově zdůrazněných vybraných cílů.
- dosažení poklesu zabíjených na silnicích,
- další průnik ochrany životního prostředí do všech sektorových politik, tedy i dopravy
- normativní úpravu nebo závazky výrobců radikálněji snížit výhledový rozsah emisí skleníkových plynů
- promítnutí prosazovaných opatření do ekonomických ukazatelů.

Nadále ovšem zůstávají nevyřešeny problémy využití soukromého kapitálu, jak samostatně, tak v PPP. Pokud jsou železnice ztrátové, tj. nevystačí s dotací z veřejných rozpočtů, stěží přilákají soukromý kapitál. Postaví se zvlášť železniční tratě provozované za účasti soukromého kapitálu? Nebo jde opět o skryté úvěry? Pokud ano, pak to ovšem povede i k skrytým schodkům - dluhy státních železničních podniků bude zřejmě jednou muset zaplatit majitel - stát. V programech rozvoj infrastruktury TEN figuruje železnice stále cca 50% podílem - financováním zhruba stejného řádu, jako dálnice TEN. Jenomže celkově jsou tyto prostředky nízké a cca 50 % příspěvku na železnice pohltní trasa jdoucí Brennerským základovým tunelem. Pokud jde o partnerství citované mnohokrát v souvislosti s urychlením výstavby dálnic a rychlostních komunikací, musíme si položit otázku, v čem se vlastně výrazněji projeví partnerství při celostátním jednotném výkonovém zpoplatnění vybraných komunikací? V separátním mýtu pro jiné než zpoplatněné komunikace?

Sdělení Evropské komise: „Udržet Evropu v pohybu. trvale udržitelná mobilita pro náš kontinent. Střednědobé hodnocení Bílé knihy v dopravě 2010“

Na řadu výše naznačených problémů reaguje Evropská komise v etapovém hodnocení naplňování Bílé knihy dopravní politiky EU do roku 2010, které bylo zveřejněno 22.6.2006 v Bruselu. (COM(2006)XXX). Potvrzuje většinu problémů a východisek, liší se jen některá data. Opakuje zásadní cíle evropské dopravní politiky z roku 1992 a 2001: dopravní systémy mají uspokojovat cíle hospodářské, sociální a posléze ochrany životního prostředí a energetické

efektivnosti. Efektivní dopravní systémy mají zásadní význam pro evropskou prosperitu, růst ekonomiky, sociální rozvoj a životní prostředí. Musejí mít vysokou kvalitu služeb napříč Evropou. Sektor dopravy se podílí 7% na HDP a cca 5% na zaměstnanosti. (tato data se po předchozí diskusi zřejmě upřesnila). Doprava je tedy důležitým sektorem sama o sobě a mobilita je základním právem občana Evropy.

Sdělení, jako třetí zásadní dokument během necelých 15 let, ovšem reaguje na zvyšující se vnější tlaky: sociální, ochrany životního prostředí i občanů jako spotřebitelů a zákazníků. Je nutno včlenit dopravu s jinými oblastmi politiky do rámce společné mezinárodní politiky EU, zejména do rámce politiky evropského sousedství. Cíle dopravní politiky sledují naplňování Lisabonské strategie. Společný trh přinesl pro rozvoj EU významné efekty, také ale problémy. Nestačí kapacity, nutno více chránit životní prostředí, proto mezi požadavky bylo také snížení temp nárůstu dopravy v poměru k růstu HDP; část přepravy by měla přejít na druhy dopravy přátelštější k životnímu prostředí a jejich kombinaci (razí se nový termín: ko-modalita). Lisabonská strategie konkurenceschopnosti, růstu ekonomiky a vyšší a lepší zaměstnanosti je ovšem neoddelitelná od nárůstu mobility.

Nároky na dopravu tedy porostou – rozšíření EU dalo a dává dopravě kontinentální dimenzi, roste také v důsledku globalizace. Musí se adaptovat na měnící se toky zboží. Stává se „high-tech“ odvětvím, což se promítá i do návrhu 7. rámcového programu. Je ale ovlivněna mezinárodními závazky (např. k ochraně životního prostředí) a současně cíli energetické politiky EU (snížit spotřebu, navýšit podíl obnovitelných zdrojů). Je vystavena hrozbě terorismu a musí na ně reagovat. To vše působí i na vývoj veřejné správy ve vztahu k dopravě. Některých cílů dopravní politiky se nepodařilo se dosáhnout především proto, že nebyly reálně stanoveny a neprosadily se proto, i když se použily nástroje tvrdé regulace (viz cíle citované v předchozí části referátu).

Narostly negativní účinky dopravy:

- náklady z poškozování životního prostředí se odhadují na 1,1 % HDP;
- na silniční kongesci z toho připadá 1 % HDP, i když bylo dosaženo značného technického pokroku (katalyzátory, filtry aj. se snížením emisí za 15 let o 30-40 %; vývoj pokračuje k vozům Euro 5 a 6, u nákladních k Euro VI,)
- nízký podíl emisí v letectví se při rychlém nárůstu mění ve větší problém, na který bude nutno reagovat (mimo jiné možným zdaněním paliva - ovšem pouze pokud bude celosvětové).
- v poločase Bílé knihy z roku 2001 se podařilo snížit počet mrtvých v EU z původních cca 50 000 ročně na 41 600 - o 17 %, (raněných bylo 2005 1,7 milionů). Cílem ale je v roce 2010 jen 25000 mrtvých a tomu dosavadní vývoj neodpovídá.
- Nedosáhl se průměrný roční růst HDP o 3 %, ale jen o 1,8 %, zato růst nákladní dopravy byl 2,8%; vyšší (o 1,9%) byl i v osobní dopravě.

Upravené scénáře rozvoje

Odhad tempa růstu HDP 2000-2020 je nyní 2,1 % (nárůst o 52 %), přitom má souběžně nárůst nákladní doprava (o 50 %), nejedná se tedy o naplnění hesla „decoupling“. Osobní doprava má vzrůst o 35 %. Trh silniční dopravy byl stabilizován - tolik diskutovaná kabotáž činí jen 1,2 %. Právní rámec železniční nákladní dopravy bude dokončen do roku 2007. Zde přetrvávají překážky v liberalizaci, evidentně snižující konkurenceschopnost. Restrukturalizace vede ovšem k nepříznivým sociálním důsledkům.

V letectví je vnitřní trh realitou, působí vliv globalizace, nečekaný rozmach vyžaduje investice do infrastruktury. Rozvoj nízkonákladových dopravců nejen zvyšuje konkurenční tlaky, ale podněcuje rozvoj regionálních letišť. Námořní doprava se rozvíjí v souladu s tím, že 2/3 délky hranic EU je moře. Nutno rozvíjet spojení do vnitrozemí. Pokud jde o splavné řeky, využívá se jejich kapacita na 3%; jen na některých úsecích rýnské soustavy dosahuje 40%. Předpokládá se realizace akčního plánu NAIADES.

Doprava zaměstnává v EU přes 10 milionů pracovníků. Předpokládá se v důsledku růstu výkonů, vysokou zaměstnanost zachovat. Je však nutno zvyšovat kvalifikaci pracovníků a novým jevem jsou také opatření na ochranu kritické infrastruktury proti terorismu. Městská doprava patří do působnosti národních a regionálních orgánů, ale 80% obyvatel EU žije ve městech a je tedy nutno některé prvky sjednotit.

Klíčovým problémem rozvoje je zajištění energie a snížení emisí. Doprava spotřebovává 71 % ropných produktů, (z 98 % z dovozu), z toho silniční 60 % a letecká 9 %. K úsporám má přispět nárůst podílu biopaliv do roku 2010 na 5,75 %. Průmysl se zavázal snížit emise CO₂ do roku 2008 na 140 g/km a 2012 na 120 g/km. K zajištění plynulosti dopravy se předpokládá zvyšování kapacity infrastruktur, zatím se ale spíše hledají další prostředky na investice a jde tedy zejména o optimální využití. Úplné náklady 30 projektů TEN-T pro indikativní seznam akcí do roku 2020 byl odhadnutý v cenách roku 2004 na 250 mld. €. Veřejné zdroje v členských státech činí vesměs pod 1% HDP, dohodnuté úvěry jen desítky mld. €.

Předpokládá se proto větší orientace na inteligentní dopravní systémy (Galileo, ERTMS, iniciativa Intelligent Cars, SESAR). Řada mezinárodních organizací vznikla před vznikem EU a ta v nich tedy není dostatečně zastoupena. Přitom je EU největším poskytovatelem dopravních služeb na světě: podílí se 30 % na letecké dopravě, 40 % na námořním loďstvu a zajišťuje 16 % exportu EU. Sdělení uvádí výčet hlavních akcí, resp. návrhů opatření, aby byly reálnější dílčí cíle naplněny již v souladu s Lisabonskou strategií.

Tabulka 9 Itinerář hlavních opatření dopravní politiky EU do roku 2010

Rok		rok	
2006		let.dop.	dokončení rámce pro společné nebe, ustavení podniku SESAR
sil.dop.	Hodnocení vnitřního trhu	TEN-T	Stanovení víceletých investičních programů do 2013
žel.dop.	Odstranění technických překážek propojitelnosti, uznávání způsobilosti zařízení; program podpory výstavby koridorů v rámci dopravní logistiky	práva cest	Posouzení minimální norem autokarové dopravy
let.dop.	Hodnocení opatření k liberalizaci, posouzení kapacity letišť a poplatků	sil.dop.	1. evropský den bezpečnosti silniční dopravy
logistika	logistická strategie nákladní dopravy, široká diskuse o možných akcích EU	mezín.	Strategie integrace sousedů do dopr. politiky EU
Galileo	Stanovení možných budoucích uplatnění	bezpečn.	Strategie pozemní a veřejné dopravy
bezpečí	strategie pro kritickou infrastrukturu	energie	strategický technologický plán energie v dopravě
energie	zpráva k realizaci směrnice o biopalivech	výzkum	Zahájení 1. výzvy k 7. rámcovému programu V&V
energie	akční plán efektivnosti, obnovitelné zdroje	2008	
mezín.	lepší zastoupení zájmů EU v mezinárodních organizacích	nám.dop.	Bílá kniha o společném námořním prostoru Evropy
2007		sil.dop.	Platební karty zplopatnění infrastruktury-výzkum
měst.dop.	Zelená kniha k městské dopravě	měst.dop.	pokračování Zelené knihy
logistika	definice akčního plánu	doprava.	počátek velkého programu zavádění inteligentních systémů
doprava	platební karty infrastruktury-příprava	bezpečn.	Hodnocení pravidel v letecké a námořní dopravě
doprava	scénáře dopravy na 20 a 40 let	2009	
sil.dop.	hodnocení legislativy k pracovním podmínkám	doprava	Zahájení velkého programu zelených pohonů
žel.dop.	sledování trhu; tabulka výsledků	mezín.	dosáhnout členství EU v mezinár. Organizacích
TEN-T	Identifikace víceletých programů do 2013	nám.dop.	rozšiřování elektronických systémů
říc.dop.	počátek realizace programu NAIADES	doprava	Galileo: počátek koncese
Nám.dop.	dopravní politika evropských přístavů	žel.dop.	ERTMS - realizace na vybraných koridorech
NEPŘETŘZITÉ			
Trh	zajištění fungování pravidel EU ve všech druzích	doprava	podpora výzkumu, vývoje a realizace
energie	zvýšení účinnosti a šíření alternativních zdrojů	Galileo	vytvoření dozorčího orgánu
práce	podmínky práce, zaměstnání, dialog, školení	mezín.	prosazování ve vnějších vztazích; rozšiřování spol. leteckého prostoru
bezpečn.	podpora sil. provozu konstrukcí, výzkumem, infrastrukturou, Intel. Cars	správa	konsolidace agentur EU pro bezpečnost dopravy a jejich rozvoj
infrastr.	vyvážené pojetí územního plánování, mobilizace všech zdrojů financování		

Tabulka 10 Fakta a projekce podle druhů dopravy

<i>silniční doprava</i>	<i>železniční doprava</i>
přímo zaměstnává 1,7 mil. osob v osobní dopravě (taxi, busy) 2,6 mil. osob v nákladní dopravě	přímo zaměstnává cca 1,2 mil. osob
podíl na přepravě zboží: cca 44% - lehce roste podíl na osobní dopravě: cca 84% (auta 76%, busy 8%)	podíl na přepravě zboží 10% (lehce klesá) podíl na přepravě cestujících cca 7% (6% meziměstská, 1% městská, tramvaje a metro 1%)
růst 1995-2004 + 35 % nákladní, + 19% auta, + 5% busy zvlášť silný v EU10	růst 1995-2004 nákladní + 6% (15% EU15, - 9% EU 10 osobní 9% (8% meziměstské vlaky; 14% městské železnice, tramvaje a metro
růst silniční nákladní dopravy 2000-2004 EU 10 celkem 31,8%, vnitro 16,6%, mezinárodní 47,7 % EU15 celkem 10,5%, vnitro 8,3%; mezinárodní 16,9 %. EU25: celkem 12,9%; vnitro 9,0%; mezinárodní 23,0%	podíl nových společností v tkm 10% vysokorychlostních tratí 2004 21,5 meziměstské dopravy
Podíl na spotřebě energie 25,2% Efektivnost v tmp/mil.tkm 72,4; tmp/mil osobokm: auta 37,8; veřejná sil dop, 14,5	podíl na spotřebě energie 0,8 % efektivnost v tmp/mil. tkm 5,5, /mil. oskm 16,0
<i>vodní doprava</i>	<i>letecká doprava</i>
přímo zaměstnává cca 200 tis. z toho námořní 80%, vnitrozemská 20%	přímo zaměstnává cca 400 tisíc
podíl na přepravě zboží 42% (námořní uvnitř EU 39%), vnitrozemská 3% - přibližně stabilní, podíl na osobní dopravě pod 1% - lehce klesá	podíl na přepravě zboží uvnitř EU 0,1% tkm podíl na přepravě osob uvnitř EU 8% ročně
růst 1995-2004 nákladní dopravy celkem + 29% (námořní v EU + 31%, vnitrozemská + 9%)	růst 1995-2004 + 55% uvnitř EU Podíl nízko nákladových dopravců (dostupná sedadla) 25%
průměrný roční světový nárůst kontejnerové dopravy 2001-2004 13,5 %	Růst počtu letů uvnitř EU 1992-2004 + 100%
podíl na spotřebě energie vnitrozemské plavby 0,5%	podíl na spotřebě energie 4%
Energetická efektivnost v tmp/mil. tkm 17,5	

Tabulka 11 Klíčové trendy, z nichž se v prognóze vycházelo - projekce objemů přepravy a dělby práce 2000-2020

Úkazatel	% růstu
Růst HDP	52
nákladní doprava celkem	50
osobní doprava celkem	35
silniční nákladní doprava	55
železniční nákladní doprava	13
námořní doprava na krátké vzdálenosti	59
vnitrozemská plavba	28
osobní auta	36
železniční osobní doprava	19
letecká doprava	108

Tabulka 12 Statistika přepravy UIC podle členských železnic za rok 2005

Rok 2004 / 2005	osobní doprava				přepavené				z toho mezinárodní				TkM				% mezinárodní				
	přepraveni cestujících		osobokm		x 1 000		TkM		x 1 000		x 1 000		x 1 000 000		x 1 000 000						
	2004	2005	%	2004	2005	%	2004	2005	%	2004	2005	%	2004	2005	%	2004		2005	%		
AT	ÖBB	187900	191 600	2.0	8259	8 470	2.6	90569	86 822	-4.1	19027	18 012	-5.3	67 958	62 456	-8.1	14562	13663	-6.2	77%	76%
BE	SNCB/NMBS	18421	186 600	4.6	8676	9 150	5.5	58454	61 000	4.4	7691	8 130	5.7	35083	36 200	3.2	5578	5777	3.6	73%	71%
CZ	CD	178819	178 213	-0.3	6533	6 631	1.5	79280	75 663	-4.6	14648	14 356	-2.0	48915	45 591	-6.8	8934	8572	-4.1	61%	60%
DE	DB AG	1690 778	1 784 594	5.5	70338	71 776	2.0	283630	266 506	-6.0	83982	83 111	-1.0	103080	96 346	-6.5	43296	41993	-3.0	52%	51%
DK	DSB	150542	152 843	1.5	5390	5 536	2.7														
EE	EVR	5209	5 155	-1.0	192	248	29.3	43327	44 828	3.5	9 567	10 311	7.8	40203	40 787	1.5	9252	9950	7.6	97%	97%
ES	FGC	75837	74 934	-1.2	729	718	-1.6	606	569	-6.1	37	36	-3.0								
ES	RENFE	484446	505 581	4.4	19016	19 835	4.3	26203	24 731	-5.6	11838	10 823	-8.6	4945	4 429	-10.4	2078	2071	-0.3	18%	19%
FI	VR	60134	63 500	5.6	3352	3 478	3.8	42663	40 700	-4.6	10105	9 706	-3.9	16400	17 200	4.9	2908	3099	6.6	29%	32%
FR	SNCF	931152	974 383	4.6	74014	76 473	3.3	117415	107 534	-8.4	45121	40 697	-9.8	43049	38 213	-11.2	18467	16143	-12.6	41%	40%
GB	ATOC	1038000	1 078 000	3.9	41800	43 000	2.9														
GB	FOC							101900	102 700	0.8	20700	21 800	5.3								
GB	NIR	6900	7 410	7.4	225	233	3.5														
GR	OSE	9483	9 777	3.1	1668	1 819	9.1	2959	3 340	12.9	588	625	6.3	1865	2 485	33.2	338	438	29.6	57%	70%
HU	GySEV/ROEE	4947	3 971	-19.7	181	182	0.6	6789	6 246	-8.0	670	658	-1.8	3715	3 815	2.7	416	438	5.3	62%	67%
HU	MAV	120921	120 351	-0.5	7199	6 953	-3.4	45270	43 918	-3.0	8270	8 517	3.0	30964	31 936	3.1	6610	6977	5.6	80%	82%
IE	CIE	34550	37 655	9.0	1582	1 781	12.6	2140	1 535	-28.3	399	303	-24.1	0	0	0	0	0	0	0%	0%
IT	FS	504352	514 783	2.1	45566	46 144	1.3	75479	68 653	-9.0	21047	20 118	-4.4	45161	37 578	-16.8	9572	8 267	-13.6	45%	41%
LT	LG	6983	6 721	-3.8	443	428	-3.4	45555	49 286	8.2	11637	12 457	7.0	39516	34 923	-11.6	10164	9 033	-11.1	87%	73%
LU	CFL	13685	14 054	2.7	266	272	2.3	15757	10 738	-31.9	559	392	-29.9	13558	8 828	-34.9	486	324	-33.3	87%	83%
NL	LDZ	23856	25 946	8.8	810	894	10.4	51058	54 861	7.4	16877	17 921	6.2	48629	52 227	7.4	16398	17413	6.2	97%	97%
LV	309785	320 000	3.3	14097	14 730	4.5															
PL	PKP	272001	218004	-19.9	18626	16 737	-10.1	163488	149 746	-8.4	47847	43 791	-8.5	55929	50 594	-9.5	15527	13960	-10.1	32%	32%
PT	CP	133555	130 608	-2.2	3415	3 412	-0.1	9557	9 387	0.3	2281	2 422	6.2	1060	888	-16.2	351	291	-17.1	15%	12%
SI	SZ	14835	15764	6.3	764	781	2.2	16145	16 316	1.1	3146	3 245	3.1	15041	15 135	0.6	2995	3082	2.9	95%	95%
SK	ZSSK	50268	49 054	-2.4	2227	2 166	-2.7														
SK	ZSSK Cargo							49756	47 743	-4.0	9675	9 328	-3.6	42614	39 888	-6.4	8330	8113	-2.6	86%	87%
EU celkem					335369	341 847					345712	336 759					176261	169603		51%	50%
CH	SBB CFF FFS	252890	278 499	10.1	12375	13 513	9.2	57940	55 992	-3.4	10122	11 482	13.4	30994	33 013	6.5	6573	8927	35.8	65%	78%
NO	NSB	46466	47 275	1.7	2 390	2 439	2.1														
BA	ZBH	208	345	65.9	19	22	17.9	5300	6 750	27.4	445	762	71.1								
BA	ZRS	834	817	-2.0	34	34	1.2	2612	5 251	101.0	167	411	145.9	2359	4 907	108.0	150	387	157.4	90%	94%
BG	BDZ	38283	33 748	-11.8	2628	2 389	-9.1	20387	20 298	-0.4	5212	5 164	-0.9	4708	5 218	10.8	1094	1241	13.4	21%	24%
BY	BC	142058	141 047	-0.7	13893	13 567	-2.3	111244	125 097	12.5	40331	43 559	8.0	79536	90 236	13.5	31091	33340	7.2	77%	77%
CS	SZ	15352	13 531	-11.9	985	860	-12.7	12294	12 699	3.3	3164	3 483	10.1	8025	8 466	5.5	2425	2779	14.6	77%	80%
HR	ZH	36747	39 843	8.4	1213	1 266	4.4	12234	14 332	17.1	2493	2 835	13.7	9048	11 520	27.3	1875	2205	17.6	75%	78%
M	CFM	5111	5 024	-1.7	346	355	2.6	13310	11 704	-12.1	2968	2 980	0.4	12222	10 573	-13.5	2787	2771	-0.6	94%	93%
M	CFARYM	917	903	-1.6	94	94	0.5	2641	3 130	18.5	434	530	22.2	2597	3 098	19.3	432	526	21.7	100%	99%
RO	CFR	98675	88 505	-10.3	8633	7 960	-7.8	62771	55 259	-12.0	14262	12 926	-9.4	17420	14 713	-15.5	4362	3455	-20.8	31%	27%
TR	TCDD	76755	76 346	-0.3	5237	5 013	-4.3	17686	18 569	5.0	9353	8 975	-4.0	2300	2 878	25.1	1107	1169	0.2	12%	12%
UA	UZ	518234	518 396	0.0	53726	53 655	1.8	462129	450 277	-2.6	323961	223 980	-4.3	185 623	181 285	-2.3	141621	134539	-5.0	61%	60%
Evropa celkem					434942	442 012	1.6				668624	653 849	-2.2				369778	360882	-2.4	55%	55%