

# Evropská dopravní politika



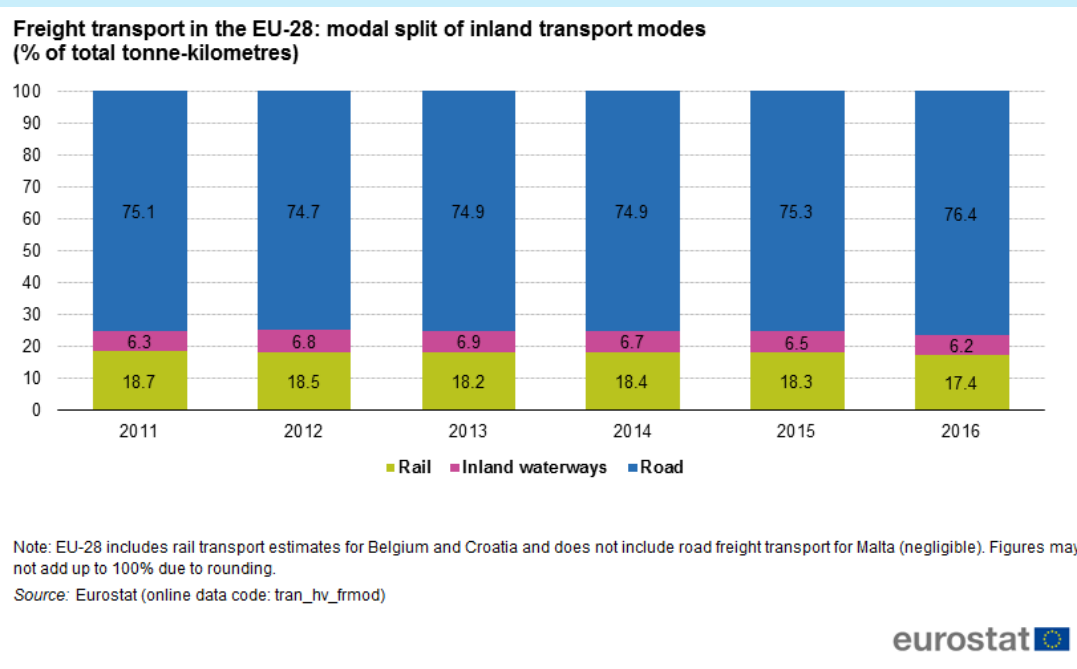
## DATA FOR 2015

	EU-28	USA	JAPAN	CHINA	RUSSIA
<b>Population</b> million	509.39	321.42	126.96	1 371.22	144.1
<b>Population growth</b> % change since previous year	0.4	0.8	-0.1	0.5	0.2
<b>Urban population</b> % of total	75	82	93	56	74
<b>Area</b> 1 000 km <sup>2</sup>	4471	9629	378	9597	17 075
<b>Population density</b> Persons/km <sup>2</sup>	114	33	336	143	8
<b>GDP (nominal)</b> billion EUR	14 711	16 264	3 952	9 926	1 200
<b>Real GDP growth</b> %	2.2	2.6	1.2	6.9	-3.7
<b>Relative GDP per capita</b> in PPP (EU-28 = 100)	100	145	105	37	63
<b>Exports of goods</b> billion EUR	1 789	1 362	561	1 932	308
<b>Imports of goods</b> billion EUR	1 729	2 049	566	1 421	174

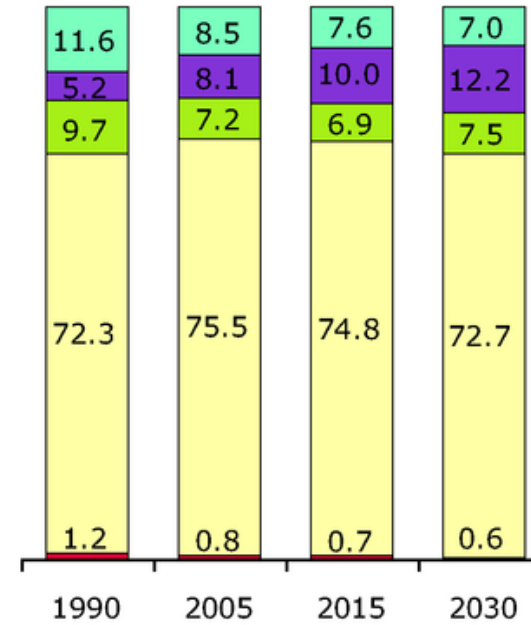
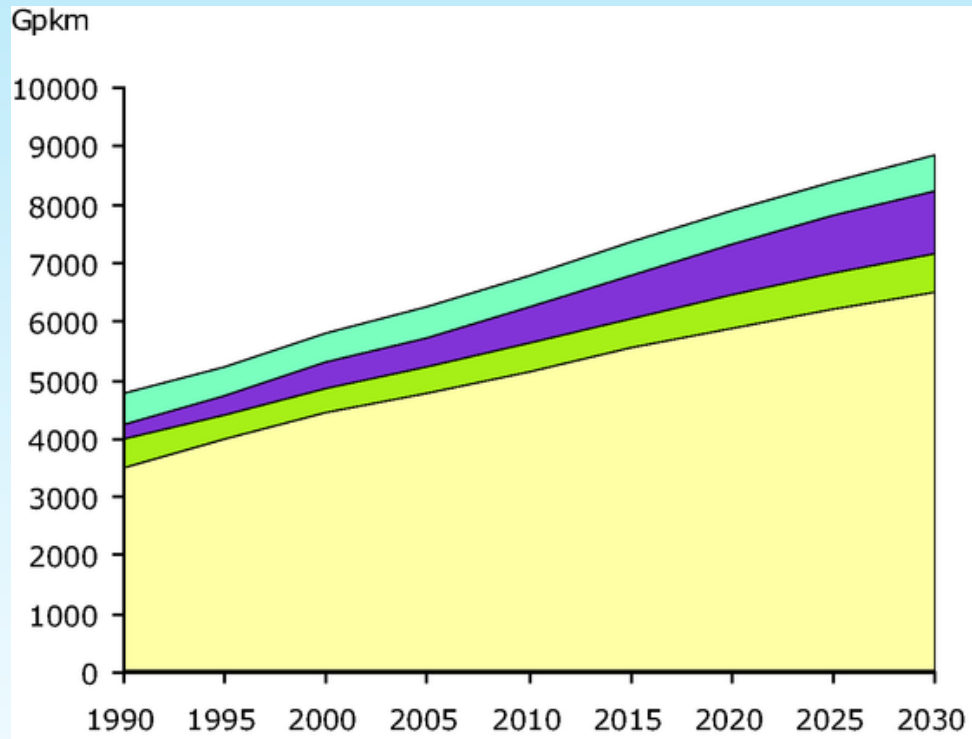
**Notes:** EU-28: area, population: including French overseas departments.  
EU-28: trade: only extra-EU trade.

# Výkony dopravy v EU

- dopravní služby = 7% HDP Evropské unie, 5% pracovních míst, 40% veřejných investic



- [https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/passenger-transport-modal-split-2#tab-chart\\_1](https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/passenger-transport-modal-split-2#tab-chart_1)

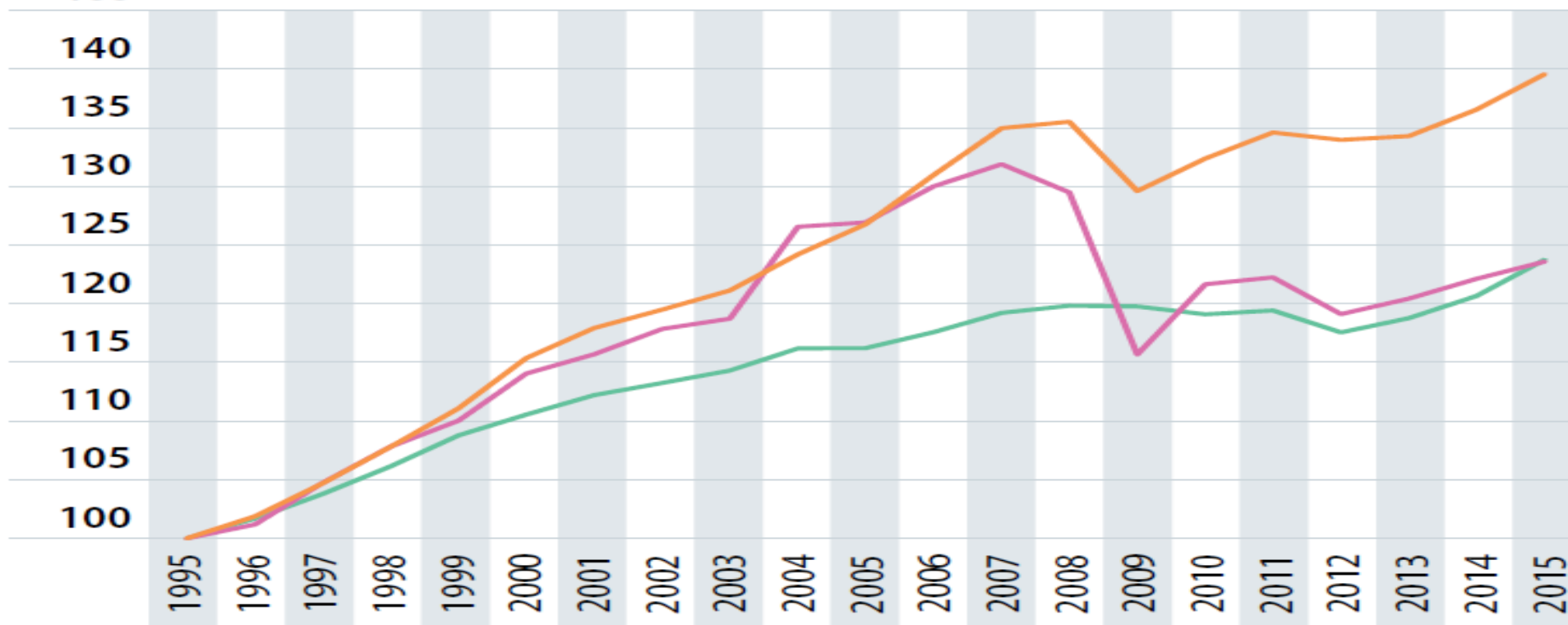


- Inland navigation
- Rail
- Public road tr.
- Private cars/motorbikes
- Aviation

# Trendy v EU

YEAR  
1995  
= 100

## PASSENGERS, GOODS, GDP 1995–2015



PASSENGERS (¹) (pkm)

GOODS (²) (tkm)

GDP (AT CONSTANT YEAR 2005 PRICES)

# Bezpečnost

- Silnice: v roce 2015 bylo při dopravních nehodách usmrceno 26 134 osob (úmrtí do 30 dnů)  
Ve srovnání s rokem 2001 byl počet úmrtí na silnicích nižší o více než polovina (-52,4%).
- Železnice: v roce 2015 přišlo o život 27 cestujících;
- Vzduch: v roce 2015 bylo ztraceno 6 životů.

# Zaměstnanost v dopravě

	TOTAL	ROAD freight transport	ROAD passenger transport (**)	Railways	Pipelines	Inland water transport	Sea transport	Air transport	Warehousing and support activities	Postal and courier activities
<b>EU-28</b>	10 491.1	2 896.2	2 054.4	448.1	27.9	44.5	178.1	365.2	2 700.0	1 791.0
BE	209.8	59.1	17.5	36.6	0.1	0.7	1.0	5.5	54.7	34.6
BG	157.3	58.8	31.8	11.4		0.9	0.6	1.9	32.4	19.5
CZ	264.5	116.6	37.7	27.5		0.6	0.0	2.3	39.9	40.0
DK	160.0	33.8	27.0	9.2	0.0	0.1	21.3	9.9	34.8	24.0
DE	2 104.0	369.7	371.4	47.5	3.2	9.9	16.6	63.7	706.1	515.9
EE	38.5	16.1	3.7	1.3	0.0	0.0	0.7	0.3	12.9	3.4
IE	92.0	19.4	27.3	4.0		0.1	0.6	8.1	15.3	17.2
EL	172.1	35.5	68.7	1.1		0.0	14.0	3.1	37.6	12.2
ES	822.5	302.6	174.2	14.8		0.4	6.3	28.3	215.7	80.1
FR	1 289.5	347.6	300.9	25.6	4.6	3.1	13.2	77.0	268.4	254.8
HR	84.7	22.2	19.6	5.1		0.1	4.1	1.1	21.4	11.2
IT	1 073.3	303.2	166.4	39.5	2.1	2.6	44.5	21.3	333.4	160.3
CY	18.4	1.9	3.1	0.0	0.0	0.0	2.1	0.6	9.2	1.4
LV	77.9	25.1	13.6	3.8	0.2	0.1	0.8	1.3	27.4	5.5
LT	111.7	55.8	14.6	10.8	0.0	0.1	1.4	0.6	20.3	8.2
LU	20.8	7.4			0.0		0.0	0.9		3.1
HU	226.4	66.7	48.7	18.9	0.8	0.8	0.0	0.8	54.0	35.5
MT	9.9	1.2	1.9	0.0	0.0	0.0	1.4	0.5	3.7	1.2
NL	399.0	111.7	61.9	13.6	0.1	13.4	10.5	25.3	87.4	75.1
AT	194.1	59.3	56.5	10.7	0.4	0.5	0.0	6.7	35.7	24.3
PL	733.3	303.0	134.4	54.0	3.7	1.6	2.1	4.3	135.1	95.0
PT	150.9	60.8	32.8	0.7		0.2	1.5	10.9	29.7	14.4
RO	338.8	121.7	76.5	28.4	6.5	2.0	0.3	3.6	62.5	37.2
SI	43.7	21.2	5.2				0.2	0.6	7.9	7.0
SK	99.3	35.0	13.2	13.5		0.4	0.0	0.3	20.6	16.4
FI	149.9	45.7		4.1		0.3	9.2	4.7	31.3	19.8
SE	265.8	76.3	69.8	9.2		1.5	12.4	5.6	50.0	41.2
UK	1 183.1	219.2	243.0	56.8	0.8	2.3	16.1	75.9	335.9	232.5

## Final Consumption of Households for Transport

2.1.8

### BY TYPE OF EXPENDITURE – 2015

	FINAL CONSUMPTION OF HOUSEHOLDS FOR TRANSPORT	of which:			TRANSPORT AS A % OF TOTAL FINAL CONSUMPTION OF HOUSEHOLDS	EXPENDITURE PER HEAD ON TRANSPORT
		purchase of personal transport equipment	operation of personal transport equipment	purchased transport services		
		million EUR			%	EUR
<b>EU-28</b>	<b>1 044 478</b>	<b>291 383</b>	<b>522 893</b>	<b>230 202</b>	<b>13.0</b>	<b>2 000</b>
BE	22 026	6 052	13 643	2 331	11.0	2 000
BG	4 601	957	2 131	1 513	15.4	600
CZ	7 468	2 639	3 588	1 240	9.3	700
DK	14 597	4 717	8 069	1 811	11.7	2 600
DE	221 176	70 738	96 259	54 179	14.4	2 700
EE	1 180	214	712	254	10.9	900
IE	10 889	3 589	4 219	3 082	13.0	2 300
EL	18 019	3 962	6 229	7 828	13.8	1 700
ES	69 060	17 232	39 906	11 922	10.8	1 500
FR	152 109	38 831	85 528	27 749	13.1	2 300
HR	3 245	906	1 633	706	12.9	771
IT	121 022	26 136	75 723	19 163	12.0	2 000
CY	1 580	392	801	388	11.7	1 900
LV	1 738	317	991	431	11.7	900
LT	3 454	532	2 425	497	14.6	1 200
LU	2 812	882	1 778	152	15.8	4 900
HU	7 045	1 553	4 479	1 013	12.7	700
MT	655	159	354	142	11.9	1 500
NL	37 293	9 714	21 240	6 339	12.6	2 200
AT	21 160	5 601	11 375	4 183	11.7	2 500
PL	30 471	8 231	18 246	3 995	12.2	800
PT	15 505	5 097	8 287	2 121	12.7	1 500
RO	11 003	1 951	6 135	2 918	11.3	600
SI	3 434	831	2 345	258	16.0	1 700
SK	3 186	681	1 389	1 117	7.5	600
FI	12 848	3 356	7 167	2 325	11.7	2 300
SE	24 852	7 471	11 775	5 606	12.7	2 500
UK	220 648	68 222	86 059	66 367	14.0	3 400

Note: FR, CY, NL, PT, RO: provisional data



## EU-28 External Trade by Mode of Transport – 2015

2.1.10

### VALUE (billion EUR)

	PARTNER: EXTRA-EU-28				EXPORT + IMPORT	
	EXPORT		IMPORT			
Sea	859.7	48.1%	919.6	53.2%	1779.3	50.6%
Road	313.6	17.5%	252.8	14.6%	566.4	16.1%
Rail	19.0	1.1%	20.0	1.2%	39.0	1.1%
Inland waterway	3.0	0.2%	3.3	0.2%	6.3	0.2%
Pipeline	3.6	0.2%	85.9	5.0%	89.4	2.5%
Air	521.8	29.2%	375.1	21.7%	896.9	25.5%
Self propulsion	45.1	2.5%	19.7	1.1%	64.7	1.8%
Post	1.0	0.1%	1.7	0.1%	2.7	0.1%
Unknown	22.4	1.3%	51.1	3.0%	73.6	2.1%
<b>TOTAL</b>	<b>1789.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>1729.2</b>	<b>100.0%</b>	<b>3518.4</b>	<b>100.0%</b>

### WEIGHT (million tonnes)

	PARTNER: EXTRA-EU-28				EXPORT + IMPORT	
	EXPORT		IMPORT			
Sea	522.5	80.3%	1254.6	74.5%	1777.1	76.1%
Road	82.8	12.7%	66.1	3.9%	148.9	6.4%
Rail	17.5	2.7%	70.8	4.2%	88.3	3.8%
Inland waterway	7.9	1.2%	10.7	0.6%	18.5	0.8%
Pipeline	2.8	0.4%	263.1	15.6%	265.9	11.4%
Air	15.5	2.4%	4.1	0.2%	19.7	0.8%
Self propulsion	0.4	0.1%	1.3	0.1%	1.6	0.1%
Post	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.1	0.0%
Unknown	1.0	0.2%	14.3	0.8%	15.3	0.7%
<b>TOTAL</b>	<b>650.4</b>	<b>100.0%</b>	<b>1685.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>2335.3</b>	<b>100.0%</b>

Note: Data for Intra-EU trade are no longer available by mode of transport used.

## 2.1.15 Comparison EU-28 – World PASSENGER AND FREIGHT TRANSPORT

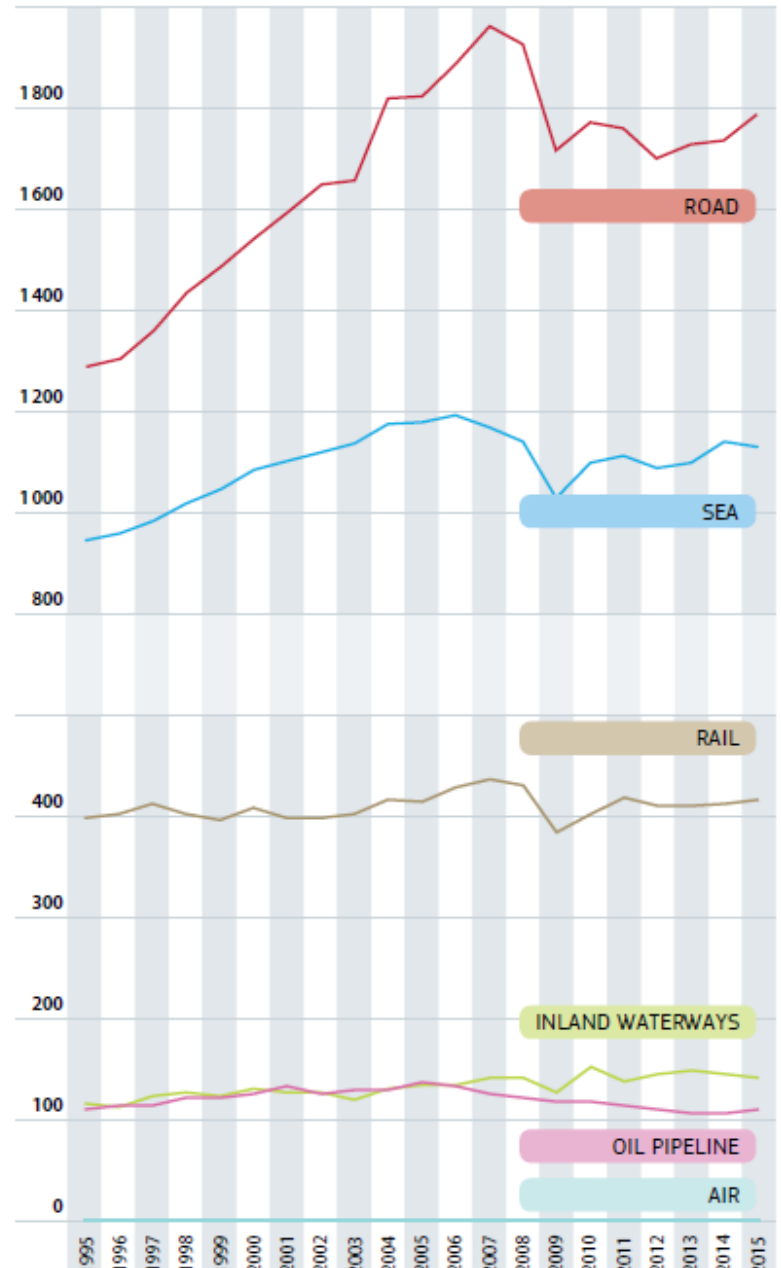
	PASSENGER TRANSPORT					
		EU-28	USA	JAPAN	CHINA	RUSSIA
	billion pkm	2015	2015	2014	2015	2015
Passenger car	4719.4	6 161.1 <sup>(1)</sup>			1 074.3 <sup>(2)</sup>	
Bus + trolley bus + coach	543.5	554.0	72.6			132.3
Railway	441.9	40.0	414		1 196.1	120.6
Tram + metro	102.4	23.0	<sup>(3)</sup>			49.4
Waterborne	21.7	0.7	3.3 <sup>(4)</sup>		7.3	0.6
Air (domestic/intra-EU-28)	649.0	1 033.0	86.8		728.3	226.8

	FREIGHT TRANSPORT					
		EU-28	USA	JAPAN	CHINA	RUSSIA
	billion tkm	2015	2014	2014	2015	2015
Road	1 722.3	3 810.5	210.0		5 795.6	232.0
Rail	417.5	2 702.7 <sup>(5)</sup>	21.0		2 375.4	2 306.0
Inland waterways	147.5	483.0				63.0
Oil pipeline	115.2	1 305.2			466.5 <sup>(6)</sup>	2 444.0
Sea (domestic/intra-EU-28)	1 111.4	251.8 <sup>(7)</sup>	183.1		9 177.2 <sup>(8)</sup>	40.0



## EU-28 Performance for Freight Transport 1995-2015 - BY MODE

billion tonne-kilometres (tkm)



## Modal Split of Freight Transport on Land 2015 - BY COUNTRY

	tkm in %			
	ROAD	RAIL	INLAND WATERWAYS	PIPELINES
<b>EU-28</b>	<b>71.7</b>	<b>17.4</b>	<b>6.1</b>	<b>4.8</b>
BE	71.2	10.9	15.6	2.4
BG	53.0	17.3	26.6	3.1
CZ	70.9	25.6	0.1	3.4
DK	79.5	9.4	-	11.0
DE	69.5	18.7	8.9	2.8
EE	47.6	52.4	-	-
IE	99.0	1.0	-	-
EL	97.3	1.6	-	1.1
ES	89.3	5.6	-	5.1
FR	82.2	11.2	2.8	3.8
HR	64.8	17.2	6.9	11.0
IT	81.4	12.6	0.0	5.9
CY	100.0	-	-	-
LV	18.7	73.7	-	7.7
LT	33.4	64.4	0.0	2.3
LU	85.7	6.7	7.6	-
HU	60.7	27.5	5.0	6.8
MT	100.0	-	-	-
NL	45.7	5.8	43.1	5.4
AT	57.0	28.5	2.5	11.9
PL	67.0	23.0	0.0	9.9
PT	84.1	13.9	-	2.0
RO	37.1	30.8	29.7	2.3
SI	65.0	35.0	-	-
SK	49.4	30.2	2.6	17.8
FI	72.6	27.0	0.4	-
SE	70.6	29.4	-	-
UK	83.8	11.1	0.1	5.0
AL				
ME				
MK				
RS				
TR				
IS				
NO	77.5	11.4	-	11.0
CH	62.5	37.4	0.1	-

# Přístup EU k reformě dopravy






# Strategické dokumenty EU





- Zelená kniha
  - cílem je zahájit proces konzultací o daném tématu na evropské úrovni
- Bílá kniha
  - bílé knihy Komise jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost Společenství v určité oblasti.
- Směrnice, nařízení, nařízení
  - Nařízení je právně závazné. Platí v celém svém rozsahu v celé EU.
  - Směrnice je právní akt stanovující cíl, který musejí všechny země EU splnit. Je však na jednotlivých zemích, jak formulují příslušné vnitrostátní zákony a jak těchto cílů dosáhnou.
  - Rozhodnutí je závazné pro všechny, kterým je určeno

# Společná dopravní politika

- Fakticky od roku 1951
  - V Pařížské smlouvě „vytvoření společného trhu vyžaduje uplatňování takových sazeb a podmínek pro přepravu uhlí a oceli, aby podobně umístění zákazníci čelili srovnatelným cenám.“
- V květnu roku 1962 Komise vydala další dokument týkající se Společné dopravní politiky s názvem „Akční program pro Společnou dopravní politiku“
- Po celá 60. i 70. léta k žádnému významnému pokroku ve Společné dopravní politice nedošlo a dá se konstatovat, že až do 80. let nedošlo téměř vůbec k tvorbě společného trhu dopravních služeb.
- Průlom nastal dne 23. ledna 1983, kdy Evropský parlament, podporovaný Evropskou komisí, zažaloval Radu u Evropského soudního dvora (žaloba 13/83)



Dne 22. května 1985 shledal Soudní dvůr Radu vinnou a nařídil jí, aby zvýšila své úsilí při plnění úkolů CTP. Ve svém verdiktu soud uvedl, že Rada:

- je zavázána v přiměřené lhůtě k liberalizaci přeshraniční dopravy v rámci Společenství (včetně tranzitu);
  - má stanovit podmínky, za jakých se podnikatelé z jednoho členského státu mohou účastnit poskytování přepravy v jiném členském státě;
  - může, ale není povinna přijmout doplňující opatření (sociální, technická, ekologická a další harmonizační opatření).
  - Soud nechal otázku načasování otevřenu, specifikovanou vágně – Rada tak měla učinit „v přiměřené lhůtě“. Komise a Rada pak samy upřesnily horizont tak, že byl v souladu s ostatními aspekty vnitřního trhu, tj. do roku 1992.
- 
- 
- 
- 

# Bílé a zelené knihy

- Prosinec 1992: Bílá kniha *„Budoucí rozvoj Společné dopravní politiky: Globální přístup k vybudování rámce Společenství pro udržitelnou mobilitu*
  - analyzován stav dopravního systému v nově zřízené Evropské unii a vyhlídky jejího vývoje.
  - hlavní důraz byl kladen na co nejrychlejší otevření dopravních trhů a na vztah dopravy a hospodářského růstu.
  - spojení potřeb mobility s problematikou životního prostředí
- Zelená kniha z prosince 1995: *„Směrování ke spravedlivé a účinné tvorbě cen v dopravě“*. řešila důležitý problém externích nákladů v dopravě
- Červenec 1998: Bílá kniha s názvem *„Spravedlivé platby za použití infrastruktury: postupný přístup k vytvoření společného rámce pro vybírání poplatků za používání dopravní infrastruktury v EU24*
- 2001 Bílá Kniha: *„Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“*
  - cílem bylo zejména odstranit vzájemný vztah mezi ekonomickým růstem a dopravními výkony (tzv. *decoupling*) a také snaha eliminovat nerovnoměrný vývoj jednotlivých dopravních módů.
  - podporovat multimodalitu a intermodalitu
- Zelená kniha z roku 2007 s názvem *„Na cestě k nové kultuře městské mobility“*
- Rok 2009 přinesl Zelenou knihu s názvem *„TEN-T: přezkum politiky“*

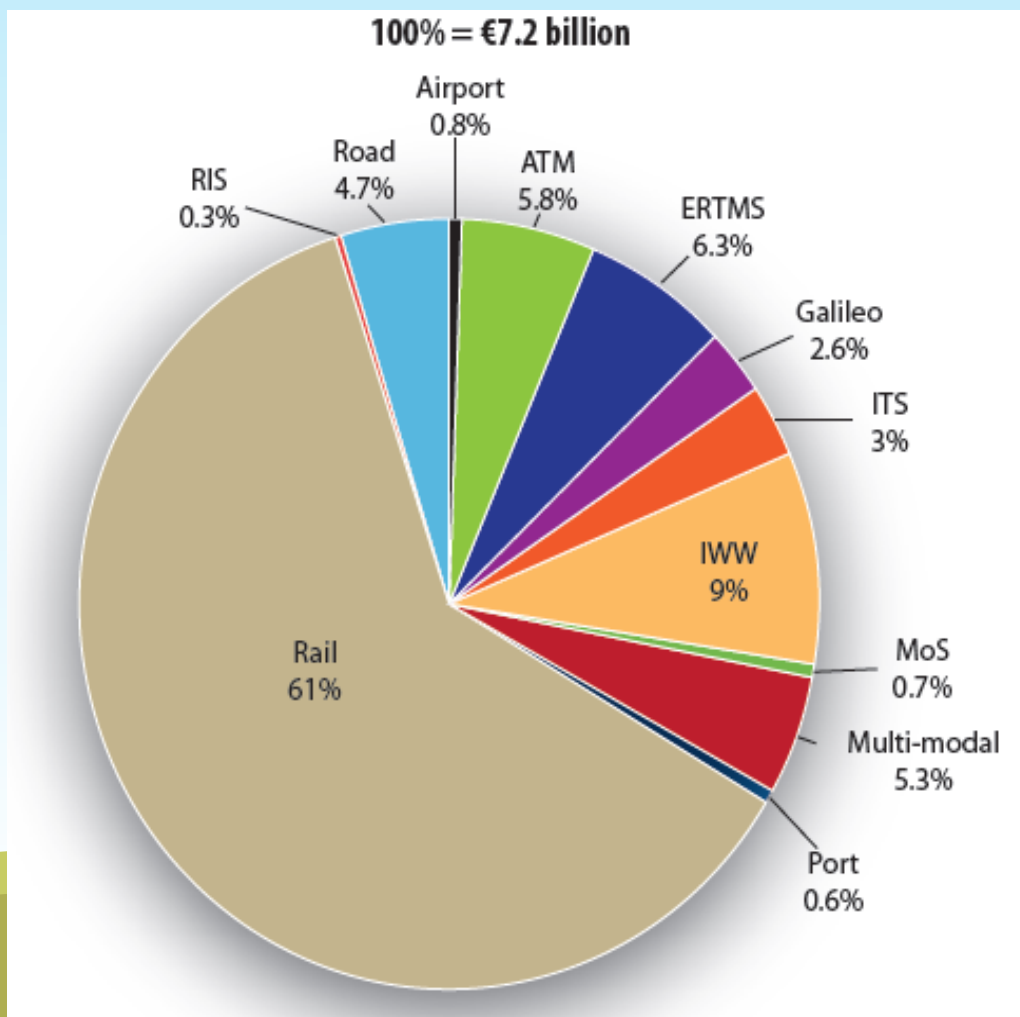
# Projekt transevropských sítí TEN-T

Cíle po Maastrichtu 1993:

- sociální a ekonomická soudržnost regionů
- rozvoj zaostalých a odlehlých regionů
- nové trhy a nové pracovní příležitosti
- spojení s novými trhy



# Příspěvky TEN – T podle typu dopravy



## Legend

**ATM** = Air Traffic Management

**ERTMS** = European Rail Traffic Management System

**ITS** = Intelligent Transport Systems and Services

**MOS** = Motorways of the Sea

**RIS** = River Information Services

**IWW** = Inland Waterways

# Doprava 2050

- Je součástí Bílé knihy z roku 2011
- Strategie pracuje s cílem dramaticky snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit emise oxidu uhličitého v dopravě. Podmínka k dosažení tohoto cíle je stanovena nutnost transformace současného evropského dopravního systému. Mezi klíčové cíle, kterých mělo být dosaženo do roku 2015, patří:
  - nezvyšovat počet konvenčně poháněných automobilů ve městech,
  - 40% využití udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví,
  - nejméně 40% snížení emisí v lodní dopravě,
  - přesun 50 % silniční meziměstské přepravy na střední vzdálenost na železnici a na vodní dopravu,
  - nastavit opatření tak, aby došlo ke snížení emisí z dopravy o 60 % do roku 2050.



# Klíčové kroky liberalizace – silniční nákladní doprava

- od 1. ledna 1993 zrušena všechna kvantitativní omezení (kvóty) a dvoustranná povolení. Od té doby je mezinárodní nákladní přeprava v Unii téměř volná, neboť přístup na trh podléhá pouze kvalitativním požadavkům, které jsou podmínkou pro získání licence Společenství.
- Pravidla kobotáže: od roku 1993. Nařízení umožňuje podnikům, které vlastní licenci Společenství udělenou některým členským státem, aby v jiném členském státě poskytovaly služby silniční přepravy zboží, ovšem pouze za podmínky, že k jejich poskytování dochází jen dočasně. Od 30. června 1998 byly činnosti v oblasti kobotáže ještě více liberalizovány, zůstala však podmínka, že tyto činnosti musí být i nadále pouze dočasné
- Pro nejasnost výkladu pojmu dočasného poskytování dopravy bylo nařízením (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 stanoveno, že může dojít nejvýše ke třem kobotážním přepravám, a to do sedmi dnů od poslední vykládky navazující na mezinárodní přepravu směřující do hostitelské země, v níž pak ke kobotáži dochází.



# Klíčové kroky liberalizace – silniční osobní doprava



- 1992: bylo povoleno všem dopravním podnikům z Unie vykonávat linkovou dopravu či příležitostnou dopravu více než devíti osob (včetně řidiče) mezi členskými státy.
  - Kabotážní osobní doprava (opět pouze v dočasné podobě) pro příležitostnou a zvláštní linkovou dopravu byla povolena roku 1997.
    - Kabotáž byla povolena i na linkové přepravě za podmínky, že byla provozována v rámci mezinárodní linkové dopravy a nikoliv na konci linky na území jiného státu
- 
- 

# Klíčové kroky liberalizace – letecká doprava

- Do 80. let 20. století – jedno z nejvíce protekcionistických odvětví
  - Státní letiště a aerolinky
  - Vysoké ceny – luxusní statek
  - Biletarální dohody – bariéry vstupu konkurence
- tlak ze strany spotřebitelských organizací
- neexistence jiných dopravních cest, než linek vymezených v bilaterálních dohodách.
- úspěšná liberalizace letecké dopravy ve Spojených státech amerických
- => 1987 první liberalizační balíček

# Liberalizační balíčky letecké dopravy

- 1. balíček
  - 1 směrnice a dvě nařízení
  - aplikace balíčku umožnila vstup menších leteckých společností na některé z hlavních leteckých tras v rámci Společenství
- 2. balíček 1990
  - další otevření společného trhu, větší svoboda ve stanovování cen letenek a přidělování kapacity.
  - Všem přeprávcům v EU bylo uděleno právo provozovat přepravu neomezeného počtu cestujících nebo zboží mezi jejich domácí zemí a jiným členským státem
  - státy právně zavázaly k plné liberalizaci leteckého trhu EU od 1. ledna 1993.
- Třetí balíček (1992) zrušil všechna obchodní omezení, která se vztahovala na evropské letecké společnosti provozující dopravu v EU
  - vytvořil jednotný evropský letecký trh, který byl následně rozšířen o Island, Norsko a Švýcarsko.
  - Vnitrostátní letečtí dopravci byli nahrazeni koncepcí leteckých dopravců Společenství a byla jim umožněna svoboda v poskytování služeb v EU a stanovování kapacity

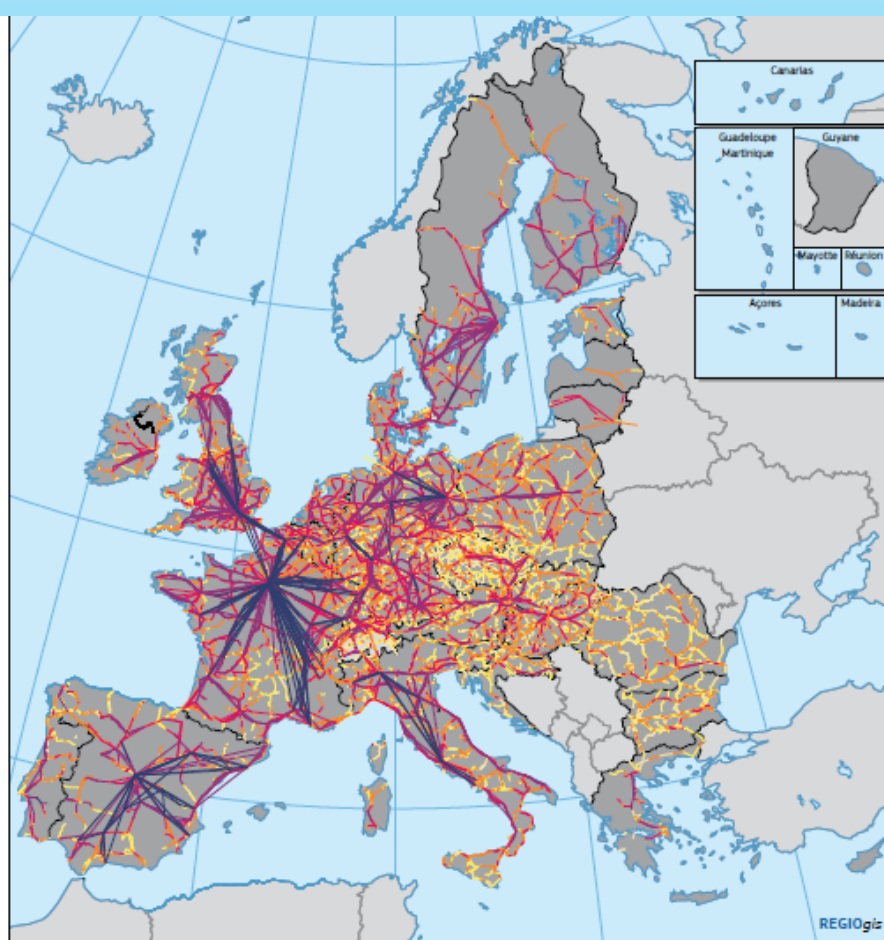
# Liberalizace železniční dopravy

- Nejpomalejší liberalizace
- První balíček byl nakonec schválen koncem roku 2000 (konkrétní směrnice byly vydány v únoru a březnu 2001)
  - Jen nákladní doprava
- Druhý balíček vstoupil v platnost 2004
  - Opět jen nákladní doprava: bezpečnost a interoperabilita
  - Snaha o vytvoření jednotné železniční oblasti
- Třetí balíček schválen roku 2007
  - Měl vést k celkové liberalizaci
  - Politická neprůchodnost
  - Jen dílčí úspěchy



# Liberalizace železniční dopravy

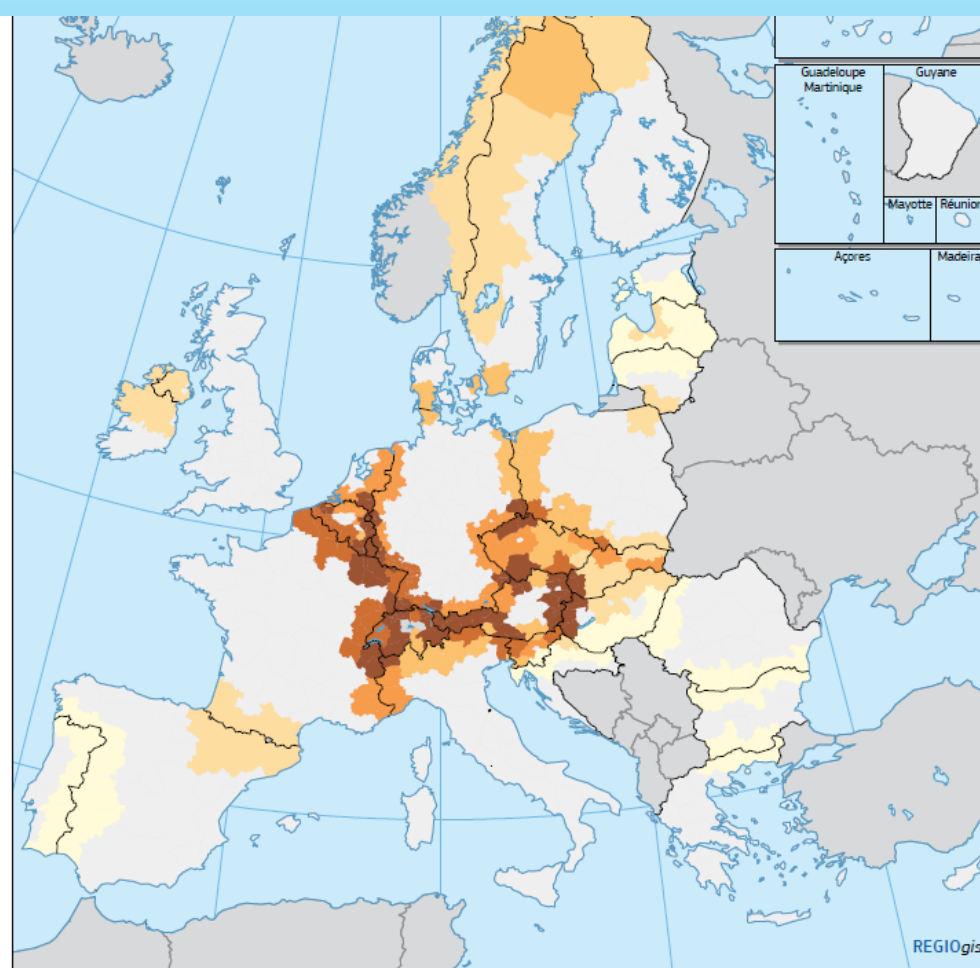
- Čtvrtý železniční balíček
  - Komise přijala návrh v lednu 2013
  - Schválen (značně upravený) v prosinci 2016
- Problémy liberalizace
  - rigidita procesů na národní úrovni: postup liberalizace dopravního trhu neodpovídal představám Komise a stanovené termíny v mnoha případech nebyly ve členských zemích dodrženy, nebo byly dodrženy jen formálně, zatímco prakticky nebyly jednotlivé segmenty trhu liberalizovány do míry stanovené v jednotlivých balíčcích.



Mapa 1.13 Průměrná rychlost přímých železničních spojů, 2014

- km/h
- ≤ 40
  - 40,1 až 60
  - 60,1 až 80
  - 80,1 až 100
  - 100,1 až 150
  - > 150

Rychlost vypočítaná vzdušnou čarou vždy mezi dvěma po sobě jdoucími zastávkami. Všechny přímé vlakové spoje mezi stanicemi (geografickou polohou), které vyjely od 6:00 do 20:00 dne 2.10.2014 (EE, IE, 2013; EL, Corse, Northern Ireland, 2015).  
Zdroj: UIC, národní železniční dopravci, EuroGeographics, OpenStreetMap, TomTom, RRG, GR REGIO.



Mapa 3.14 Ztráta HDP v pozemních příhraničních regionech NUTS 3 z důvodu přeshraničních překážek

Celková ztráta HDP jako % HDP regionů NUTS 3

- < 3
- 3,1 až 6
- 6,1 až 9
- 9,1 až 12
- 12,1 až 15

Zdroj: Studie „Kvantifikace dopadů právních a administrativních přeshraničních překážek v pozemních příhraničních regionech“, Politecnico di Milano, 2017

# výstavby dopravních projektů

