

Přehodnocení Bílé knihy dopravní politiky z června tr. a česká doprava

Doc. Ing. Ing. Antonín Peltrám CSc

Institut pro evropskou integraci,
Bankovní institut vysoká škola a.s. Praha

Telč 9.11.2006

Aktualizace dat k českým a evropským drahám

- Podklady:
 - Výroční zpráva ČD a.s 2004
 - Výroční zpráva SŽDC s.o. 2005
 - Statistika UIC za rok 2004
 - Statistika přepravy železnic UIC 2005

Úvěry pro České dráhy s.o.

- Z výroční zprávy SŽDC:
 - Organizace převzala
 - krátkodobé závazky k 1.1.2003 10 734 mil. Kč
 - dlouhodobé závazky k 31.12.05 46164 mil. Kč
 - Banky 25910 mil. Kč,
 - Stát 13255 mil. Kč,
 - Dluhopisy 7000 mil. Kč,
 - - smlouva o prominutí závazků 8 000 mil. Kč
 - + pohledávky 6772 mil. Kč (nesplaceno ještě 422 mil. Kč)

Postavení českých drah, zastoupených ČD 2004 (1)

- ČD z 25 evropských států s železnicemi
 - počtem pracovníků 5.
 - délkou sítě 7.
 - vlakovými km 8.
 - osobokm + čtkm 9.

Výkony českých drah, zastoupených ČD 2004, na 1000 pracovníků

České dráhy jsou z 25 evropských států s
železnicemi

km sítě	19.,
vlakovými km	20.,
osobokm + čtkm	20.

To je ovšem také důsledek nedokončeného
oddělení dopravního provozu a
infrastruktury

Statistika přepravy UIC 2005

- U ČD došlo meziročně k poklesu
 - přepravených osob,
 - přepravených t,
 - tkm.
- K nárůstu došlo jen u osobokm.
- Jako u řady železnic poklesla mezinárodní přeprava (rozsahem neodpovídá strategické poloze ČR) v t a tkm (z 61% na 60%))

Počet cestujících ve vlaku (2005 kombinace UIC a SŽDC)

Rok	Počet cestujících	Rok	Počet cestujících
2000	73,80	2003	59,81
2001	72,01	2004	59,95
2002	64,22	2005	58,5

Finance na drážní infrastrukturu v mil. Kč

Příjem od	částka 2004	Podíl	částka 2005	Podíl
dopracovců	5852	52 %	5928	52,3 %
SFDI	5400	48%	5400	47,7

Návrh operačního programu

Doprava 2007-13 z června tr.

Číslo prior. osy	název
1	Modernizace a rozvoj žel. sítě TEN-T
2	Výstavba a moder. sítě D a ost. TEN-T
3	Moder. žel. sítě a vod. cest mimo TEN-T
4	Moder. sil. 1.třídy mimo TEN-T
5	Moder. a rozvoj M; systémů řízení dop.
6	Multim. přepravy, voz. žel.os.dopravy
7	Technická pomoc-FS
8	Technická pomoc- EFRR

Indikativní návrh OPP Doprava 2007-2013

Osa	FS,ERDF	Národní z.	celkem
1	42280,0	6893/568,4	49742,0
2	47678,4	8414,0	56092,4
3	22629,6	3992,8	26622,4
4	24228,4	4275,6	28504,0
5	8400,0	1481,2	9881,2
6	7504,0	1260,0/64,4	8828,4
7	2466,8	436,8	2903,6
8	621,6	109,2	730,8
Celkem	155808,8	26863,2/ 632,8	183305,8

Několik poznámek k infrastruktuře

- Soukromý národní kapitál je patrně státní úvěr
- Na spolufinancování z EU maximální 85% podíltaktika?
- Jinak na financování
 - z národních zdrojů 27496 mil. Kč
 - Vesměs 19% podíl DPH z 183304,8 =
= necelých 34828 mil. Kč
 - Z příspěvku na dopravu by se odčerpalo cca 7400 mil. Kč

Investice v mil. Kč

(položka, odhad, návrh OP)

Položka	Odhad	Návrh OP
Dokončení sítě D	350000	D+R
Dokončení sítě R	357000	84,596,4
Modernizace žel.	200000	76364,4
Údržba pozem.kom.	100000	
Údržba želez.sítě	40000	
C e l k e m	1040000	160960,8

Možnost zvýšení financí

- Vlastní zdroje, zejména navýšením podílu spotřební daně a
- výkonovým zpoplatněním D a silnic I.tř.
- vyšším využitím prostředků z FS ve prospěch dopravy
- Úvěry s přeměnou SFDI na akciovou společnost typu ASFINAG, (za určitých podmínek úvěry nad maastrichtské referenční hodnoty)
- Bez restrukturalizace železnic nebude nadějně

Česká dilemata- dekoncentrace počet zaměstnanců na živnost či podnik (1)

Obec	1.1.1991	1.1.2001	Obec	1.1.1991	1.1.2001
Loděnice	8,35	2,45	Mýto	13,26	2,38
Beroun	10,53	2,37	Rokycany	10,32	2,53
Králův Dv.	12,94	2,14	Hrádek	21,17	3,87
Zdice	12,98	2,98	Břasy	37,72	2,87
Hořovice	10,24	2,78	Chrást	11,22	2,44
Komárov	16,58	3,33	St.Plzenec	11,93	2,53

Česká dilemata- dekoncentrace

počet zaměstnanců na živnost či podnik celkem v
zázemí D5 a podle okresů

	1.1.1991	1.1.2001
Výjezdy z D5 celkem (1)	11,66	2,59
Okres Pha-Západ	11,45	2,12
Okres Beroun	17,33	2,63
Okres Rokycany	13,32	2,71
Okres Plzeň	13,36	2,34
Celkem (2)	13,36	2,34
Koncentrace v místech u D	větší než	u okresů

Česká dilemata- výroba aut v EU

- Výroba vozidel ve státech EU15 klesala, vznikl dojem (Británie), že zaoceánská konkurence produktivitou práce zvítězí.
- Dojem, že nutno bojovat za zachování, až za nynější Komise – CAR 21
- Konkurence kvalitou, inovacemi
- Obdobně REACH, mech. zprac. kovů, může vzniknout dokonce problém ocelářství
- Až na výjimky staré státy EU prohrávají proti novým

Česká dilemata- výroba aut

- Škoda VW- obrat 220 mld. Kč,
- Nárůst + Kolín- cca 500 mld. Kč,
- Nárůst + Nošovice – obrat = cca roční příjem státního rozpočtu bez příjmu z privatizace
- Velká produkce- velký trh
 - Nemůže být jen pro vývoz
 - Možnosti pro domácí trh značné
 - Minimálně nárůst o 1/3 a větší proběh
 - Zastaralost parku
 - Chabá infrastruktura
 - Relativně vysoké zdanění- lze zvýšit ?

Podmínky pro efektivnost železnice

- I když nadále heslo o větším přátelství železnice a vodní dopravy k životnímu prostředí, neplatí obecně, je podmíněno
 - využitím kapacity dopravních prostředků a
 - nákladová efektivnost v části, závisající na infrastruktuře, podmíněna přiměřeným počtem dopravních jednotek, ovlivňujících rozvržení nákladů tak, aby byly z poplatků a únosných dotací udržitelné,
 - Také s větším zapojením železnice do integrovaných přepravních systémů

Příprava revize Bílé knihy

- Rozsáhlé diskuse
 - nová nebo revidovaná ?
 - Boj o koncepci, termíny posunuty o více než rok.
- Poslední diskuse 1.prosince 2005, pak prostřednictvím internetu- až do 22.6. 2006.
- Radikálnější názory, než nakonec ve sdělení „Udržet mobilitu v pohybu...”

Shrnutí diskusí

- 2 Bílé knihy 1992 a 2001- k trvale udržitelné mobilitě
- odstranit nevyváženost v dělbě práce,
- „decoupling“ růstu HDP a přepravních výkonů,
- Přehodnocení dělby, přesun na železnici a plavbu
 - Podporou investic z TEN-T (železnice o něco více než D); dohromady ale opět málo- místo 20 mld. € cca 8 mld. €
- Liberalizace trhu
- Pozornost uživatelům
- Ekologie a snížení nehod stále nejdůležitější
- Nově globalizace a terorismus

Lisabonská strategie

- Rychlejší růst ekonomiky a nárůst lepších pracovních míst
 - Nelze omezit mobilitu-plán „decoupling“ nerealistický, nepomohla ani tvrdá regulace
 - Kde liberalizace železnic, tam jejich lepší výkonnost
 - Nadále investiční preference, ale
 - Málo peněz všeobecně
 - Základové tunely - nesmírně náročné
 - Integrované systémy, zde ale systémy za účasti železnice efektivní nad 500-800 km.
 - Samozřejmě ucelené vlaky, příměstská doprava, TGV na vrub lůžkových vozů

Nereálné předpoklady u železnice

- 50 % podíl jednotlivých vozových zásilek v Evropě nerealistický – životaschopných by bylo 30%.
- Původní cíl -35% podíl železnice v nových členských státech nepřihlížel k potřebě
 - restrukturalizace ekonomiky i
 - restrukturalizace železnic
- Naopak se kritizuje nedosažení 36 % podílu kombinované dopravy na železnici- obecně se doporučuje rychlejší ozvoj přepravních systémů

Silniční doprava

- Nutno učinit více pro cíl snížení mrtvých do roku 2010 na 50% (=25000 ročně), někde bez mrtvých
- Nutno omezit negativní vlivy: ztráty z kongescí, snížit emise,
- ale problém přesunu přeprav (zejména současných) ze silnice na železnici se nezdá být příliš nadějný, protože
 - 85 % celkové hmotnosti v silniční dopravě se přepravuje do 150 km
 - 88% do 250 km a
 - jen 1-2% přes 1000 km.

Komise Evropských společenství Brusel COM (2006) XXX

SDĚLENÍ KOMISE RADĚ A EP

„Udržet Evropu v pohybu- trvale udržitelná
mobilita pro náš kontinent. Střednědobé
hodnocení Bílé knihy k dopravě 2001“

Zveřejněno 22. června 2006

OBSAH-1

1. Nový obsah evropské dopravní politiky
 - 1.1 Cíle dopravní politiky
 - 1.2 Vyvíjející se kontext
 - 1.3 Evropská dopravní politika 2001-2006
2. Situace v sektoru dopravy
 - 2.1 Růst dopravy
 - 2.2 Vlivy dopravy
3. Trvale udržitelná mobilita na vnitřním trhu – spojování Evropanů
 - 3.1 Pozemní doprava
 - 3.2 Letectví
 - 3.3 Vodní doprava
4. Trvale udržitelný rozvoj pro občany- provozně bezpečná, bezpečná a zabezpečená doprava
 - 4.1 Zaměstnanost a pracovní podmínky
 - 4.2 Práva cestujících
 - 4.3 Bezpečnost provozu
 - 4.4 Bezpečí
 - 4.5 Městská doprava

OBSAH-2

- 5. Doprava a energie
- 6. Optimalizace infrastruktury
 - 6.1 Dvě výzvy: snížení kongescí a zvýšení dostupnosti
 - 6.2 Mobilizace všech druhů financování
 - 6.3 Platební karty
- 7. Inteligentní mobilita
 - 7.1 Dopravní logistika
 - 7.2 Inteligentní dopravní systémy
- 8. Globální dimenze
- 9. Závěr: obnovená agenda

PŘÍLOHA 1: Pracovní sešit. Výběr hlavních akcí

PŘÍLOHA 2: Situace v sektoru dopravy- fakta a projekce

1. Nový kontext evropské dopravní politiky

1.1 Cíle dopravní politiky

Cílem trvale udržitelné dopravní politiky EU je, aby dopravní systémy uspokojovaly ekonomické, sociální a environmentální potřeby společnosti.

Efektivní dopravní systémy jsou zásadní pro evropskou prosperitu, protože mají významný vliv na ekonomický růst, rozvoj a životní prostředí. Sektor se podílí 7% na HDP a cca 5% na zaměstnanosti.

Je důležitým sám o sobě, ale má také značný vliv na evropskou ekonomiku jako celek. Mobilita zboží a osob je zásadním prvkem fungování evropské ekonomiky jako celku, zásadním prvkem konkurenceschopnosti evropského průmyslu a služeb;

Mobilita základním právem občana.

Cíle dopravní politiky 2

Od pomalého počátku se dopravní politika EU v posledních 15 letech rychle rozvíjí. Cíle od Bílé knihy dopravní politiky 1992 přes Bílou knihu 2001 po dnešní sdělení platí: poskytnout Evropanům účinné a efektivní dopravní systémy, které

nabízejí vysokou kvalitu mobility lidem a zboží napříč Unií chrání životní prostředí, zajišťují energetickou bezpečnost, podporují minimální pracovní normy a chrání cestující a občany

Cíle dopravní politiky 3

- Ekologické tlaky se podstatně zvyšují; jsou a budou významné zdravotní a ekologické problémy, např. na poli znečištění ovzduší. Je zapotřebí
 - podpora vysoké úrovně ochrany a zlepšené kvality prostředí
 - příspěvek uživatelů k energetické bezpečnosti (zabezpečení)
- V sociální oblasti podporuje politika EU zlepšení kvality zaměstnanosti a lepší kvalifikace
- Je nutná ochrana občanů EU jako uživatelů a poskytovatelů dopravních služeb, (zabezpečení a bezpečí- safety + security)
- Inovace v podpoře mobility a ochrany zvýšením efektivnosti a trvalé udržitelnosti narůstajícího sektoru dopravy

Cíle dopravní politiky 4

- Mezinárodně propojit politiky Unie
- Jsou jádrem Lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost.
- Vnitřní trh přinesl efekty, ale i problémy
- Mobilitu nutno oddělit všemi disponibilními nástroji od negativních vlivů, přesunem k životnímu prostředí přátelštějším druhům dopravy, ko-modalitou.

1.2 Mění se kontext 1

- Rozšíření dalo a dá EU kontinentální dimenzi
- Dopravní odvětví se mění rozšířením i globalizací
- Doprava se rychle stává high tech a v tom ji na úrovni EU podporuje i 7. rámcový program
 - Proto jsou klíčové inovace
- Doprava je ovlivněna mezinárodními závazky k ochraně životního prostředí
- Doprava musí přispět k dosažení cílů energetické politiky (30% celkové spotřeby energie), 98% z ropy

1.2 Mění se kontext 2

- Hrozba terorismu
- Změněné toky zboží
- Prudce se rozvíjející ekonomiky
- Evropská politika sousedství umožňuje promítnout principy politiky EU do sousedních zemí
- Vyvíjí se také správa: rámec vnitřního trhu je vytvořen, nutno poučit se ze zkušeností a postupy zlepšit

Evropská dopravní politika 2001-2006

- V Bílé knize 2001 problémy:
 - Nevyváženost rozvoje různých druhů dopravy
 - Kongesce na trasách, ve městech, ve vzduchu
 - K tomu návrh legislativních a dalších opatření
 - Otevírání železnice konkurenci
 - Modernizované sociální podmínky
 - Definice 30 prioritních projektů TEN
 - Posílení práv leteckých cestujících
 - Financování infrastruktury i ze zpoplatnění
 - Podpora intermodální dopravy-Marco Polo
 - Inovační projekty Galileo, ERTMS, SESAR
- K přípravě sdělení rozsáhlé konzultace

Evropská dopravní politika od 2001

- Současně program lepší regulace
- Od regulace k měkčím nástrojům
- Varianty v příloze

2. Situace v sektoru dopravy

● 2.1 Růst dopravy

- Nákladní ročně v období 1995-2004 v průměru 2,8%, HDP 2,3%. Osobní 1,9 %
- Celkem nákladní + 28%, (silniční +35%), osobní + 18% (silniční + 17%).
 - Cca stejně námořní doprava na krátké vzdálenosti
 - Železniční nákladní doprava + 6%. Větší nárůst ve státech, které otevřely trh. 1/4 celkového růstu TGV
 - Letecká uvnitř EU + 50%
 - Vodní doprava růst v některých státech (Belgie 50%, Francie 30%)

Dělbba práce v dopravě

- Silniční nákladní 44%, osobní 85%.
 - Ovlivněno poklesem hromadných druhů zboží a potřebou „z domu do domu“
- Železnice 10% a 6 %.
 - Relativní pokles někde od 2001 zastaven
- V letecké dopravě nízko-nákladoví dopravci 25%- podporují regionální letiště
- Námořní doprava 39% přepravy v EU a téměř 90% vnější přeprava
- Vnitrozemská vodní doprava jen 3%

Předpoklady a realita

- Předpoklady v Bílé knize 2001:
 - HDP ročně 3%, dosáhlo se 1,8%
- Odhad 2000-2020 HDP 2,1%,
 - HDP celkem 52%, doprava 50%
- Osobní doprava 1,5% ročně (+35%)
- Modelové výpočty: zhruba stabilizace dělby práce.

2.2 Účinky dopravy

- Náklady životního prostředí z dopravy odhadem 1,1 % HDP
 - Silniční kongesce 1%
 - Katalyzátory, filtry aj. – snížení emisí za 15 let o 30-40%.
 - Nutno dále: Euro 5, pak Euro 6, u nákladních Euro VI
 - Letecká- z velkého růstu růst malých podílů problém
- Bezpečnost- počet mrtvých poklesl proti 2000 o téměř 17% - na 41600 mrtvých a 1,7 mil. raněných 2005. Cíl 2010 ale 25000

3. Trvale udržitelná rozvoj na vnitřním trhu- spojování Evropanů

- Vnitřní trh silniční dopravy stabilizován, liberalizován v EU (přes omezení) -kabotáž 1,2%
- Právní rámec železniční nákladní dopravy bude dokončen do 2007. Trvají ale překážky
 - V konkurenčním prostředí (zejména technické-provozní propojitelnost), neuznávání vozidel a produktů, chabá koordinace infrastruktury a propojení systémů IT, jednotlivé vozové zásilky
 - Restrukturalizace vedla k - sociálním důsledkům
 - Evropská železniční agentura

3.2 letectví

- V EU je vnitřní trh realitou a motorem růstu
- Globalizace a nízko nákladoví dopravci
- Investice do infrastruktury pozemní i ve vzduchu
- Jasnější pravidla pro stanovení poplatků
- Nutno nadále sledovat státní pomoc, tak aby nenarušovala konkurenci

3.3 Vodní doprava

- 2/3 hranic EU moře
- Cesty po moři mezi dvěma členskými státy se pokládají s ohledem na regulaci za mezinárodní
- Zvýšený objem přepravy přístavy zajistí, je ale nutno posílit spojení se zázemím
- Splavné řeky- jen 3% využití kapacity, na určitých koridorech však 40%.
- Malé využití Dunaje
- Realizovat akční plán NAIADES

4.Trvale udržitelná mobilita pro občany

4.1 Zaměstnanost a podmínky práce

- Doprava zaměstnává přes 10 milionů lidí Je zapotřebí vysokou zaměstnanost zachovat, zvýšit podíl mladých a zajistit školením jejich vysokou profesionální úroveň
- Náklady práce se výrazně liší.

4.2 Práva cestujícího- posoudit vliv kvality na konkurenceschopnost

4.3 Bezpečnost provozu. Snížit nehodovost zejména v případě smrtelných nehod

4.4 Bezpečí – boj proti terorismu- Evropský program ochrany kritické infrastruktury –EPCIP.

4.5 Městská doprava

- 80 % občanů žije ve městech. Města využívají různé druhy dopravních prostředků. 40% emisí silniční dopravy.
- Spíše problém velkých měst než EU. Ale podpůrné akce- projekt CIVITAS
- Připravuje se Zelená kniha k městské dopravě

5. Doprava a energie

- Společné cíle dopravní a energetické politiky:
 - Snížení emisí a
 - Snížení závislostí na dovozu
- 71% spotřeby ropných produktů doprava, z toho silniční 60%, letecká 9%, železniční 75% elektrické energie a 25% fosilních paliv.
- K zajištění snížení výzkum a vývoj, uplatnění ICT.
- DO 2010 cíl 5,75% biopaliv, dobrovolné závazky průmyslu snížit emise CO₂ do 2008 na 140g/km a 120g/km 2012.

6. Optimalizace infrastruktury

- Fyzickým nástrojem vnitřního trhu TEN. Obecně vysoce kvalitní, ale problémy
- výzvy:
- Snížení kongescí
 - Nejen silnice a města. Do roku 2020 60 letišť - provoz ohrožen vážnými kongescemi
- Zvýšení dostupnosti
 - Zásadní pro okrajové státy
 - Spolufinancování zvyšování kapacit a odstraňování chybějících spojení

6.2 Mobilizace všech finančních zdrojů

- Plné náklady 30 TEN projektů z roku 2004 odhadnuty na 250 mld. €.
 - Veřejné zdroje ve všech státech pod 1% HDP
 - Střednědobý výhled do roku 2013 přidává jen málo
 - Členské státy musejí optimalizovat využití zdrojů
 - 450 mil. € Marco Polo
 - EIB 20 mld. € ale včetně regio- TEN jen cca 7,5 mld. € a jedná se o navýšení.
 - JASPERS
- Zpoplatnění kartami
 - Doplněk směrnice k zpoplatnění vybrané infrastruktury
 - Komise do 10.6.2008 obecně uplatnitelný, vyčerpávající a transparentní model zpoplatnění infrastruktury se započítáním externalit

7. Inteligentní mobilita, Globální rozměr

7.1 Dopravní logistika

ICT a odstraňování překážek logistiky

7.2 Inteligentní dopravní systémy

Není důvod nepoužívat ICT ve všech druzích dopravy

GALILEO, ERTM, iniciativa Intelligent Cars, SESAR

8. Globální rozměr

Sektor dopravy je podstatou mezinárodní. Členské státy mají společný zájem rozvíjet mezinárodní režimy zaručující vysokou úroveň bezpečnosti a bezpečí a ochrany sociální a životního prostředí. Je vůdčí silou v mezinárodních organizacích (IMO) ILO, ICAO.

Globální rozměr

- EU vůdčí poskytovatel dopravních služeb: 30% v letecké dopravě, 40% námořní loďstvo; 16% exportu EU.
- Galileo, SESAR, ERTMS. Účast v kole Doha.
- Většina mezinárodní spolupráce založena před vnitřním trhem- EU stále není (dostatečně) zastoupena v těchto organizacích.
- Rozšíření má velký vliv na dopravu
- Dopravní politika EU ovlivňuje kandidátské státy a partnerské státy v rámci politiky evropského sousedství.

Závěry: renovovaná agenda

- 1992- dokončení vnitřního trhu. K tomu v dopravě 15 let. Hlavní cíle dopravní politiky stejné.
- Přesun k přátelštějším druhům dopravy pro životní prostředí.
- Nutná **ko-modalita- *efektivní využití různých druhů dopravy samostatně a v kombinaci***

Příloha 1- itinerář hlavních akcí⁽¹⁾

● 2006

- Hodnocení vnitřního trhu v silniční dopravě
- Akce k odstranění technických překážek interoperability a vzájemného uznávání zařízení; program na podporu železničních nákladních koridorů v dopravní logistice
- Letectví: hodnocení opatření k liberalizaci; pozornost kapacitě letišť a zpoplatnění
- Logistika: logistická strategie nákladní dopravy a široká diskuse o možné akci na úrovni EU
- Galileo: stanovení možných budoucích uplatnění

Příloha 1- itinerář hlavních akcí⁽²⁾ 2006

- Bezpečí: strategie pro kritickou infrastrukturu
- Zpráva k realizaci směrnice o biopalivech 2003
- Užití energie v dopravě: akční plán efektivnosti využití a harmonogram obnovitelných zdrojů
- Mezinárodní organizace: reflexe na lepší zastoupení zájmů EU v mezinárodních organizacích jako IMO, ICAO s využitím rozpětí možné politické volby

2007 (2)

- Zelená kniha k městské dopravě
- Logistika: definice akčního plánu
- Platební karty pro infrastrukturu: přípravný výzkum a konzultace, slyšení podílejících se
- Zpráva o scénářích dopravy s 20 a 40letým horizontem
- Silniční doprava: hodnocení legislativy k pracovním podmínkám
- Železniční doprava: sledování trhu včetně tabulky výsledků

2007 (3)

- Říční doprava: počátek realizace NAIADES
- Námořní doprava: politika evropských přístavů
- Letectví: hodnocení a dokončení rámce společného nebe a vytvoření podniku SESAR
- Trans-evropské sítě" identifikace víceletých investičních programů do roku 2013
- Práva cestujících: posoudit akci k minimálním normám pro autokarovou dopravu
- Bezpečnost: první Evropský den bezpečnosti silniční dopravy

2007 (4)

- Vnější dimenze: strategie integrace sousedících zemí EU do vnitřní dopravní politiky
- Bezpečí: strategie pozemní a veřejné dopravy
- Užitá energie v dopravě: strategický technologický plán energie
- Zahájení první výzvy k 7. rámcovému programu R&D

2008

- Námořní doprava: Bílá kniha o společném evropském námořním prostoru
- Platební karty pro zpoplatnění infrastruktury: metodika EU pro zpoplatnění infrastruktury
- Městská doprava: pokračování Zelené knihy
- Zahájení velkého programu k uvedení inteligentních silničních dopravních systémů na trh a přípravu infrastruktury pro systémy spolupráce
- Bezpečí: zhodnocení pravidel v letecké a námořní dopravě; posouzení režimu v pozemní námořní a letecké dopravě

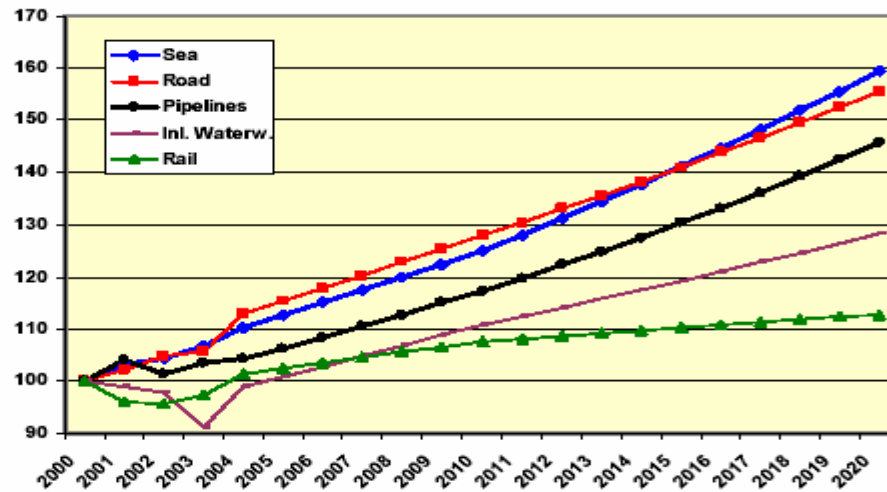
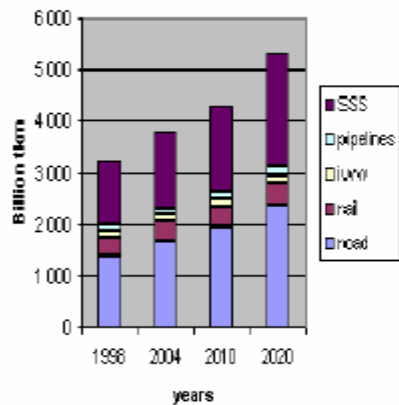
2009

- Zahájení velkého programu zelených pohonů
- Globální rozměr: dosáhnout členství v příslušných mezinárodních organizacích
- Námořní doprava- rozšiřování námořních e-systémů
- Galileo: počátek koncese
- ERTMS: realizace na určitých koridorech

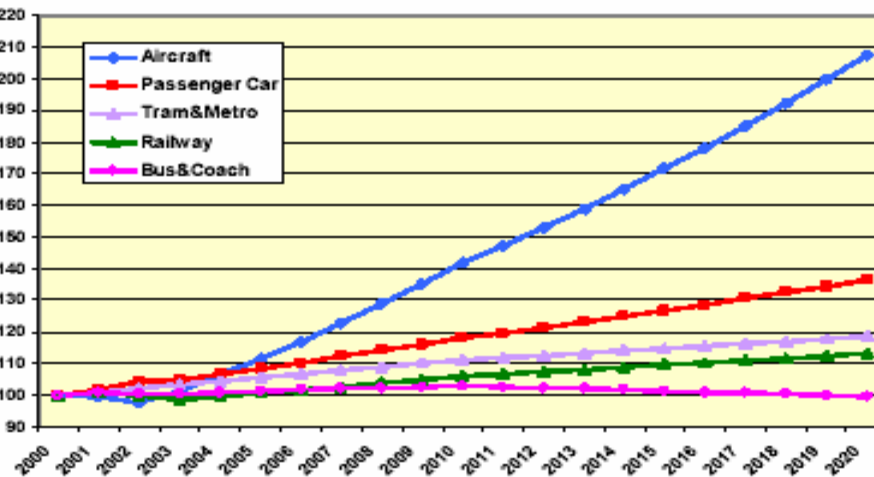
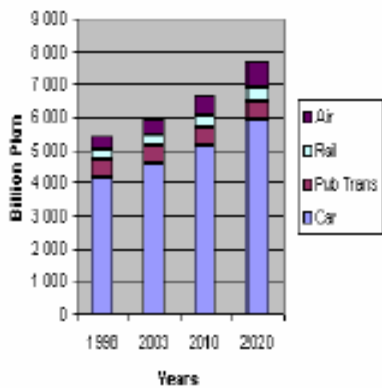
Nepřetržitě

- Vnitřní trh: zajištění fungování pravidel EU ve všech druzích
- Užití energie: zvýšení energetické účinnosti a zrychlení vývoje a rozšiřování alternativních zdrojů.

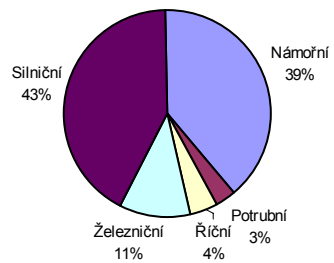
Freight transport EU-25



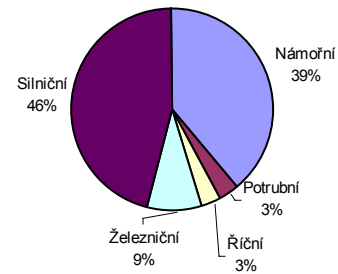
Passenger transport EU-25



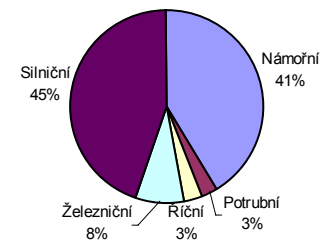
2000



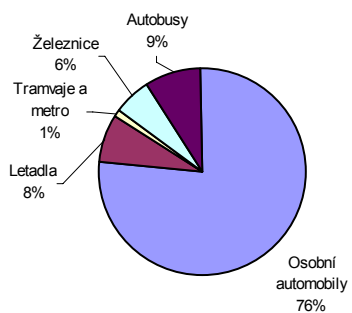
2010



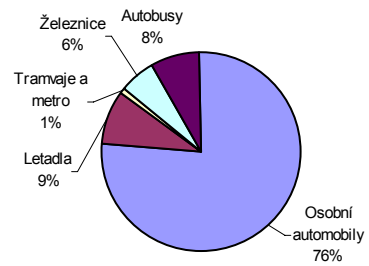
2020



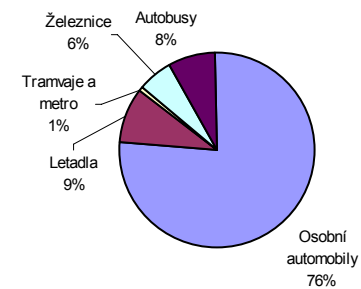
2000



2010



2020





DĚKUJI ZA POZORNOST