



Rada  
Evropské unie

Brusel 13. července 2023  
(OR. en)

11856/23

TRANS 315  
CLIMA 357  
ENV 855  
COMPET 765  
AVIATION 139  
MAR 100

## NÁVRH

---

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Datum přijetí:	12. července 2023
Příjemce:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generální tajemnice Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2023) 440 final
Předmět:	SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ Ekologizace nákladní dopravy

---

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2023) 440 final.

---

Příloha: COM(2023) 440 final



Ve Štrasburku dne 11.7.2023  
COM(2023) 440 final

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

**Ekologizace nákladní dopravy**



## 1. Úvod

Nákladní doprava je páteří našeho jednotného trhu a umožňuje nám obchodovat se zbytkem světa. Logistické řetězce, zahrnující vše od přepravy surovin až po doručování zásilek k našim dveřím, jsou hnací silou hospodářského růstu a tvorby pracovních míst, vytvářejí nové příležitosti pro podniky v EU a zároveň nabízejí zákazníkům široký výběr výrobků a dopravních služeb.

S růstem naší ekonomiky souvisí nárůst objemu nákladní dopravy. A protože nákladní doprava stojí za vznikem více než 30 % emisí CO<sub>2</sub> z dopravy<sup>1</sup> a je významným zdrojem emisí látek znečišťujících ovzduší<sup>2</sup>, dekarbonizace nákladní dopravy je nezbytná pro dosažení našich cílů v oblasti klimatu a životního prostředí stanovených v Zelené dohodě pro Evropu. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu<sup>3</sup> proto „ekologizaci nákladní dopravy“ stanovila jako jednu ze svých stěžejních iniciativ.

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je naším plánem, jak zvýšit udržitelnost všech druhů dopravy, zajistit širokou dostupnost udržitelných alternativ v multimodálním dopravním systému a zavést správné pobídky, které tento přechod podpoří. Akční plán pro nulové znečištění<sup>4</sup> dále zdůraznil potřebu investovat do udržitelnější dopravy a mobility, aby bylo možné dosáhnout cíle nulového znečištění. Komise již předložila několik iniciativ na podporu ekologizace nákladní dopravy se zaměřením na zvýšení udržitelnosti jednotlivých druhů dopravy z hlediska účinnosti a emisí vozidel, používání udržitelných paliv a zpřístupnění dobíjecí a čerpací infrastruktury potřebné k dekarbonizaci všech druhů dopravy (balíček „Fit for 55“). Dále se zaměřujeme na zajištění toho, aby naše infrastruktura TEN-T odpovídala našim environmentálním cílům (balíček pro účinnou a ekologickou mobilitu).

Lze a je však třeba učinit více a na to se soustředí iniciativy v rámci balíčku opatření Komise týkajících se ekologizace nákladní dopravy. Zbytečné regulační překážky nadále snižují účinnost evropské nákladní dopravy a omezují možnosti snižování emisí. Zlepšení operační účinnosti, a to jak v rámci jednotlivých druhů dopravy, tak na úrovni systému, je proto jednou z nákladově efektivních metod ekologizace nákladní dopravy. Klíčem k nákladní dopravě, která obstojí i v budoucnosti, je ambice přejít na udržitelnější a energeticky účinnější formy dopravy, jako je železnice a vnitrozemské vodní cesty, a to zvýšením jejich atraktivity. Za správných podmínek může digitalizace vytvořit řešení výhodné pro všechny strany: zlepšení výkonnosti a pracovních podmínek při současném snížení negativních dopadů na životní prostředí<sup>5</sup>.

Válečná agrese Ruska proti Ukrajině dále zdůraznila naléhavost dekarbonizace evropské nákladní dopravy, která je stále z velké části závislá na fosilních palivech. Zlepšení její provozní účinnosti pomůže zvýšit odolnost odvětví dopravy z hlediska zdrojů a následně zvýší odolnost i našeho jednotného trhu. Komise se bude i nadále zaměřovat na snižování

---

<sup>1</sup> Odhad na základě modelu PRIMES, který vypracovala a spravuje společnost E3Modelling.

<sup>2</sup> Odhad na základě modelu PRIMES, který vypracovala a spravuje společnost E3Modelling.

<sup>3</sup> SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ ([COM\(2020\) 789 final](#)).

<sup>4</sup> SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ Cesta ke zdravé planetě pro všechny, Akční plán EU: „Vstříc nulovému znečištění ovzduší, vod a půdy“ ([COM\(2021\) 400 final](#)).

<sup>5</sup> Například Evropská ekologická digitální koalice vyvinula metodiku pro posouzení čistého environmentálního dopadu digitálních řešení v dopravě (<https://www.greendigitalcoalition.eu/>).

závislosti nákladní dopravy na fosilních palivech, například přechodem na vozidla, plavidla a letadla s nulovými a nízkými emisemi, a zároveň bude podporovat odstraňování překážek v různých druzích dopravy a širší využívání energeticky účinnějších řešení. Nedávné krize ukázaly, že se provozovatelé dopravy dokáží poměrně rychle přizpůsobit neočekávaným okolnostem. Také však vyšlo najevo, že flexibilita závisí na mnoha faktorech, včetně propojení mezi jednotlivými druhy dopravy, stávající kapacity infrastruktury a koordinace prostřednictvím logistických řetězců za účelem optimalizace dopravních toků, jakož i na vhodně kvalifikované pracovní síle. Klíčem k dosažení odolného dopravního systému, který bude schopen lépe reagovat na budoucí krize, je flexibilní intermodalita a multimodalita.

Balíček ekologizace nákladní dopravy a další připravované iniciativy, které Komise plánuje předložit, mají za cíl zlepšit výkonnost nákladní dopravy zavedením opatření ke zvýšení její účinnosti a celkové udržitelnosti. Posílí atraktivitu a konkurenceschopnost ekologičtějších možností nákladní dopravy a zároveň podpoří udržitelnější druhy dopravy.

Kromě tohoto sdělení se balíček opatření týkajících se ekologizace nákladní dopravy skládá ze tří legislativních návrhů, které Komise přijala 11. července 2023:

- revize směrnice o hmotnostech a rozměrech (96/53/ES),
- návrh nařízení o využívání kapacity železniční infrastruktury v jednotném evropském železničním prostoru,
- návrh nařízení o harmonizovaném rámci pro výpočet emisí skleníkových plynů ze služeb nákladní a osobní dopravy (CountEmissionsEU)

a

- revize směrnice o kombinované přepravě (92/106/EHS), jejíž přijetí je plánováno na konci tohoto měsíce.

Toto sdělení vysvětluje, jak tato opatření zapadají do stávajícího politického rámce a do dalších připravovaných návrhů uvedených níže, jako je revize směrnice o říčních informačních službách nebo revize směrnice o strojvedoucích. Všechna mají za cíl zavedení nezbytné infrastruktury a vozidel, jakož i pravidel, finanční podpory a pobídek, přičemž zdůrazňují zásadní úlohu pracovníků v dopravě v této historické změně.

## 2. Obecné trendy v evropské nákladní dopravě

Objem nákladní dopravy v EU představoval v roce 2021 více než 3 400 miliard tunokilometrů (tkm)<sup>6</sup>. Mezi lety 2010 a 2021 vzrostla silniční doprava o 19,5 % a námořní doprava o 11,8 %, zatímco celkový nárůst nákladní dopravy činil 13 %. Za stejné období zaznamenala železnice nárůst o 9,2 % a vnitrozemské vodní cesty pokles o 12,4 % v tkm<sup>7</sup>.

Rozdělení nákladní dopravy se za posledních deset let změnilo jen mírně<sup>8</sup>. Jedním z důvodů dnešního složení dopravy jsou strukturální hospodářské změny na našem jednotném trhu, jako je klesající význam těžkého průmyslu v EU, vzestup elektronického obchodování a zvýšená závislost průmyslových subjektů na dodávkách „právě včas“ (just-in-time), které

<sup>6</sup> Tento údaj zahrnuje leteckou a námořní dopravu v rámci EU, ale nezahrnuje dopravní činnosti mezi EU a zbytkem světa.

<sup>7</sup> Letecká nákladní doprava v roce 2021 dosáhla 2,4 miliardy tkm, což oproti roku 2010 představuje nárůst o 29 %.

<sup>8</sup> V nákladní dopravě mimo EU dominuje převážně námořní doprava. Silniční doprava představuje polovinu nákladní dopravy v rámci EU, zatímco podíl železniční dopravy se mírně snížil z 12,4 % v roce 2010 na 11,9 % v roce 2021. Snížil se také (malý) podíl vnitrozemské plavby, a to z 5,1 % na 4 %.

vyžadují rychlá, přímá a spolehlivá řešení. Zajištění bezproblémového propojení mezi různými druhy dopravy je proto nyní důležitější než kdykoli předtím, aby předpokládaný růst nákladní dopravy probíhal v co největší míře prostřednictvím udržitelných možností – čímž se rovněž sníží přetížení našich silnic a společnosti to přinese úspory nákladů, které jsou s tím spojené<sup>9</sup>.

Dokončení jednotného evropského železničního prostoru navíc vyžaduje čas, a přestože bylo dosaženo významného pokroku, zejména díky otevření trhů železniční nákladní dopravy hospodářské soutěži, významnému růstu i nadále brání problémy s interoperabilitou. Na straně operací je nutná větší flexibilita při plánování a přidělování železniční kapacity, aby bylo možné reagovat na konkrétní potřeby nákladní dopravy. Navíc dostupnost a kvalita infrastruktury ještě nejsou na takové úrovni, jaká je potřebná k tomu, aby jednotný trh fungoval tak, jak by měl; rozdílné zavádění standardů infrastruktury brání provozu nákladních vlaků s vyšší kapacitou a přetrvávají některé významné nedostatky, jako jsou chybějící přeshraniční spoje a nedostatek překládkových terminálů. Odstranění těchto nedostatků by také zvýšilo odolnost železničního odvětví v případě krizí<sup>10</sup>.

Evropské odvětví nákladní dopravy muselo zvýšit svou odolnost již v posledních letech. Zelené pruhy, které byly zavedeny jen několik dní po začátku pandemie COVID-19 v Evropě, zajistily nepřerušované dopravní služby a omezily narušení dodavatelských řetězců v celé EU<sup>11</sup>. Tímto způsobem snížily dopad omezení v důsledku pandemie COVID-19, podpořily hospodářské oživení a zároveň chránily zdraví a bezpečnost pracovníků v dopravě. Letiště v EU také sloužila jako střediska pro distribuci očkovacích látek proti onemocnění COVID-19 po celé Unii i mimo ni<sup>12</sup>. Na operace různých druhů nákladní dopravy rovněž vytváří silný tlak změna klimatu a extrémní povětrnostní jevy, jako jsou sucha, vlny veder a záplavy.

Další zkouškou odolnosti evropské nákladní dopravy je válečná agrese Ruska proti Ukrajině. V tomto ohledu toto odvětví spolehlivě a úspěšně zareagovalo na žádost Ukrajiny o pomoc poté, co Rusko zablokovalo její černomořské přístavy. Díky společnému úsilí členských států EU, Ukrajiny, Moldavska, mezinárodních partnerů a Komise se Trasy solidarity<sup>13</sup> staly záchranným lanem pro ukrajinskou ekonomiku a globální potravinové zabezpečení a základem nového propojení s EU. Toto propojení tu zůstane.

Do budoucna<sup>14</sup> se ve srovnání s rokem 2015 očekává nárůst objemu nákladní dopravy přibližně o 25 % do roku 2030 a o 50 % do roku 2050<sup>15</sup>. Tento předpokládaný růst představuje z environmentálního hlediska značnou výzvu spojenou s emisemi skleníkových plynů, látek znečišťujících ovzduší a hluku, pokud nebude nákladní doprava udržitelnější.

<sup>9</sup> Například náklady na přetížení se u silniční dopravy odhadují na 230 miliard EUR ročně, což představuje 1,8 % HDP EU: SWD(2020) 331 final.

<sup>10</sup> Tím by se například zajistilo, že v případě narušení železniční dopravy podobných incidentu v Rastattu v létě 2017 bude možné snadněji zavést náhradní železniční dopravu. Dne 12. srpna 2017 došlo k propadu tunelu v německém Rastattu, který narušil mezinárodní nákladní železniční dopravu a uzavřel trať až do října 2017. Studie provedená sdruženými zúčastněnými stran odhaduje ztráty na přibližně 2 miliardy EUR.

<sup>11</sup> SDĚLENÍ KOMISE o zavádění zelených pruhů podle Pokynů týkajících se opatření správy hranic v zájmu ochrany zdraví a zajištění dostupnosti zboží a základních služeb ([C\(2020\)1897 final](#)).

<sup>12</sup> Bruselské letiště sloužilo jako centrum pro distribuci očkovacích látek společnosti Pfizer do Evropy a celého světa.

<sup>13</sup> SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ Akční plán pro trasy solidarity mezi EU a Ukrajinou, které mají usnadnit ukrajinský vývoz zemědělských produktů a dvoustranný obchod s EU ([COM\(2022\)217 final](#)).

<sup>14</sup> Při vývoji za současných trendů a politik (tj. základního scénáře).

<sup>15</sup> Odhady na základě modelu PRIMES, který vypracovala a spravuje společnost E3Modelling.

### 3. Nedávné kroky k udržitelnější nákladní dopravě

Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu z roku 2020 je ambiciózním plánem, který má evropskou dopravu pevně a správně nasměrovat do budoucna. Stanovuje řadu milníků na cestě k udržitelné mobilitě, včetně nákladní dopravy, jako je zvýšení objemu nákladní železniční dopravy o 50 % do roku 2030, zdvojnásobení objemu nákladní železniční dopravy do roku 2050 a zvýšení objemu dopravy po vnitrozemských vodních cestách a trasách pobřežní plavby o 25 % do roku 2030 a o 50 % do roku 2050<sup>16</sup>.

Od zahájení Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu v prosinci 2020 již Komise vydala určitá opatření. Balíček „Fit for 55“ z roku 2021 zavádí politiky, které zvýší udržitelnost jednotlivých druhů dopravy. Spolunormotvůrci se dohodli podpořit zavádění udržitelných paliv v letectví (Iniciativa pro letecká paliva REFuelEU)<sup>17</sup> a v námořní dopravě (Iniciativa pro námořní paliva FuelEU)<sup>18</sup>. Dohoda o nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva<sup>19</sup> stanoví minimální počet nabíjecích stanic a stanic pro doplňování vodíku podél transevropské dopravní sítě (TEN-T) a v jejích městských uzlech. V tomto ohledu jsou klíčové bezpečné a chráněné parkovací plochy, které jsou vhodné i pro dobu nabíjení, a Komise znovu zdůrazňuje, že je třeba usilovat o vybudování takových bezpečných a chráněných parkovacích ploch podél sítě TEN-T. Kromě toho dohoda o **směrnici o obnovitelných zdrojích energie**<sup>20</sup> zavádí pro odvětví dopravy ambicióznější cíle<sup>21</sup>.

Kromě toho navrhované normy pro CO<sub>2</sub> pro těžká nákladní vozidla,<sup>22</sup> jakož i navrhované **nové emisní normy Euro 7**<sup>23</sup> zajistí, že emise CO<sub>2</sub> a dalších znečišťujících látek z nově prodávaných vozidel používaných pro nákladní dopravu budou výrazně nižší. Nové emisní normy Euro 7 navíc řeší emise znečišťujících látek z brzd a pneumatik, čímž přispívají k dosažení nových přísnějších norem kvality ovzduší navržených Komisí, a to zejména ve městech.

Potřebou zavést moderní dopravní infrastrukturu a příslušné systémy řízení dopravy se zabýval návrh na revizi **nařízení o TEN-T**<sup>24</sup>. Komise například navrhla zlepšit normy kvality sítě, např. zahrnutím nové normy infrastruktury pro průjezdný průřez tratí (P400) a operačními cíli pro železniční nákladní dopravu. Zavádění evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) bude urychleno a mělo by být dokončeno do roku 2040, aby nákladní vlaky mohly snadno překračovat hranice. Koridory hlavní sítě TEN-T a koridory

<sup>16</sup> Oproti roku 2015.

<sup>17</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o zajištění rovných podmínek pro udržitelnou leteckou dopravu ([COM\(2021\) 561 final](#)).

<sup>18</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o používání obnovitelných a nízkouhlíkových paliv v námořní dopravě a o změně směrnice 2009/16/ES ([COM\(2021\) 562 final](#)).

<sup>19</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ([COM\(2021\) 559 final](#)).

<sup>20</sup> Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1999 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/70/ES, pokud jde o podporu energie z obnovitelných zdrojů, a zrušuje směrnice Rady (EU) 2015/652 ([COM\(2021\) 557 final](#)).

<sup>21</sup> Tato dohoda dává členským státům možnost zvolit si mezi závazným cílem snížit do roku 2030 intenzitu emisí skleníkových plynů v dopravě o 14,5 % využíváním obnovitelných zdrojů energie nebo závazným podílem obnovitelných zdrojů energie na konečné spotřebě energie v odvětví dopravy do roku 2030 ve výši alespoň 29 %.

<sup>22</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se mění nařízení (EU) 2019/1242, pokud jde o zpřísnění výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> pro nová těžká vozidla a začlenění povinností vykazovat údaje, a zrušuje nařízení (EU) 2018/956 ([COM\(2023\) 88 final](#)).

<sup>23</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o schvalování typu motorových vozidel a motorů, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska jejich emisí a životnosti baterie (Euro 7) a o zrušení nařízení (ES) č. 715/2007 a (ES) č. 595/2009 ([COM\(2022\) 586 final](#)).

<sup>24</sup> Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013 ([COM\(2021\) 812 final](#)).

pro železniční nákladní dopravu by byly sloučeny do devíti „evropských dopravních koridorů“, aby plánování infrastruktury odpovídalo každodenním operačním potřebám železniční nákladní dopravy. Pro vnitrozemskou vodní dopravu zavádí revize TEN-T koncept „dobrých plavebních podmínek“, aby členské státy pro evropské vodní cesty zajistily minimální normy založené na referenčních hladinách vod po určitý počet dní v roce, přičemž zabrání dopadům na životní prostředí nebo je zmírní a zohlední cíle dosáhnout dobrého stavu vod podle práva EU<sup>25</sup>. Revize TEN-T rovněž požaduje více překládkových terminálů a zahrnuje cíle pro zajištění dostatečné kapacity terminálů, aby všechny druhy dopravy mohly účinněji spolupracovat.

Rozvoj sítě TEN-T je podporován Nástrojem pro propojení Evropy (CEF), politikou soudržnosti a od roku 2021 také Nástrojem pro oživení a odolnost (RRF). V období 2014–2020 přispěl Nástroj pro propojení Evropy (CEF) – odvětví dopravy na projekty dopravní infrastruktury v rámci grantové podpory EU částkou 23 miliard EUR. V období 2021–2027 již bylo v rámci tohoto nástroje přiděleno 13,1 miliardy EUR z celkového rozpočtu 25,6 miliardy EUR. Velká většina podporovaných projektů se týká udržitelných druhů dopravy, jako jsou železnice, námořní doprava a vnitrozemské vodní cesty, a také infrastruktury pro alternativní paliva a inteligentních systémů řízení provozu. Celkově přibližně 80 % finančních prostředků z Nástroje pro propojení Evropy (CEF) – odvětví dopravy přispívá k cílům EU v oblasti klimatu v souladu se Zelenou dohodou. Na období 2021–2027 je v rámci politiky soudržnosti na podporu sítě TEN-T vyčleněno 25,1 miliardy EUR – z toho více než dvě třetiny na udržitelné druhy dopravy.

Bylo také dosaženo pokroku v tom, že zásady „znečišťovatel platí“ a „uživatel platí“ byly bez prodlení zavedeny ve všech druzích dopravy. To by mělo zajistit rovné podmínky pro všechny druhy dopravy a ekonomicky opodstatnit provozovatelům nákladní dopravy výběr nejudržitelnější varianty dopravy. V tomto ohledu nyní platná revidovaná **směrnice o euroviněťe**<sup>26</sup> umožňuje účinnější a ekologičtější pravidla pro zpoplatnění silnic. V rámci navrhované revize **směrnice o zdanění energie**<sup>27</sup> Komise rovněž navrhla aktualizovaná pravidla pro zdanění motorových paliv, která zohledňují jejich environmentální výkonnost. Rozšíření **systému EU pro obchodování s emisemi (ETS)** na odvětví námořní a silniční dopravy navíc zajistí, aby se náklady na emise CO<sub>2</sub> promítly do konečné ceny těchto služeb, zatímco aktualizovaná pravidla ETS pro letectví urychlí uplatňování zásady „znečišťovatel platí“ tím, že do roku 2026 budou bezplatné povolenky pro toto odvětví postupně zrušeny.

#### 4. Další opatření pro ekologičtější nákladní dopravu

Navzdory dosud přijatým opatřením se nákladní doprava stále potýká se zbytečnými regulačními překážkami a příčinou neúspěchu jsou selhání trhu. To rovněž zpomaluje dekarbonizaci a snižování znečištění v odvětví nákladní dopravy. Opatření, která předložila Komise s cílem ekologizovat nákladní dopravu, řeší tuto neúčinnost jak na úrovni jednotlivých druhů dopravy, tak na úrovni systému. Díky řadě důležitých podpůrných

<sup>25</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES ze dne 23. října 2000, kterou se stanoví rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky.

<sup>26</sup> Směrnice 1999/62/ES o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly a směrnice (EU) 2022/362, kterou se mění směrnice 1999/62/ES, 1999/37/ES a (EU) 2019/520, pokud jde o výběr poplatků pro vozidla za užívání určitých pozemních komunikací.

<sup>27</sup> Návrh SMĚRNICE RADY, kterou se mění struktura rámcových předpisů Unie o zdanění energetických produktů a elektřiny (přepracované znění) (COM(2021) 563 final).



opatření, která jsou shrnuta níže, se zlepši kvalita a dostupnost udržitelných dopravních služeb – ku prospěchu všech.

#### 4.1 Zlepšení provozní účinnosti jednotlivých druhů dopravy

Přibližně 50 % objemu **železniční nákladní** dopravy se přepravuje přes hranice (ve srovnání se 7 % u osobní dopravy)<sup>28</sup>, což dává tomuto odvětví jasný evropský rozměr. Současná pravidla pro řízení a přidělování kapacity sítě však nefungují dobře a jsou nepříznivá zejména pro přeshraniční a nákladní dopravu. Obecně lze říci, že současný proces je každoroční, vnitrostátní a manuální. Závislost na každoročním sestavování jízdních řádů neodpovídá potřebám různých zákazníků železnice: stabilní jízdní řády, včasná rezervace jízdenek v osobní dopravě a flexibilní jízdy vlaků přizpůsobené dodavatelským řetězcům, jež fungují na zásadě „právě včas“, u nákladní přepravy. Vnitrostátní zaměření a nedostatečná přeshraniční koordinace často vedou k tomu, že přeshraniční vlaky, z nichž mnohé jsou určeny pro nákladní dopravu, ztrácejí čas na hranicích, zatímco nekoordinované údržbové práce na vnitrostátních sítích narušují provoz více, než je nutné. A konečně, využívání interoperabilních digitálních nástrojů pro řízení kapacity a výměnu mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky je stále omezené.

Nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu<sup>29</sup> mělo některé z těchto nedostatků odstranit, ale jeho hodnocení<sup>30</sup> ukázalo, že kapacitu sítě nelze účinně řídit oddělením koridorů od zbytku sítě a oddělením zohledněním nákladní a osobní dopravy. Komise proto nyní navrhuje **opatření pro lepší řízení a koordinaci mezinárodní železniční dopravy**<sup>31</sup>, přičemž reviduje celý rámec pro řízení kapacity a konsoliduje jej do jediného právního textu. Tento návrh vycházející z odvětvového projektu přepracování jízdních řádů poskytne provozovatelům infrastruktury větší flexibilitu jak pro dlouhodobé strategické plánování, tak pro krátkodobé přidělování kapacity. Výsledkem bude efektivnější využití kapacity železnic pro všechny druhy dopravy. Zlepší se také přeshraniční koordinace, protože provozovatelé infrastruktury budou muset stanovit společné zásady a postupy a konzultovat všechny příslušné zúčastněné strany prostřednictvím strukturovaných procesů. Bude podporováno větší využívání a interoperabilita digitálních nástrojů. V železniční síti mohou vedle sebe existovat různé druhy vlakových služeb, ale je k tomu zapotřebí řádné řízení a spolupráce. Návrh Komise zlepši zejména přeshraniční koordinaci, čímž usnadní zřizování nových přeshraničních služeb, včetně nočních osobních vlaků spojujících evropská hlavní města a regiony, a služeb dálkové nákladní dopravy.

Očekává se, že návrh zlepši přesnost vlaků a spolehlivost železničních služeb a sníží negativní dopady prací na infrastruktuře na železniční dopravu. Přilákání většího objemu nákladní dopravy na železnici přinese také pozitivní dopady na životní prostředí, protože se zvýší energetická účinnost a sníží emise skleníkových plynů a znečišťujících látek, počet dopravních nehod a přetížení silnic.

Lepší využití kapacity železniční nákladní dopravy rovněž posílí revize pravidel pro **vydávání osvědčení strojvedoucím**. Další harmonizací požadavků na školení a vydávání osvědčení v celé EU tato revize zlepši přeshraniční mobilitu strojvedoucích a podpoří

<sup>28</sup> V roce 2019.

<sup>29</sup> Nařízení (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu.

<sup>30</sup> Hodnocení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu – Úřad pro publikace Evropské unie (europa.eu).

<sup>31</sup> COM(2023) 443.

zavádění digitálních technologií. Současná pravidla často vyžadují, aby se ve vlacích na státních hranicích vyměnili strojvedoucí; tyto dodatečné zastávky na hranicích ovlivňují efektivnost, protože brání optimálnímu využití kapacity železnic, prodlužují dobu jízdy, zvyšují náklady na přeshraniční železniční dopravu a současně snižují odolnost systému vůči narušení fungování.

**Zavedení digitálního automatického spřahování (DAC)** bude pro evropskou železniční nákladní dopravu zlomovým aspektem. Systém DAC má potenciál podporovat rychlejší a těžší vlaky. Může zkrátit dobu obrátky v terminálu, a tím uvolnit kapacitu infrastruktury, a zároveň díky svému digitálnímu rozměru zajistit přesnější lokalizaci nákladu, která je nezbytná pro lepší plánování logistických operací. Očekává se tedy, že systém DAC přinese značné výhody pro celé odvětví, a to jak v podobě vyšší kapacity, tak nižších nákladů. Nyní nastal čas, aby odvětví železniční nákladní dopravy a členské státy s podporou příslušných finančních institucí EU našly nové zdroje financování, aby se systém DAC stal evropskou realitou. EU již uvolnila finanční prostředky na výzkum a inovace, aby podpořila vývoj systému DAC, zejména prostřednictvím evropského programu na dodání systému DAC, který řídí společný podnik pro evropské železnice. Na podporu investičních potřeb by mohly být mobilizovány národní podpůrné banky, komerční banky a případně institucionální investoři (např. penzijní fondy, pojišťovny), přičemž Evropská investiční banka zařadila investice do železnice mezi své priority, včetně zavádění nových technologií. Komise s pomocí společného podniku pro evropské železnice vyvíjí komplexní migrační strategii pro koordinaci zavádění.

Stejně jako nákladní železniční doprava, jak zdůrazňuje akční plán NAIADES III<sup>32</sup>, potřebuje výrazné povzbuzení i **vnitrozemská plavba**. Digitalizace je klíčem ke zlepšení efektivity, spolehlivosti a konkurenceschopnosti řízení plavby a dopravy a také k lepší integraci tohoto odvětví do širších multimodálních řetězců a ke snížení emisí. Současně je třeba při dalším rozvoji vnitrozemské plavby zohlednit příslušná pravidla EU v oblasti životního prostředí s dopadem na vnitrozemské vodní cesty. **Směrnice o říčních informačních službách** (směrnice o RIS) sice zvýšila operační účinnost služeb vnitrozemské plavby tím, že je harmonizovala na úrovni EU, ale stále existuje prostor pro zlepšení. Dosažený stupeň harmonizace se u jednotlivých technologií RIS liší, aktualizace a přijímání technických norem je stále příliš pomalé a digitální nástroje by mohly být využívány efektivněji. Přípravovaná revize směrnice o RIS má tyto nedostatky odstranit.

Efektivnější **silniční doprava** bude zároveň i nadále zásadní pro toky nákladní dopravy a zejména pro dodávky v posledním úseku. Proto je klíčové snížit emise ze silniční nákladní dopravy, neboť těžká vozidla jsou stále ještě odpovědná za přibližně 28 % emisí CO<sub>2</sub> ze silniční dopravy<sup>33</sup> a představují významný zdroj znečištění ovzduší<sup>34</sup>. Přechod k používání těžkých vozidel na alternativní paliva, zejména těžkých vozidel s nulovými emisemi, probíhá, ale bude trvat dlouho, a to i v rámci navrhovaných výkonnostních norem pro emise CO<sub>2</sub> u nákladních vozidel. Pro dosažení úspor energie a zvýšení účinnosti je třeba udělat více. Přechod na vozidla s nulovými emisemi je také zpomalován změtí rozdílných vnitrostátních předpisů a norem a právní nejistotou ohledně pravidel použitelných na přeshraniční provoz některých typů vozidel. Odrazují odvětví od používání řešení, která by mohla snížit

<sup>32</sup> SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ NAIADES III: Podpora evropské vnitrozemské vodní dopravy, která obstojí i v budoucnosti ([COM\(2021\) 324 final](#)).

<sup>33</sup> Zdroj: EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2022 (Doprava v EU v číslech – statistická brožurka 2022).

<sup>34</sup> Podíl těžkých vozidel na emisích oxidů dusíku ze silniční dopravy v roce 2020 činil 34 % a těžká vozidla jsou rovněž zdrojem dalších látek znečišťujících ovzduší, jako jsou pevné částice, což je problémem zejména u dopravy v městských centrech a jejich blízkosti.

environmentální dopad na přepravený tunokilometr, jako je Evropský modulární systém, pokud se na těchto řešeních dohodnou sousední členské státy.

**Revize směrnice o hmotnostech a rozměrech**<sup>35</sup> pomůže zlepšit efektivitu a udržitelnost silniční dopravy v mnoha ohledech. Zaprvé, podpoří přechod na vozový park složený z těžkých vozidel s nulovými emisemi prostřednictvím pobídek, jako je například umožnění dodatečné nosnosti těžkých vozidel s pohony s nulovými emisemi. Zajistí, že investice do pohonů s nulovými emisemi nejen zabrání ztrátě nosnosti, ale mohou vést i ke zvýšení užitečného zatížení, pokud budou technologie s nulovými emisemi lehčí nebo menší. Zadruhé, revidovaná směrnice bude rovněž řešit neúčinnost způsobenou stávajícími pravidly. Harmonizace pravidel pro používání delších a/nebo těžších užitkových vozidel v přeshraničních operacích, pokud je provoz těchto vozidel povolen na území sousedních členských států, odstraní administrativní překážky pro přeshraniční operace alepší jejich provozní a environmentální účinnost. Zatřetí, posílí prosazování a monitorování tím, že nařídí používání váhových mechanismů instalovaných v silniční infrastruktuře k automatickému odhalování přetížených vozidel a podpoří další práci na systémech politiky inteligentního přístupu. Je důležité zajistit, aby se na správné silnici ve správný čas pohybovalo správné nákladní vozidlo se správným nákladem, což by pomohlo snížit dopad na životní prostředí, infrastrukturu, lidské zdraví, bezpečnost a společnost.

Připravovaný **balíček předpisů o technické způsobilosti vozidel** posílí úsilí o snížení emisí znečišťujících ovzduší a hluku v odvětví silniční dopravy, a to prostřednictvím opatření umožňujících lepší kontrolu emisí při pravidelných technických prohlídkách a silničních kontrolách, zatímco **připravovaná revize pravidel EU o vozidlech s ukončenou životností** a o schvalování typu motorových vozidel z hlediska jejich opětnej použitelnosti, recyklovatelnosti a využitelnosti<sup>36</sup> poprvé zahrne nákladní vozidla a přívěsy.

#### 4.2 *Zlepšení provozní účinnosti nákladní dopravy na úrovni systému*

Udržitelná nákladní doprava musí být multimodální: měla by kombinovat silné stránky jednotlivých druhů dopravy, jako je environmentální výkonnost a úspory energie na tkm u železniční a vnitrozemské vodní dopravy, s flexibilitou a spolehlivostí silniční dopravy. Situaci komplikuje nedostatek infrastruktury, zejména vhodných multimodálních terminálů. Dosažení multimodality je však příslibem lepších služeb pro spotřebitele a podniky, větší environmentální výkonnosti a nižších nákladů.

Internalizace externích nákladů povede k tomu, že znečišťovatelé a uživatelé převezmou odpovědnost za náklady, které způsobují, a budou činit volby, které budou lepší i pro společnost. Dokud nebude dosaženo této internalizace nákladů<sup>37</sup>, je třeba podpořit jinou než silniční dopravu a intermodální dopravu – zahrnující železniční dopravu, vnitrozemské vodní cesty a pobřežní plavbu v kombinaci s omezenými silničními úseky –, aby byly schopné cenově konkurovat silniční dopravě. **Revize směrnice o kombinované dopravě** by měla zvýšit konkurenceschopnost intermodální dopravy. Komise zváží možnost zahrnout řadu regulačních, operačních a ekonomických opatření, jako je zajištění toho, aby se se silničními

<sup>35</sup> COM(2023) 445.

<sup>36</sup> Směrnice 2000/53/ES a směrnice 2005/64/ES.

<sup>37</sup> Ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu bylo oznámeno, že „Komise proto bude usilovat o přijetí komplexního souboru opatření za účelem zajištění spravedlivých a účinných cen ve všech druzích dopravy. Obchodování s emisemi, poplatky za infrastrukturu, daně z energie a vozidel se musí spojit ve vzájemně kompatibilní, doplňkové a soudržné politice.“

úseky mezinárodních intermodálních operací zacházelo stejně jako u mezinárodních silničních operací, pokud jsou využíváni dopravci, kteří nejsou rezidenty daného státu. Posílení intermodální dopravy může zvýšit provozní a energetickou účinnost systému nákladní dopravy a zároveň poskytovat služby „z domu do domu“ podobné kvality jako silniční doprava. Navrhuje se úplné přepracování zásad, přičemž intermodální operace, na které se bude vztahovat revidovaná směrnice o kombinované dopravě, by byly definovány z hlediska úspor externích nákladů, čímž by se usnadnily operace, které nejvíce přispívají k udržitelné nákladní dopravě. Podpora intermodální dopravy ze strany členských států, na kterou se vztahuje směrnice o kombinované dopravě, bude muset být rovněž v souladu s **pravidly státní podpory**.

**Revize směrnice o hmotnostech a rozměrech** poskytuje dodatečné pobídky pro intermodální dopravu tím, že umožňuje dodatečnou nosnost těžkých vozidel zapojených do intermodálních operací, a pro jinou než kontejnerovou intermodální dopravu. **Revize technických specifikací pro interoperabilitu v železniční dopravě**, jejíž přijetí je plánováno na letošní léto, rovněž podpoří intermodální operace zlepšením interoperability mezi železniční a silniční dopravou. Práce **Agentury Evropské unie pro železnice (ERA)** na odstranění zastaralých vnitrostátních předpisů bude mít pro dokončení jednotného evropského železničního prostoru i nadále zásadní význam.

Poskytování spolehlivých a srovnatelných informací o uhlíkové stopě služeb nákladní dopravy podnikům a spotřebitelům může přispět k tomu, aby se rozhodli pro ekologičtější řešení dopravy – bez dopadů na veřejné prostředky. Větší transparentnost týkající se environmentální výkonnosti dopravních služeb může být zároveň velmi silným nástrojem nejen pro stimulaci změny chování na trhu, ale také pro podporu investičních rozhodnutí organizátorů a provozovatelů dopravních služeb s cílem snížit emise a náklady.

Iniciativa **CountEmissionsEU**<sup>38</sup> zavádí společný rámec pro výpočet emisí skleníkových plynů z dopravních služeb „z domu do domu“ a „od vrtu po kola“ na základě mezinárodně uznávaného standardu<sup>39</sup>. Spolehlivé údaje o emisích skleníkových plynů umožní provozovatelům dopravy účinně porovnávat své služby a zákazníkům – ať už jde o podniky nebo jednotlivce – informovaně se rozhodovat o nejméně uhlíkově náročných možnostech dopravy nebo doručování. Společnosti, které tyto emise vypočítávají, budou muset používat společný rámec a spoléhat se na něj, pokud se rozhodnou je zveřejnit nebo sdílet s obchodními partnery či soukromými uživateli dopravy.

Jak je zdůrazněno ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, budoucí mobilita by měla poskytnout elektronické možnosti u všech druhů dopravy určené jak pro profesionály, tak pro soukromé řidiče. Digitalizace může také pomoci snížit administrativní zátěž a vést k vytvoření nových obchodních modelů. Sdílení relevantních údajů a informací může významně zvýšit provozní efektivitu multimodálních logistických řetězců tím, že uživatelům umožní sledovat, dohledávat a plánovat jejich zásilky. Dostupnost elektronických osvědčení a informací o nákladní dopravě by rovněž usnadnila digitální prosazování. Provedením **nařízení o elektronických informacích o nákladní dopravě** se vytvoří celoevropská síť certifikovaných digitálních platform pro výměnu informací B2A týkajících se nákladu. V budoucnu by se mohla používat i pro další výměny B2A (např. informací o řidiči,

<sup>38</sup> COM(2023) 441.

<sup>39</sup> ISO 14083:2023; Kvantifikace a vykazování emisí skleníkových plynů z operací dopravního řetězce; <https://www.iso.org/standard/78864.html>.

provozovateli a vozidle) a také pro podporu komunikace B2B. Nařízení o **evropském prostředí jednotného námořního portálu** bude hrát významnou úlohu při zvyšování efektivity pobřežní plavby, která trpí zatěžujícími a nekonzistentními oznamovacími povinnostmi při zastávkách v jednotlivých přístavech. Obě nařízení se v současné době provádějí a očekává se, že se stanou použitelnými v roce 2025.

Velkého pokroku již bylo dosaženo v rámci **Fóra pro digitální dopravu a logistiku**, které pracuje na koncepci a nástrojích pro širší rámec výměny multimodálních údajů. Plány Komise v této oblasti budou uvedeny v připravovaném **sdělení o evropském datovém prostoru pro mobilitu**.

## 5. Investice do ekologické transformace nákladní dopravy

Transformace v tomto odvětví již probíhá a Komise si plně uvědomuje její význam – a stejně tak i investiční potřeby. Dodatečné soukromé a veřejné investice potřebné k přípravě dopravy na udržitelnou budoucnost se na období 2021–2030 ve srovnání s předchozím desetiletím odhadují na 205 miliard EUR ročně<sup>40</sup>. Úkolem je proto rozumně kombinovat veřejné a soukromé investice, zejména s využitím finančních nástrojů (včetně podmínek pro půjčky a pro kombinované granty a půjčky), s cílem zajistit rychlé zavedení infrastruktury pro nabíjení a další alternativní paliva, jakož i obnovu vozového parku, zejména rychlejším překlenutím rozdílu mezi pořizovacími cenami vozidel, letadel a plavidel na fosilní paliva a s nulovými emisemi, čímž se sníží celkové náklady na jejich vlastnictví. Je zapotřebí více spolupráce a následných opatření na úrovni EU. Komise v rámci Fóra pro udržitelnou dopravu shromáždí příslušné účastníky trhu dopravy a energetiky za účelem komplexního řešení úkolu týkajícího se celkových investic do udržitelné nákladní dopravy.

Například elektrifikace nákladní dopravy vyžaduje koordinovanou integraci odvětví<sup>41</sup>. **Nařízení o TEN-E**<sup>42</sup> zdůrazňuje význam přeshraničních inteligentních elektrických sítí, přičemž věnuje zvláštní pozornost úloze, kterou mohou hrát při integraci obou odvětví, například prostřednictvím přeshraničních vysokokapacitních nabíjecích sítí podél dálnic. Podpora těchto synergií mezi odvětvím dopravy a elektroenergetiky, jakož i podpora udržitelnějšího a elektrifikovanějšího systému, vyžaduje zásadní modernizaci elektrických sítí EU. Již do roku 2030 je třeba investovat 584 miliard EUR na pokrytí potřeb v oblasti elektrických sítí EU.

Pokud jde o veřejné investice, Komise bude i nadále mobilizovat **programy EU** (Nástroj pro propojení Evropy, program InvestEU, program Horizont Evropa, jakož i regionální fondy a fondy soudržnosti) na podporu ekologizace nákladní dopravy. Ty budou řešit úzká místa v infrastruktuře a podporovat digitalizaci a inovace. Závazek EU týkající se výzkumu a inovací v oblasti železnic například dokládá zřízení **společného podniku pro evropské železnice** v rámci programu Horizont Evropa. Toto nové partnerství navazuje na práci, kterou vykonal

<sup>40</sup> Mezi tyto investice patří investice do vozidel/plavidel/letadel a dobíjecí a čerpací infrastruktury. Tyto investice nezahrnují investice do infrastruktury, jako jsou silnice nebo železnice. Jsou uvedeny v cenách platných v roce 2022 s použitím deflátoru 1,1588. Zdroj: SWD(2023) 68 final.

<sup>41</sup> Tento význam se odráží v právních předpisech EU v oblasti energetiky, kde směrnice o elektrině (EU) 2019/944 požaduje, aby provozovatelé distribučních soustav vypracovali plány rozvoje sítě, které musí obsahovat plánované investice se zvláštním důrazem na hlavní distribuční infrastrukturu, která je nezbytná k připojení nových výrobních kapacit a nových spotřebičů. Ačkoli tyto plány sítí mohou zahrnovat nabíjecí stanice pro elektrická vozidla, hrozí, že dlouhá doba odezvy provozovatelů sítí na žádosti o připojení nabíjecích stanic k síti zpozdí nezbytné zavedení nabíjecích míst s vysokým výkonem, určených zejména pro těžká vozidla. Komise bude rovněž bedlivě sledovat potřebu rychlejšího povolování, např. v případě nabíjecí infrastruktury a připojení k energetické síti, a zároveň zaručí nezbytnou ochranu životního prostředí a účast veřejnosti, jak je stanoveno v příslušných právních předpisech EU.

<sup>42</sup> Nařízení (EU) 2022/869 o transevropských energetických sítích.

společný podnik Shift2Rail, a jako jeden ze svých stěžejních projektů si zvolilo „transformaci evropské železniční nákladní dopravy“ se zaměřením na zavádění inovativních řešení na trhu železniční nákladní dopravy – DAC, ale také na automatizaci a signalizační systémy. Práce dalších evropských partnerství zřízených v rámci programu Horizont Evropa dále přispěje k dekarbonizaci dopravy prostřednictvím výzkumných a inovačních činností<sup>43</sup>. **Nástroj pro oživení a odolnost** je také příležitostí k prosazení tolik potřebné dodatečné kapacity terminálů a modernizace železniční nákladní a vnitrozemské vodní dopravy. V návaznosti na to si program **REPowerEU** jako jeden ze svých hlavních cílů stanovil také podporu dopravy s nulovými emisemi a její infrastruktury, čímž členským státům umožnil začlenit tento rozměr do jejich plánů na snížení závislosti na fosilních palivech.

Členské státy budou i nadále vynakládat **příjmy ze systému EU pro obchodování s emisemi** na projekty v oblasti klimatu a energetiky, zahrnující také nákladní železniční dopravu. Inovační fond, který je rovněž financován z výnosů systému pro obchodování s emisemi, bude rozšířen a bude nadále podporovat dekarbonizaci odvětví dopravy. Rozsah prioritních investic Modernizačního fondu byl rozšířen o infrastrukturu pro mobilitu s nulovými emisemi.

Vzhledem k současnému tlaku na vnitrostátní rozpočty a rozpočty EU a k obrovským investicím, které si vyžádá zelená a digitální transformace, však samotná veřejná podpora nebude stačit. Komise bude i nadále spolupracovat s Evropskou investiční bankou a národními podpůrnými bankami, aby jim pomohla vhodně zacílit poskytování úvěrů. Komise bude dále pracovat na vytvoření správného rámce, který by poskytoval správné signály pro soukromé investice. Komise se domnívá, že se objevují slibné obchodní modely, v nichž finanční investoři kombinují veřejnou podporu, jako jsou granty nebo veřejné půjčky s nižším úrokem, se soukromými investicemi, aby podpořili provozovatele dopravy jak při zavádění nabíjecí infrastruktury v jejich depech, tak při využívání příslušných nástrojů ke snížení celkových nákladů na vlastnictví nákladních vozidel s nulovými emisemi, čímž se řeší dvě hlavní překážky transformace. Komise bude tyto finanční nástroje podporovat, a to i ve spolupráci s institucemi, jako je Evropská investiční banka a národní podpůrné banky v členských státech.

Současně bude Komise pokračovat v práci na správném rámci se správnými signály pro soukromé investice. Cílem **taxonomie EU** je například pomoci nasměrovat kapitál na podporu udržitelných hospodářských činností jasným určením činností, které se kvalifikují jako zelené<sup>44</sup>. Pokud budou poslední aktualizace **rámce pro taxonomii**<sup>45</sup> přijaty, jak se předpokládá, budou stanovena technická screeningová kritéria pro širokou škálu udržitelných druhů dopravy, zejména pokud jde o nákladní dopravu a infrastrukturu. V takovém případě pomůže **standard pro evropské zelené dluhopisy**<sup>46</sup>, který je založen na taxonomii EU, mobilizovat další soukromé investice do ekologizace nákladní dopravy.

## 6. Nepostradatelní pracovníci pro ekologičtější nákladní dopravu

<sup>43</sup> Partnerství 2Zero, které navazuje na předchozí partnerství EG VIA, podporuje technologický vývoj v silniční dopravě s cílem urychlit přechod na mobilitu s nulovými emisemi výfukových plynů; společný podnik pro čistý vodík se zaměřuje na těžká vozidla s palivovými články, zatímco partnerství CCAM podporuje inovace v oblasti automatizované nákladní dopravy.

<sup>44</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/852 ze dne 18. června 2020 o zřízení rámce pro usnadnění udržitelných investic a o změně nařízení (EU) 2019/2088, k dispozici na adrese: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=celex:32020R0852>.

<sup>45</sup> [https://finance.ec.europa.eu/publications/sustainable-finance-package-2023\\_en](https://finance.ec.europa.eu/publications/sustainable-finance-package-2023_en)

<sup>46</sup> [https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard\\_en](https://finance.ec.europa.eu/sustainable-finance/tools-and-standards/european-green-bond-standard_en)

Nedostatek pracovníků v dopravě ohrožuje evropské služby nákladní dopravy – a jejich budoucnost<sup>47</sup>. Všechny druhy dopravy se již nyní potýkají s nedostatkem zaměstnanců, který se bude dále prohlubovat s tím, jak budou stárnoucí pracovníci v dopravě odcházet do důchodu a jak se bude zvyšovat poptávka po službách nákladní dopravy. Tento nedostatek je často důsledkem různých faktorů, včetně obtížných pracovních podmínek, jako je dlouhá pracovní doba, doba strávená mimo domov a nedostatečný profesní růst, a také demografických problémů. Pro překonání tohoto nedostatku je nutné přilákat do tohoto odvětví větší počet pracovníků a také posílit postavení stávající pracovní síly, aby byla schopna využít stávajících příležitostí, například těch, které souvisejí se zelenou a digitální transformací.

Komise usiluje o zlepšení pracovních podmínek a zvýšení atraktivity odvětví dopravy pro jeho pracovníky prostřednictvím svého silného závazku k **sociálnímu dialogu**<sup>48</sup> a dalším iniciativám, jako je například iniciativa **Ženy v dopravě – platforma pro změnu**<sup>49</sup> a **sít velvyslanců rozmanitosti v dopravě**<sup>50</sup>. V nedávné době byl **Evropský rok železnice 2021** vynikající příležitostí k propagaci železnice jako atraktivního zaměstnavatele – a toto odvětví této příležitosti dobře využilo, například v podobě dohody o ženách v železniční dopravě mezi odvětvovými sociálními partnery<sup>51</sup>. Na tento impuls navázal Evropský rok dovedností 2023<sup>52</sup> tím, že se zaměřil na dovednosti, které odvětví dopravy bude potřebovat v budoucnosti.

Probíhající digitální transformace přináší příležitosti, jako je vyšší efektivita, lepší pracovní prostředí a kvalitní pracovní místa, které by do tohoto odvětví měly přilákat více pracovníků. Komise bude i nadále pracovat na spravedlivém přechodu na automatizaci a digitalizaci pro pracovní sílu v dopravě<sup>53</sup>.

Komise rovněž předložila legislativní iniciativy<sup>54</sup> s cílem zlepšit pracovní podmínky a sociální zabezpečení v odvětví silniční nákladní dopravy a zároveň zajistit rovnováhu mezi svobodou pohybu zboží a svobodou provozovatelů poskytovat přeshraniční služby. Prioritou je nyní provádění těchto ustanovení, aby řidiči nákladních vozidel mohli plně využívat svých nových práv a zároveň byly zachovány rovné podmínky na trhu. Komise navíc ve svém návrhu na revizi **nařízení o TEN-T** zdůraznila potřebu zajistit bezpečné a chráněné parkovací plochy, které jsou zásadní pro ochranu zdraví a bezpečnost těchto pracovníků a pracovnínic.

---

<sup>47</sup> Podle nejnovější zprávy z roku 2022 o nedostatku pracovních sil, kterou vypracoval Evropský orgán pro pracovní záležitosti, patří řidiči nákladních vozidel v roce 2022 k nejrozšířenějším nedostatkovým povoláním, což je v souladu s podobnými trendy z předchozích let. Podobně i připravovaná zpráva o vývoji zaměstnanosti a sociální situaci v Evropě za rok 2023 zařazuje pozemní a potrubní dopravu mezi pododvětví, ve kterých členské státy pocítují trvalý nedostatek pracovních sil.

<sup>48</sup> Nedávné doporučení Rady o sociálním dialogu, které zavádí sociální dialog do *acquis* EU, posiluje odvětvový sociální dialog, který je pro toto odvětví zásadní, včetně témat, jako jsou podmínky v odvětví, lepší prosazování pravidel EU týkajících se doby řízení a doby odpočinku, nedostatek řidičů, pověst a nábor.

<sup>49</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en)

<sup>50</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/diversity-ambassadors-transport\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/diversity-ambassadors-transport_en)

<sup>51</sup> Podepsána Evropskou federací pracovníků v dopravě (ETF) a Společenstvím evropských železnic a provozovatelů infrastruktury (CER).

<sup>52</sup> [https://year-of-skills.europa.eu/index\\_cs](https://year-of-skills.europa.eu/index_cs)

<sup>53</sup> V rámci opatření 69 Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu Komise oznámila svůj plán vydat doporučení pro přechod na automatizaci a digitalizaci a jejich dopad na pracovní sílu v dopravě.

<sup>54</sup> Patří mezi ně směrnice (EU) 2020/1057, která harmonizovala pravidla pro vysílání řidičů, a nařízení (EU) 2020/1054, které posílilo, vyjasnilo a zaručilo účinné prosazování sociálních pravidel v silniční dopravě.

Kromě výše uvedeného zvýšení přeshraniční mobility strojvedoucích pomohou tyto nové iniciativy, jejichž cílem je ekologizace nákladní dopravy, dále zlepšit pracovní podmínky v tomto odvětví. Například revize **směrnice o hmotnostech a rozměrech** bude pravděpodobně motivovat k používání aerodynamičtějších kabin, což zvýší pohodlí a bezpečnost řidičů. Širší používání těžkých vozidel s nulovými emisemi navíc výrazně sníží vystavení řidičů hluku a znečištění ovzduší v kabině, a tímlepší pracovní podmínky. Přípravovaná iniciativa týkající se **požadavků na posádky pro vnitrozemskou plavbu** je dalším konkrétním příkladem iniciativy, která bude mít pozitivní dopad na mobilitu pracovníků a vytvoří rovné podmínky a zároveň pomůže zajistit účinné zavádění automatizovaných plavidel.

Přilákání pracovníků do odvětví nákladní dopravy bude i nadále klíčové pro jeho budoucnost a Komise v tomto směru podnikla již několik kroků – naposledy to byla **revize směrnice o řidičských průkazech**, v níž Komise navrhla povolit řidičům nákladních vozidel, kteří dosáhli 17 let, řízení s doprovodem, aby mladí lidé po dokončení školy nemuseli čekat až do 18 let, než budou moci tato vozidla řídit. Cílem návrhu je rovněž zjednodušit uznávání řidičských průkazů vydaných ve vybraných třetích zemích a vytvořit síť znalostí na podporu integrace profesionálních řidičů ze třetích zemí v rámci jednotného trhu.

Podobně Komise také zahájí zvláštní studii, která porovná požadavky na získání potřebného osvědčení o odborné způsobilosti (CPC) vydávaného řidičům nákladních vozidel ve vybraných třetích zemích s požadavky na toto osvědčení v EU. To pomůže zjistit nedostatky, které mohou mít držitelé osvědčení o odborné způsobilosti vydaných ve třetích zemích, a přizpůsobit požadavky na školení podle směrnice o průkazech o odborné způsobilosti<sup>55</sup> tak, aby se na tyto nedostatky zaměřily.

V neposlední řadě již na evropské úrovni probíhá také několik iniciativ zaměřených na prohlubování dovedností a změnu kvalifikace pracovníků v dopravě, aby mohli vykonávat svou práci v ekologičtějším a digitalizovanějším odvětví, jako je projekt **STAFFER** v železniční dopravě<sup>56</sup>, projekt pro zlepšení námořních dovedností v námořní dopravě<sup>57</sup> a rozsáhlé partnerství pro výrobce lodí a námořních technologií vytvořené pod záštitou Paktu pro dovednosti<sup>58</sup>.

## 7. Závěry

V době, kdy slavíme 30 let jednotného trhu, oslavujeme také naše dopravní společnosti a pracovníky, kteří zajišťují volný pohyb zboží v EU i mimo ni a píšou opravdový úspěšný příběh našeho jednotného trhu.

Evropské odvětví nákladní dopravy se nachází v bodu obratu. Musí využít příležitostí, které nabízí zelená a digitální transformace, aby se stalo méně znečišťujícím a více odolným a nadále prosperovalo v globalizované ekonomice zítřka. Všechny druhy dopravy musí odvést svůj díl práce a pracovat efektivněji – samostatně i společně.

Svým úsilím o ekologizaci nákladní dopravy postupujeme po cestě vytyčené Strategií pro udržitelnou a inteligentní mobilitu směrem k dosažení cílů Zelené dohody pro Evropu v

---

<sup>55</sup> Směrnice (EU) 2022/2561.

<sup>56</sup> <https://www.railstaffer.eu/>

<sup>57</sup> <https://www.skillssea.eu/>

<sup>58</sup> [https://pact-for-skills.ec.europa.eu/about/industrial-ecosystems-and-partnerships/mobility-transport\\_en](https://pact-for-skills.ec.europa.eu/about/industrial-ecosystems-and-partnerships/mobility-transport_en)



oblasti dopravy. Iniciativy popsané v tomto sdělení navazují na různé iniciativy, které již byly předloženy během tohoto mandátu Komise, a doplňují je – všechny jsou zaměřeny na dekarbonizaci a snížení dopadu nákladní dopravy na životní prostředí a zároveň umožňují růst našeho jednotného trhu.

Omezení volného pohybu zboží – základní svobody v rámci EU – nepřipadá v úvahu. Ekologizace nákladní dopravy a hospodářský růst musí jít ruku v ruce. Závisí na tom konkurenceschopnost našeho jednotného trhu a úsilí EU o otevřenou strategickou autonomii.