

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ



**PRINCIPY DOPRAVNÍ POLITIKY EVROPSKÉ UNIE
A JEJICH APLIKACE V PODMÍNKÁCH ČESKÉ
REPUBLIKY**

Bc. MIROSLAVA MACHOVÁ

DIPLOMOVÁ PRÁCE

2008

Univerzita Pardubice
Fakulta ekonomicko-správní
Ústav veřejné správy a práva
Akademický rok: 2007/2008

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Miroslava MACHOVÁ**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Ekonomika veřejného sektoru**

Název tématu: **Principy dopravní politiky EU a jejich aplikace
v podmínkách ČR**

Zásady pro vypracování:

1. Politiky Evropské unie a jejich specifické rysy
2. Zásady a priority dopravní politiky EU
3. Legislativní zajištění implementace principů dopravní politiky EU
4. Specifické rysy „evropské“ lodní dopravy
5. Rozvoj lodní dopravy v České republice

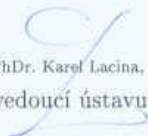
Rozsah grafických prací: -
Rozsah pracovní zprávy: cca 50 stran
Forma zpracování diplomové práce: tištěná/elektronická
Seznam odborné literatury: viz příloha

Vedoucí diplomové práce: **prof. PhDr. Karel Lacina, DrSc.**
Ústav veřejné správy a práva

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2007**
Termín odevzdání diplomové práce: **26. května 2008**


prof. Ing. Jan Capek, CSc.
děkan

L.S.


prof. PhDr. Karel Lacina, DrSc.
vedoucí ústavu

V Pardubicích dne 15. listopadu 2007

Příloha zadání diplomové práce

Seznam odborné literatury:

1. Bílá kniha „Budoucí rozvoj společné dopravní politiky“. [on-line]. [cit. 2007-09-28]. Dostupné na: <http://www.czp.cuni.cz/info/EU/Doprava/bila_kniha.htm>.
2. Zavadil, P.: Evropská společenství. Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“. 1. Vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 2001.
3. SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství . Štrasburk, 7. 9. 2005.
4. Smlouva o založení Evropského společenství. [on-line] [cit. 2007-09-23]. Dostupné na: <http://www.evropska-unie.cz/download/cz/oficialni_dokumenty/Smlouvy>.
5. Společná dopravní politika EU. [on-line] 7. 11. 2003. [cit. 2007-07-06]. Dostupné na: <<http://businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/spolecna-dopravni-politika-eu/1000>>.
6. Jednotné evropské nebe [on-line]. [cit. 2007-10-15]. Dostupné na: <<http://www.rlp.cz/>>.
7. Evropa v pohybu. [on-line]. [cit. 2007-09-10]. Dostupné na: <<http://ec.europa.eu/transport-politiky-eu/politiky-eu/>>.
8. Pilíře a politiky EU. [on-line]. [cit. 2007-10-1]. Dostupné na: <<http://www.euroskop.cz/>>.
9. Drahotský, I.; Šaradín, P. Dopravní politika. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 55-798-02.
10. Lanz, K., Scheuer, S. a Jech, K.: Příručka EEB o vodohospodářské politice EU podle rámcové směrnice o vodě. 1. Vyd. Praha: Společnost pro trvale udržitelný život, 2000.

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala na prvním místě svému vedoucímu práce Prof. PhDr. Karlu Lacinovi DrSc. za jeho trpělivost, která byla po dobu mého studia nezbytná, ale především za odborné vedení a nedocenitelné rady, které mi často pomohly soustředit se na podstatné.

Dále bych ráda poděkovala všem konzultantům a ostatním, kteří mi pomohli radou a inspirací.

V neposlední řadě patří můj dík mé rodině, která mne ve studiu dlouhodobě podporovala a bez níž by tato práce vzniknout nemohla.

SOUHRN

Diplomová práce „Principy dopravní politiky Evropské unie a jejich aplikace v podmínkách České republiky“ se zabývá průřezovým vlivem dopravní politiky Evropské unie na dopravní politiku České republiky s akcentem na rozvoj vnitrozemské dopravy v České republice. V první části je osvětlena tvorba politik Evropské unie. Následuje detailní popis aktuálního stavu priorit dopravní politiky Evropské unie a jeho odraz v dopravní politice České republiky a příslušném akčním plánu. V další části je proveden výčet směrnic a nařízení Evropské unie a způsob konverze legislativních principů na národní úroveň. Protože se práce zaměřuje na vodní dopravu, a to především vnitrozemskou, následuje rozpracování principů dopravní politiky pro tento dopravní mód a také detailní aspekty její implementace v České republice včetně aktuálního stavu a perspektiv rozvoje.

KLÍČOVÁ SLOVA

Evropská unie; dopravní politika; vodní doprava; principy dopravní politiky; implementace; legislativa

TITLE

Principles of transport policy in European Union and their application in the Czech Republic.

ABSTRACT

Diploma thesis “Principles of Transport Policy in European Union and their application in the Czech Republic” is concerning the influence of transport policy in European Union on the transport policy in the Czech Republic with the accent to the waterway transport development in the Czech Republic. In the first part the creation of the EU policy is clarified. It is followed by the detail description of the current situation in the EU transport policy and its priorities and also its reflection in the transport policy of the Czech Republic is mentioned. Next part contains the list of guidelines and rules valid in the EU and the way

of converting those legislative principles to our national level. And because this thesis is concerning the waterway transport, especially inland waterway transport, the last part elaborates the development of the transport policy principles for this transport mode and also detail aspects of implementation in the Czech Republic including actual situation and the development perspective.

KEYWORDS

European Union; transport policy; waterway transport; principles of the transport policy; implementation; legislation

OBSAH

<u>1 Úvod.....</u>	<u>10</u>
<u>2 Stanovení cílů diplomové práce.....</u>	<u>10</u>
<u>3 Politiky Evropské unie a jejich specifické rysy.....</u>	<u>11</u>
<u>3.1 Historické základy Evropské unie.....</u>	<u>11</u>
<u>3.2 Politiky Evropské unie.....</u>	<u>13</u>
<u>3.3 Tvorba politiky na parlamentní úrovni EU.....</u>	<u>15</u>
<u>3.3.1 Struktura.....</u>	<u>15</u>
<u>3.3.2 Aktuální aktivity v kontextu vodní dopravy.....</u>	<u>16</u>
<u>3.3.3 Průběh tvorby politiky na parlamentní úrovni EU.....</u>	<u>18</u>
<u>3.4 Tvorba politiky na exekutivní úrovni.....</u>	<u>20</u>
<u>3.4.1 Úvod.....</u>	<u>20</u>
<u>3.4.2 Struktura.....</u>	<u>21</u>
<u>3.4.3 Bílá kniha – Evropská dopravní politika.....</u>	<u>21</u>
<u>3.4.4 Nástroje</u>	<u>22</u>
<u>3.5 Vliv národních politik na tvorbu politiky EU.....</u>	<u>24</u>
<u>4 Zásady a priority dopravní politiky EU.....</u>	<u>25</u>
<u>4.1 Vývoj dopravní politiky</u>	<u>26</u>
<u>4.1.1 Do osmdesátých let.....</u>	<u>26</u>
<u>4.1.2 Rozvoj v osmdesátých letech.....</u>	<u>27</u>
<u>4.2 Důvody vzniku společné dopravní politiky a její východiska.....</u>	<u>27</u>

<u>4.3</u>	<u>Struktura priorit a cílů dopravní politiky.....</u>	<u>29</u>
<u>4.4</u>	<u>Přehled činností Evropské unie v oblasti dopravy.....</u>	<u>33</u>
<u>4.5</u>	<u>Projekt transevropských sítí.....</u>	<u>35</u>
<u>4.5.1</u>	<u>Program priorit pro rozvoj dopravy.....</u>	<u>36</u>
<u>4.5.2</u>	<u>Zapojení České republiky.....</u>	<u>36</u>
<u>4.6</u>	<u>Jednotné evropské nebe.....</u>	<u>37</u>
<u>4.7</u>	<u>Udržitelná mobilita Evropy.....</u>	<u>38</u>
<u>4.8</u>	<u>Současná evropská dopravní politika</u>	<u>40</u>
5	Legislativní zajištění implementace principů dopravní politiky EU.....	42
<u>5.1</u>	<u>Úvod do problematiky.....</u>	<u>42</u>
<u>5.2</u>	<u>Způsoby implementace legislativy na národní úrovni.....</u>	<u>43</u>
<u>5.2.1</u>	<u>Implementace v oblasti vnitrozemské vodní dopravy</u>	<u>44</u>
6	Specifické rysy „evropské“ vodní dopravy.....	45
<u>6.1</u>	<u>Základní informace.....</u>	<u>45</u>
<u>6.2</u>	<u>Aktuální problematika a perspektivy evropské vodní dopravy.....</u>	<u>47</u>
<u>6.2.1</u>	<u>Sedmý rámcový program EU (FP7).....</u>	<u>47</u>
<u>6.2.2</u>	<u>Akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 – 2013.....</u>	<u>48</u>
7	Hypotézy.....	49
<u>7.1</u>	<u>Rozvoj vodní dopravy v ČR.....</u>	<u>49</u>
<u>7.2</u>	<u>Rozvoj telematických služeb.....</u>	<u>50</u>
8	Rozvoj lodní dopravy v České republice.....	51

<u>8.1 Aktuální stav lodní dopravy v ČR.....</u>	<u>51</u>
<u>8.2 Legislativní zabezpečení lodní dopravy v ČR.....</u>	<u>53</u>
<u>8.3 Kompetenční analýza podpory lodní dopravy.....</u>	<u>55</u>
<u>8.3.1 Zodpovědné organizace státní správy.....</u>	<u>55</u>
<u>8.3.1.1 MDČR Odbor lodní dopravy.....</u>	<u>55</u>
<u>8.3.1.2 Ředitelství vodních cest.....</u>	<u>57</u>
<u>8.3.1.3 Státní plavební správa.....</u>	<u>57</u>
<u>8.3.1.4 Povodí.....</u>	<u>59</u>
<u>8.3.1.5 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).....</u>	<u>60</u>
<u>8.3.2 Provozovatelé lodní dopravy.....</u>	<u>62</u>
<u>8.4 Říční informační systém (RIS).....</u>	<u>63</u>
<u>8.5 Rozvoj infrastruktury vodních cest.....</u>	<u>64</u>
<u>9 Závěr.....</u>	<u>69</u>
<u>10 Objasnění pojmů.....</u>	<u>70</u>
<u>11 Literatura a odkazy.....</u>	<u>72</u>
<u>12 Přílohy.....</u>	<u>78</u>
<u>12.1 Příloha – CD.....</u>	<u>78</u>
<u>12.2 Tabulky a grafy.....</u>	<u>78</u>

Seznam obrázků, tabulek a grafů

Obr. 1: Struktura politik dle působnosti orgánů EU/ES.....	15
Obr. 2: Vztah legislativních a normalizačních procesů v EU.....	25
Obr. 3: Sektory dopravy.....	29
Obr. 4: Struktura priorit a cílů dopravní politiky pro léta 2005 – 2013.....	31
Obr. 5: Proces naplňování dopravní politiky.....	32
Obr. 6: TEN -Transevropská síť.....	35
Obr. 7: Úrovně dopravního procesu.....	42
Obr. 8: Významná vodní doprava pro Evropu	46
Obr. 9: Mapa vodních cest	46
Obr. 10: Splavné vodní cesty v ČR.....	53
Obr. 11: Splavnění Labe do Pardubic.....	64
Obr. 12: Servisní ekologické plavidlo SP 150.....	65
Obr. 13: Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou.....	66
Obr. 14: Splavnění Odry do Ostravy.....	67
Obr. 15: Baťův kanál.....	68
Obr. 16: Vltavská vodní cesta.....	69
Obr. 17: Vývoj podílu počtu zaměstnanců v dopravě na celkovém počtu zaměstnanců a jejich podíl na tvorbě HDP.....	84
Obr. 18: Vývoj HDP a dotací do veřejné dopravy.....	84

Tabulka 1: Aktivity v námořní dopravě.....	16
Tabulka 2: Aktivity v námořní dopravě 2.....	17
Tabulka 3: Aktivity v námořní dopravě 3.....	18
Tabulka 4: Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu.....	52
Tabulka 5: Vnitrostátní nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách	78
Tabulka 6: Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách	79
Tabulka 7: Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu (km).....	80
Tabulka 8: Nehody ve vnitrozemské vodní dopravě.....	81
Tabulka 9: Spotřeba energie ve vnitrozemské vodní dopravě.....	82
Tabulka 10: Personální složení a profesní zodpovědnost členů EK pro období 2004 - 2009... 82	
Graf 1: Podíl jednotlivých druhů dopravy u přepravy zboží v EU.....	34
Graf 2: Podíl jednotlivých druhů dopravy u přepravy cestujících.....	34
Graf 3: Podíl dopravy na celkové spotřebě ropy.....	39
Graf 4: Podíl dopravy na produkci emisí oxidu uhličitého.....	39

Seznam použité symboliky

EHP	Evropský hospodářský prostor
EHS	Evropské hospodářské společenství
EK	Evropská komise
EOS	Evropské obranné společenství
ERDF	Evropský regionální rozvojový fond
ERM	Exchange Rate Mechanism
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
GDP	Gross Domestic Product - hrubý domácí produkt
MDČR	Ministerstvo dopravy České republiky
NAIADES	Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe
NTS	Notices to Skippers
RIS	River Information System
ŘVC	Ředitelství vodních cest
SES	Single European Sky - Jednotné evropské nebe
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SPS	Státní plavební správa
TEN	Projekt transevropská dopravní síť

Principy dopravní politiky EU a jejich aplikace v podmínkách ČR

TRAN	Committee on Transport and Tourism
7FP	Seventh Framework Programme - Sedmý rámcový program EU

1 Úvod

Doprava je nedílnou součástí každé moderní společnosti a v průběhu času její důležitost progresivně roste. Z hlediska působení na různé části společnosti lze pozorovat přímý vliv dopravy na způsob života lidí, strategii výrobních podniků nebo na municipální sféru (nutnost investic a údržby dopravní infrastruktury atp.) a další. Z těchto důvodů je dopravní politika nezbytnou a nedělitelnou součástí politických otázek všech aktérů na politické scéně. Členství České republiky v Evropské unii se ve vztahu vůči této instituci promítá v konceptech rozvoje jednotlivých druhů politik, otázkách financování výstavby dopravní infrastruktury, řešení otázek vlivu dopravy na životní prostředí a také v otázkách energetické bilance dopravy jako celku. Následující práce se proto zaměřuje na popis těchto vazeb a na definování možných vývojových směrů, a to jednak obecně a jednak na konkrétních příkladech vodní dopravy, neboť se jedná o zdánlivě minoritní druh dopravy, který je nicméně v evropském kontextu velmi rozvíjen.

2 Stanovení cílů diplomové práce

Práce má primárně za cíl provést průřezovou studii aplikace dopravních politik EU na národní rámec a jejich implementaci v podmínkách ČR. Dalším cílem je provést prakticky použitelný souhrn materiálů, které mohou sloužit pro rychlou orientaci v problematice a detailní rozpracování, a to především s akcentem na dopravní politiku v oblasti vnitrozemské vodní dopravy.

Cíle lze shrnout do následujících bodů:

1. Rešerše politik EU a způsoby jejich prosazování a implementací
2. Rešerše aktuálního stavu dopravní politiky EU a způsobů jejího legislativního zajištění na národních úrovních členských států
3. Analýza současného stavu dopravní politiky v EU a ČR a jejich vazby
4. Analýza současného stavu a perspektiv v oblasti lodní dopravy v ČR s návrhy zlepšení v odpovídajících resortech

S ohledem na množství relevantních informací, které mají interdisciplinární charakter, je součástí diplomové práce příloha ve formě CD, kde jsou uvedeny legislativní a jiné podklady pro rychlou orientaci v problematice.

3 Politiky Evropské unie a jejich specifické rysy

3.1 Historické základy Evropské unie

Myšlenka jednotné Evropy je poměrně stará. Hlavními stimuly k její postupné a praktické realizaci byly zejména světové války a poválečné stavy. V roce 1951 byla podepsána Pařížská dohoda, která zakládala Evropské společenství uhlí a oceli (ESUO), někdy se též nazývala Montánní unií. Dohodu podepsala Francie, Itálie, Lucembursko, Nizozemsko a Spolková Republika Německo. Smlouva o Evropském obranném společenství (EOS) byla podepsána o rok později (1952) v Paříži. Další smlouvy tohoto druhu, které byly podepsány, byly tzv. Římské smlouvy. Zakládaly Evropské hospodářské společenství (EHS) a Evropské společenství atomové energie (Euratom). Podepsány byly 25. března 1957 a v platnost vstoupily od 1. ledna 1958.

Společné instituce pro všechna tři vzniklá Společenství začaly fungovat od roku 1958. Instituce představovalo Parlamentní shromáždění a Soudní dvůr. Ostatní orgány mělo každé společenství samostatné, šlo o Radu ministrů a Komisi, tu u ESUO představoval Vysoký úřad. Celá šedesátá léta ovlivnil postoj francouzského prezidenta de Gaulla, který dvakrát vetoval vstup Spojeného království Velké Británie a Severního Irska do Evropské unie. Roku 1961 se přidružilo Řecko. Vnitřní cla mezi zeměmi Společenství byla odstraněna od poloviny roku 1968. O čtyři roky později, v roce 1972 byl vytvořen mechanismus směnných kursů (ERM). Představoval první stupeň k zavedení společné měny eura.

První rozšíření Společenství proběhlo k lednu 1973, jednalo se o Dánsko, Irsko a Spojené království Velké Británie a Severního Irska. S tímto rozšířením souvisel vznik Evropského regionálního rozvojového fondu (ERDF) v roce 1974. Ve stejném roce pak vznikla další instituce, Evropská rada, ovšem do primárního práva byla zanesena až po

přijetí Jednotného evropského aktu v roce 1986. Zmiňovaný jednotný akt vytvořil krom jiného formální základ pro Evropskou politickou spolupráci, čímž se vytyčila Společná zahraniční a bezpečnostní politika a posílily se pravomoci Společenství v dalších oblastech, jako např. v oblasti strukturální politiky, výzkumu a vývoje a technického rozvoje nebo ekologické politiky. Projevila se i nutnost a důležitost spolupráce v oblasti hospodářské a měnové politiky. Další významnou událostí v historii Společenství byly první přímé volby do Evropského parlamentu uskutečněné v roce 1979.

Druhé rozšíření Společenství se uskutečnilo v roce 1981 o jižní země Evropy, tedy o Řecko, Španělsko a Portugalsko.

V roce 1990 byly s cílem revize zakládajících smluv v Římě zahájeny dvě mezinárodní konference. Jejich jednání probíhalo celý rok a vyvrcholilo 9. a 10. prosince roku 1990 v Maastrichtu, kde se hlavy států a vlád dohodly na návrhu smlouvy o EU.

Evropský hospodářský prostor (EHP) byl vytvořen v říjnu roku 1991. Čtyři základní ekonomické svobody byly téměř úplně naplněny od ledna 1993. Další prioritou EU po dokončení jednotného vnitřního trhu se stala realizace projektu Hospodářské měnové unie.

Amsterodamská smlouva, které vešla v platnost 1. května 1999, zakotvila některé změny ve fungování EU. Jednalo se především o obsazování Komise, hlasování v Radě EU nebo o počet poslanců v Evropském parlamentu.

Dalším rozšířením v lednu 1995 přistoupilo Finsko, Rakousko a Švédsko.

Po smlouvě Amsterodamské následovala smlouva z Nice (jedná se o rok 2000). I z této smlouvy bylo patrné, že je zapotřebí hlubších institucionálních reforem.

Podrobnější pohled na vývoj EU a její politiku představovala Agenda 2000, akční program zkoumající mimo jiné jaký by mělo dopad další rozšiřování Unie.

V prosinci roku 2001 byla přijata Laekenská deklaráce. Tato deklaráce zavazuje Unii k větší demokratičnosti, transparentnosti a efektivnosti a k otevření cesty k vytvoření

ústavy. Rada také rozhodla, že má být svoláno zvláštní shromáždění, Konvent, ve kterém má být zastoupení hlavních účastníků diskuse.

Největší vlnou rozšíření byl rok 2004. K zemím Unie se připojilo dalších 10 členů, a to: Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Polsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko, Malta, Slovinsko a Kypr. K 1. lednu 2007 přistoupili ještě další dva noví členové: Rumunsko a Bulharsko.¹

3.2 Politiky Evropské unie

První roky integrace se země soustředily především na obchod a ekonomiku. V současné době se spektrum oblastí rozšířilo mnohem více, např. na oblast regionální politiky, ochranu spotřebitelů nebo oblast životního prostředí. Pokrývá prakticky celou oblast života občanů EU.

Politiky Evropské unie se dělí z hlediska pravomocí a kompetencí mezi Unii a členské státy. V oblastech výlučných kompetencí Unie si Unie sama vytváří vlastní pravidla a členské země mohou přijmout rozhodnutí pouze na základě jejího povolení. Tyto kompetence má EU zejména v oblastech měnové politiky, zahraničního obchodu, cel a v některých částech vnitřního trhu.

Mezi oblasti s výlučnými kompetencemi členských zemí patří hospodářská politika, vzdělání, zaměstnanost, ochrana veřejného zdraví, kultura a celní spolupráce. Tyto oblasti EU podporuje svou činností a disponuje doplňujícími kompetencemi, popř. provádí koordinační politiku.

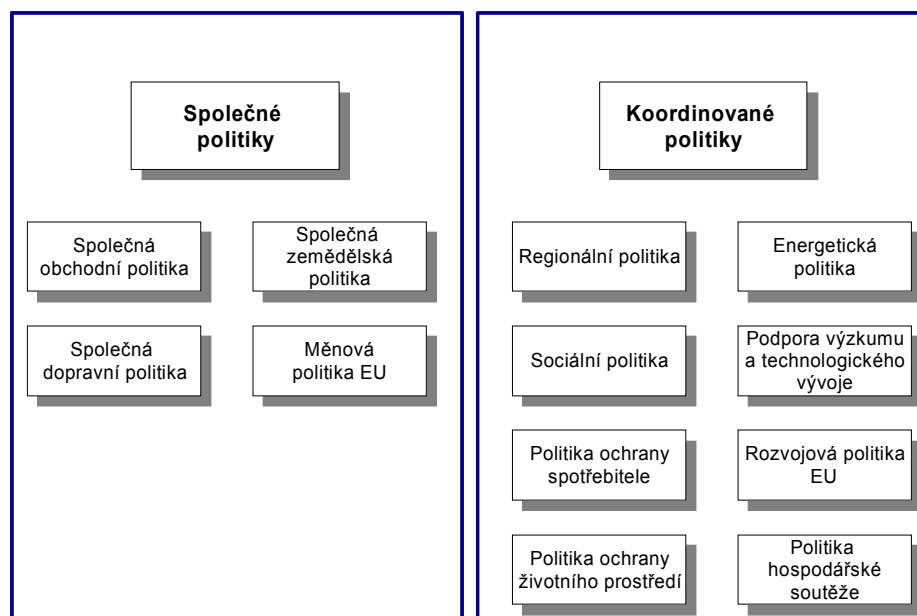
Pokud již neexistuje společná evropská úprava v oblastech se sdílenými kompetencemi, mohou vydávat vlastní legislativu nebo ji doplňovat i členské země. Do oblastí sdílených kompetencí patří především svoboda pohybu na vnitřním trhu, doprava, sociální politika, zemědělství a rybolov, ochrana životního prostředí, občanství Unie,

¹ On-line na <http://www.euroskop.cz/40558/clanek/strucna-historie-eu/>

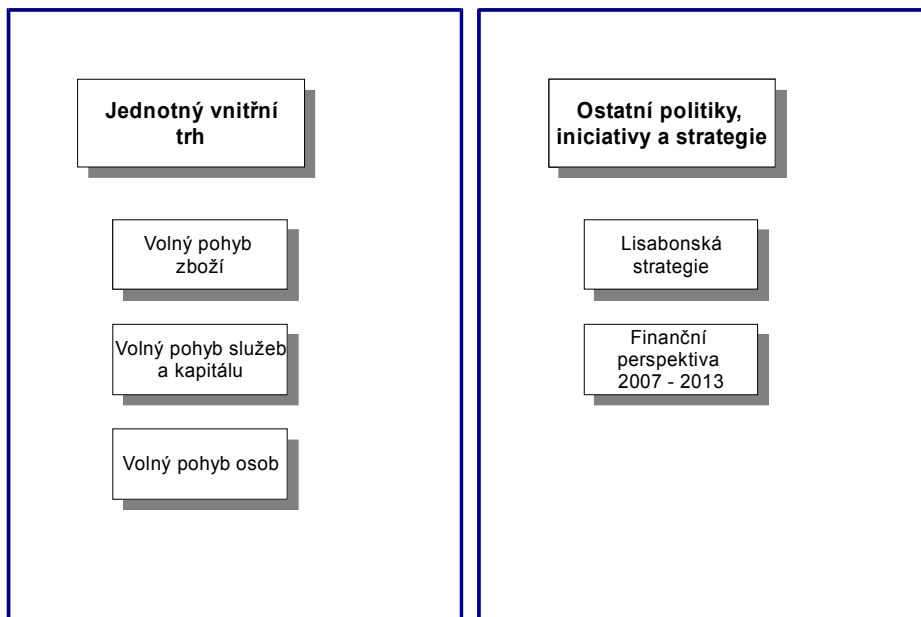
Principy dopravní politiky EU a jejich aplikace v podmínkách ČR

ochrana spotřebitele, politika pro podporu hospodářské a sociální soudržnosti, daně a vízová a přistěhovalecká daňová politika.

Ve všech ostatních oblastech zůstávají kompetence členským zemím. Zejména se jedná o oblasti vnitřní organizace, systému veřejné správy, justici, zdravotnictví, výši mezd atp. EU zde nemá právo přijímat žádná rozhodnutí.²



² On-line na <http://www.euroskop.cz/40442/118573/clanek/pilire-a-politiky-eu/politiky-eu/>



Obr. 1: Struktura politik dle působnosti orgánů EU/ES³

3.3 Tvorba politiky na parlamentní úrovni EU

3.3.1 Struktura

Evropský parlament je tvořen 785 poslanci, kteří jsou voleni na období pěti let přímým všeobecným hlasováním. Zasedání Parlamentu jsou veřejná. Poslanci se sdružují v tzv. politických frakcích. V současné době existuje sedm takovýchto frakcí plus poslanci, kteří nejsou do žádné z nich začleněni. Každý poslanec je členem politického výboru, výborů je v současné době 20 a specializují se na určité politické oblasti.⁴

Výbor, který se týká dopravní politiky, se nazývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch a má 51 členů, jeho předsedou je Costa Paolo.⁵

³ On-line na <http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/politiky-eu/1000521/>

⁴ On-line na <http://www.evropsky-parlament.cz/article.asp?id=5>

⁵ Předseda Výboru pro dopravu a cestovní ruch pro období 2007 - 2009

Výbor pro dopravu a cestovní ruch je zodpovědný zejména za:

1. Záležitosti týkající se vývoje kolektivní politiky pro železnice, silnice, vnitrozemní vodní cesty, námořní a leteckou dopravu. Konkrétně jde o:
 - a) společná pravidla platná pro dopravu uvnitř Evropské unie,
 - b) organizaci a vývoj transevropských sítí v oblasti dopravní infrastruktury,
 - c) obstarávání dopravní služby a vztahů na poli dopravy s třetími zeměmi,
 - d) dopravní bezpečnost
 - e) vztahy s mezinárodními dopravními subjekty a organizacemi.
2. Poštovní služby.
3. Cestovní ruch.⁶

3.3.2 Aktuální aktivity v kontextu vodní dopravy

Tabulka 1: Aktivity v námořní dopravě

Námořní doprava		
Návrh směrnice Evropskému Parlamentu a Radě na minimální úrovni výcviku námořnictva (přepřacovaný) COM (2007) 0610 - 2007/0219(COD) TRAN/6/54997	EPP/ED	PSE ALDE: UEN: VERTS Kusstatscher IND/DEM ITS

Zdroj: http://www.futureofeuropa.parlament.gv.at/comparl/tran/wip_en.pdf

⁶ On-line na http://www.europarl.europa.eu/committees/tran_home_en.htm

Tabulka 2: Aktivity v námořní dopravě 2

Námořní doprava				
Souhlas se závazky vlajkových států COM (2005) 0586 - 2005/0236(COD) - TRAN/6/34378 A6-0058/2007	VINCENZI / FERNANDES PSE	EPP: Jarzembowski ALDE: Ortuondo UEN: VERTS: Flautre GUE: Kohlíček IND/DEM: ITS:	EV: Duben 06 PR: Září 06 AM: 29. 9. 06 CA: Leden 07 Voted in ctee: 27. 2. 2007 Plenární hlasování: 29. 3. 2007	Aulehla/ kw
Občanská odpovědnost a finanční záruka majitelů lodí - COM(2005)0593 - 2005/0242(COD) - TRAN/6/33856 A6-0055/2007	SAVARY PSE <i>Opinion: JURI López- Istúriz White</i>	EPP: Kratsa ALDE: Sterckx UEN: VERTS: Auken GUE: Kohlíček IND/DEM: ITS:	EV: Duben 06 PR: Listopad 06 AM: 6. 12. 06 CA: Leden 07 Voted in ctee: 27. 2. 2007 Plenární hlasování: 29. 3. 2007	Préat/Gerochris tos/ vi
Společenská plavidla dopravního sledování a informačního systému - COM(2005)0589 - 2005/0239(COD) - TRAN/6/32955 A6-0086/2007	STERCKX ALDE <i>Názor: PECH Piecyk</i>	EPP: Kasoulides PSE: Piecyk UEN: VERTS: Auken GUE: Kohlíček IND/DEM: ITS:	EV: Duben 06 PR: Září 06 AM: 29. 9. 06 CA: Leden 06 Voted in ctee: 27. 2. 2007 Plenární hlasování: 25. 4. 2007	Damen/ kw
Vyšetřování nehod v sektoru námořní - COM(2005)0590 - 2005/0240(COD) - TRAN/6/34060 A6-0079/2007	KOHLICEK GUE	EPP: Wortmann-Kool PSE: Miguelez Ramos ALDE: Jensen UEN: VERTS: Auken IND/DEM: ITS:	EV: Duben 06 PR: Říjen 06 AM: 20. 10. 06 CA: Listopad 06 Voted in ctee: 27. 2. 2007 Plenární hlasování: 25. 4. 2007	Kugi/ kw

Zdroj: http://www.futureofeuropa.parlament.gv.at/comparl/tran/wip_en.pdf

Tabulka 3: Aktivity v námořní dopravě 3

Námořní doprava		
Integrovaná námořní policie pro Evropskou unii – COM (2007) 0654	PSE	PPE: ALDE: Ortuondo Larrea VERTS: Cramer UEN: GUE: IND/DEM: Blokland
Evropská přístavní policie – COM (2007) 0616	ORTUONDO LARREA ALDE	PPE: ALDE: VERTS: Cramer UEN: GUE: IND/DEM: Blokland

Zdroj: http://www.futureofeuropa.parliament.gv.at/comparl/tran/wip_en.pdf

3.3.3 Průběh tvorby politiky na parlamentní úrovni EU

Legislativní pravomoc je jednou ze základních pravomocí Evropského parlamentu. Společně s Radou přijímá evropské právní předpisy. Základním legislativním nástrojem je spolurozhodování Evropského parlamentu. Dalším nástrojem Parlamentu je zaujmutí stanoviska. Pravomoci Parlamentu v oblasti spolurozhodování byly rozšířeny Amsterodamskou smlouvou. Parlament většinou přijímá zprávy z výborů s tím, že je bude konkrétně směřovat do politiky EU.

Parlamentní výbory se schází na svých schůzích v Bruselu dvakrát za měsíc. Jejich jednání jsou veřejná. Poslanci v těchto výborech vypracovávají legislativní návrhy a zprávy z vlastní iniciativy, přikládají pozměňovací návrhy, o kterých se hlasuje. V některých případech dále vypracovávají zprávy, které jsou předloženy na plenárním zasedání. Návrhy jsou projednány Komisí a Radou.⁷

⁷ On-line na

<http://www.europarl.europa.eu/parliament/public/staticDisplay.do?id=45&pageRank=5&language=CS>

Postup legislativní práce:

- Komise předloží Evropskému parlamentu legislativní návrh. Příslušný výbor vypracuje zprávu a jmenuje zpravodaje (dále je možno požádat o stanovisko dalších výborů). Všichni přijmou stanoviska a předají ho příslušnému výboru.
- Poslanci a výbory, od kterých se žádá stanovisko, mohou předložit pozměňovací návrh, ten je posléze s případnými změnami přijat v příslušném výboru.
- Zprávu posuzují politické skupiny z politického hlediska.
- Závěrem se zpráva projedná na plenárním zasedání. Pozměňovací návrhy může ke zprávě podávat nejen příslušný výbor, ale také politické strany či stanovený počet poslanců. O zprávě Parlament hlasuje a přijímá tak svůj postoj k původnímu návrhu.

Spolurozhodování může probíhat jak v jednom, tak ve dvou či třech čteních.

Postup spolurozhodování:

- Předložení legislativního návrhu Komisí.
- Evropský parlament přijme svůj postoj na základě zprávy příslušného stálého výboru, navrhuje změny v návrhu Komise (pozměňovací návrhy) a tím uzavírá první čtení.
- Pozměňovací návrhy Parlamentu jsou buď Radou ministrů schváleny, nebo je změněno přijetím společného postoje. Pokud Rada ministrů pozměňovací návrhy přijme, je legislativní návrh přijat.
- Evropský parlament zaujme stanovisko ve druhém čtení na základě doporučení příslušného stálého výboru. Postoj Rady je buď absolutní většinou hlasů (tzn. 367 hlasů) všech poslanců schválen, zamítnut nebo změněn.
- Pozměňovací návrhy Parlamentu jsou Komisí vzaty v úvahu a Radě je předložen pozměněný návrh. Pozměňovací návrhy Parlamentu, které Komise začlenila do

návrhu, může Rada přijmout kvalifikovanou většinou nebo je jednomyslně změnit.

- Pokud se Parlament a Rada neshodnou, zasedá dohodovací výbor, který se skládá z členů Rady a z delegace Parlamentu k jednání. Toto jednání smí trvat maximálně šest týdnů. Delegace Evropského parlamentu je patnáctičlenná a předsedá jí jeden z místopředsedů Parlamentu. Jejím členem je vždy příslušný zpravodaj.
- Většinou strany dospějí k dohodě a ta má pak podobu společného návrhu.
- Dohoda musí být Parlamentem stvrzena ve třetím čtení. Není-li dohody dosaženo, návrh je považován za nepřijatý.⁸

Rozhodnutí, postoje a záznamy jednání Evropského parlamentu jsou uveřejňovány v Úředním věstníku Evropských společenství.

3.4 Tvorba politiky na exekutivní úrovni

3.4.1 Úvod

Energetika a doprava jsou dvě oblasti, pro které jsou vztahy se třetími zeměmi rozhodující. Doprava je zásadní v zajišťování mobility a ekonomik uvnitř EU, ale také ve vnějším světě, což je velmi významné a v období charakteristickém globalizací mnohem více patrné. Zelená kniha Evropské strategie pro udržitelnou, konkurenční a bezpečnou energii nedávno vydaná Komisí ukazuje, že zatímco ekonomika EU je energeticky intenzivní, energetické zdroje Společenství jsou omezené. Proto je EU závislá na externích zdrojích energie. Externí zdroje energie Evropské unie souvisejí se strategií navrženou v následujících dokumentech.

⁸ On-line na <http://www.evropsky-parlament.cz/article.asp?id=31>

3.4.2 Struktura

Generální ředitelství pro Energii a Dopravu, založené v Bruselu, podává zprávy Jaquesovi Barrotovi⁹, viceprezidentovi Evropské Komise z Francie zodpovědnému za dopravu, a Andrisovi Piebalgsovi¹⁰, komisaři pro Energetiku.¹¹

Generální ředitelství pro Energii a Dopravu v čele s Matthiasem Ruetem má více než tisíc zaměstnanců, kteří jsou rozděleni do deseti ředitelství rozmístěných v Bruselu a Lucemburku.¹²

Kromě vývoje dopravy a energetických politik ve Společenství, která zahrnují řešení státních subvencí, je Generální ředitelství pro Energii a Dopravu zodpovědné za řízení programů finanční podpory pro transevropské sítě, technologický vývoj a inovace.¹³

3.4.3 Bílá kniha – Evropská dopravní politika

Bílá kniha obsahuje strategie postupu při sjednocení Unie v oblasti dopravní politiky. Výchozím předpokladem jsou zejména emise CO₂, za které zodpovídá předně silniční doprava, a to více než osmdesát procenty. Hrozbou je růst těchto emisí až o polovinu od roku 1990 do roku 2010. Požadavkem strategie definované v této knize je snížení závislosti na ropě a nahrazení této závislosti použitím alternativních pohonných hmot.

Další důležitou strategií je tzv. Bílá kniha lodní dopravy. Ta definuje překážky efektivního rozvoje plavby, plavební provoz, oblast rekreační plavby, plavidla a jejich stavbu, provoz vodních cest, rozvoj přístavů a příslušné infrastruktury, rozvoj v oboru, priority výstavby vodních cest a koncepční představy. Tato oblast se stává důležitou,

⁹ Viceprezident Evropské komise zodpovědný za dopravu pro období 2004 - 2009.

¹⁰ Člen Evropské komise zodpovědný za energetiku pro období 2004 -2009.

¹¹ Personální složení a profesní zodpovědnost členů EK pro období 2004 - 2009 viz příloha.

¹² Organizační struktura Generálního ředitelství pro Energii a Dopravu viz příloha

¹³ On-line na http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/index_en.html

protože v novém tisíciletí představuje lodní doprava pro Českou republiku významnou dopravní politiku, a to jak z hlediska zahraničního obchodu, tak ve vnitrozemské přepravě.

3.4.4 Nástroje

Lepší využití energie a dopravní regulace

V širším kontextu Evropské vlády Komise vydala svou strategii pro zjednodušení regulace životního prostředí COM (2005) 535 založenou na následujících principech:

- a) EU by měla do regulace zasahovat pouze tehdy, pokud by navrhovaný postup mohl být dosažen lépe na úrovni Evropské unie a měla by sledovat všechny alternativy, které zahrnují společnou regulaci a samoregulaci.
- b) Všechny činnosti Evropské unie by neměly zacházet za hranice toho, co je nezbytné k dosažení politiky sledovaného cíle.
- c) Je nutné, aby byla regulace cenově příznivá, a aby se vybrala nejsnazší forma regulace.
- d) V tomto ohledu se zjednodušením zamýšlí vytvoření kvalitního právního rámce, který bude snáze pochopitelný, a jehož podstatou bude obsahová vyváženost pro hospodářské subjekty na národní úrovni. Aplikace se stane snadnější a efektivnější.¹⁴

¹⁴ Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Evropského parlamentu, Radě Evropského hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Provádění lisabonského programu Společenství: strategie pro zjednodušení právního prostředí KOM 2005 (535) on-line na <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:309:0018:0021:CS:PDF>

Hodnocení „Energie & Dopravy“

Jde o hodnocení principů řádného rozpočtového hospodaření a umožnění Generálnímu ředitelství Energie a Dopravy přizpůsobit svá rozhodnutí a zpřístupnit výsledky a vlivy těchto aktivit. Hodnocení může nabývat tvaru předběžné (ex ante) analýzy, meziprojektu nebo realizované (ex post) analýzy (článek 27 Finančního nařízení, který se využívá pro všeobecný rozpočet Evropského společenství, a článek 21 pravidel tohoto nařízení pro jeho realizaci). Hlavním cílem je hodnocení účinnosti, efektivnosti, platnosti a užitečnosti aktivit, které byly podniknuty uvnitř Generálního ředitelství, a zajištění rozšiřování a používání těchto výsledků.

Bezpečnost v Dopravě a & Energetice

Cílem této politiky je pochopení a realizace opatření, která vedou ke zdokonalení bezpečnosti, převážně v oblasti ochrany občanů proti terorismu.

V procesu spolupráce Generálního ředitelství dopravy a energie s druhou Komisí služby pokrývá subjekt práva vynucení administrativy (policie, právo, celní úřady atd.) s operátory dopravy a energie a s třetími zeměmi stejně jako významný mezinárodní institut. GŘ navrhuje legislativu, nástroje kontrolních programů a přerozděluje fondy pro výzkum. Návrh „bezpečnosti“ zahrnuje všechny aktivity zaměřené na fyzickou ochranu energie a dopravních zařízení a infrastruktury.

Státní subvence

Generální ředitelství pro energetiku a dopravu rozděluje státní subvence v oblasti dopravy a uhlí. Je také zapojeno do příprav rozhodnutí o státních subvencích dalších generálních ředitelství (Konkurence, Zemědělství, Rybolov).

Na internetových stránkách Generálního ředitelství je stanoven všeobecný legislativní rámec stanovující podmínky, za kterých smí být státní subvence schváleny. Na těchto stránkách můžete nalézt i úsek zvláštní legislativy a pravidel týkající se dopravy a uhlí a také zde můžete nalézt rozhodnutí Komise v této oblasti. V sekci Stížnosti

a procedury se také můžete dozvědět jak postupovat v případě, kdy chcete na Komisi podat stížnost o státní subvenci nebo chcete-li znát proceduru.

Evropské energické a dopravní fórum

Evropské energické a dopravní fórum je poradním výborem vytvořeným Evropskou komisí. Skládá se z vyšší úrovně představitelů, kteří pocházejí z rozsáhlé řady odvětví a činností v oblasti energie a dopravy.

Toto fórum je částí iniciativy Komise ke zlepšení Evropské vlády přes vzrůstající veřejnou součinnost, průhlednost a dialog mezi Komisí a zainteresovanými stranami.

3.5 Vliv národních politik na tvorbu politiky EU

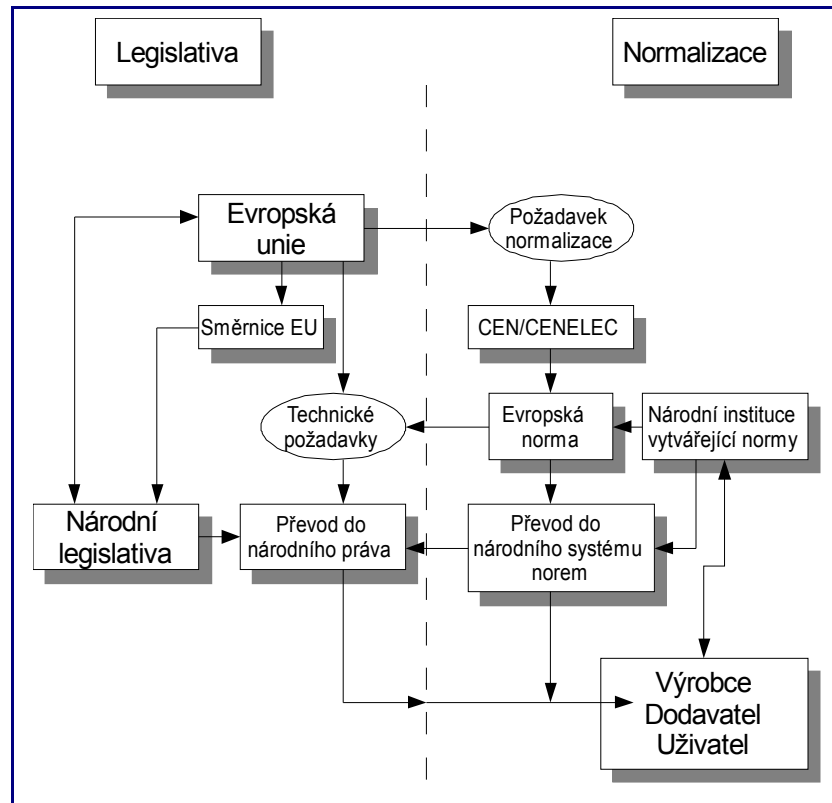
Dopravní politika je jednou ze společných politik EU, což znamená, že členské země delegovaly své pravomoci na orgány EU, a to na Radu, Parlament a Komisi. Realizaci vlastních tradic a představ členských států umožňuje předsednictví v Evropské radě, ve kterém se jednotlivé státy střídají po šesti měsících. Předsedou rady bývá většinou premiér předsedajícího státu a jednotlivým radám předsedají resortní ministři.¹⁵

Z analýzy a vyhodnocení Dopravní politiky České republiky z roku 1998, která byla součástí strategie sektoru dopravy v období před vstupem ČR do EU, vyšel návrh Dopravní politiky České republiky pro období od vstupu České republiky do EU. Tento návrh byl porovnáván i s Evropskou dopravní politikou pro rok 2010, která se stala po vstupu ČR do EU pro Českou republiku závazná. Právě Dopravní politika ČR odráží realitu dopravy v podmínkách ČR a hraje významnou roli pro tvorbu práva ČR a stejně tak je významná pro přípravu legislativy ES, což znamená, že významně může ovlivňovat způsob naplňování dopravní politiky, jež by měl reagovat a brát na vědomí specifické problémy dopravy v ČR.¹⁶

Vztah mezi legislativními a normalizačními procesy zobrazuje následující obrázek.

¹⁵ On-line na <http://dumfinanci.cz/ekonomika/predsednictvi-rade-evropske-unie>

¹⁶ On-line na http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/96113E82-1860-47D9-924C-AC51374EBDB2/0/MD_Predkladacizprava_DopravnipolitikaCRnaleta20052013.doc



Obr. 2: Vztah legislativních a normalizačních procesů v EU

4 Zásady a priority dopravní politiky EU

Dopravní politika je jednou ze společných politik Evropské unie vedle politiky zemědělské, obchodní a měnové. Je zakotvena ve Smlouvě o založení Evropského společenství v Hlavě V.

Význam dopravní politiky je přikládán volnému trhu. EU se snaží zmírňovat omezení pro podnikání v dopravě tak, aby firma z kteréhokoli členského státu mohla nabízet přepravu na území Unie za stejných podmínek jako jiné firmy. Požadavky EU jsou kladeny zejména na oblast bezpečnosti dopravy, práva cestujících a pracovníků v dopravě a jiné.

Ekologické aspekty dopravy jsou zohledňovány v Bílé knize dopravní politiky (pro rok 2010 s názvem Čas rozhodnutí). Jednou z hlavních snah je zvětšení vyváženosti mezi jednotlivými druhy dopravy, a to především převedením části silniční dopravy na vodní

cesty a na železniční tratě. Mezi další snahy EU patří zahrnutí ekologických škod vzešlých z dopravy do dopravních nákladů, podpora „čistších“ paliv a vytipování oblastí, které by měly být podporovány alternativními způsoby dopravy.

Významnou aktivitou EU v oblasti dopravy je projekt Transevropských dopravních sítí - TEN-T. Důležitost těchto sítí je patrná i z toho, že jsou též zakotveny ve Smlouvě o založení Evropského společenství, konkrétně v hlavě XV. Společenství zavádí a rozvíjí sítě v oblasti dopravních, telekomunikačních a energetických infrastruktur. Důvod, který vede k budování sítí, je ten, aby vnitřní trh fungoval bez obtíží a aby EU vytvořila lepší spojení mezi okrajovými či méně rozvinutými regiony a hospodářskými centry. Jinými slovy, aby EU byla hospodářsky a sociálně soudržná.¹⁷ (Problematika Transevropských dopravních sítí je více rozvedena v podkapitole 4.5).

4.1 Vývoj dopravní politiky

4.1.1 Do osmdesátých let

Zavedení společných pravidel pro oblast mezinárodní dopravy ustavila Římská smlouva. Konkrétně ustanovila, že uvnitř každého členského státu bude pro dopravce z dalších členských států zajištěn volný přístup k dopravním službám a zakázala jakoukoliv diskriminaci dopravních sektorů. Původně Římská smlouva nezahrnovala všechna odvětví dopravy, ale týkala se pouze vybraných sektorů. Nebyl zahrnut sektor dopravy námořní a letecké. Vystavením dopravního sektoru konkurenčnímu prostředí se měly snížit jeho náklady.

Žádný významnější posun v oblasti dopravní politiky nebyl až do zahájení společného vnitřního trhu zaznamenán. Omezené výsledky v této oblasti byly způsobeny také tím, že se členské státy snažily bránit své národní zájmy, v mnoha zemích působily monopoly v některých dopravních sektorech, a tudíž byly dotovány členskými státy. Dalším omezením v silniční dopravě byla existence národních kvót, které zvýhodňovaly

¹⁷ On-line na <http://www.ekolist.cz/eu-pol-dop.shtml>

domácí přepravce. Železnice byly závislé na dotacích a infrastruktura se nebudovala s ohledem na potřeby Společenství.

4.1.2 Rozvoj v osmdesátých letech

Ke změnám začalo docházet od poloviny osmdesátých let dvacátého století. V roce 1986 došlo k připojení námořní dopravy do společné dopravní politiky a rok poté i k připojení dopravy námořní.

Další změna proběhla v nákladní automobilové dopravě, která byla v roce 1988 liberalizována. Tento sektor dopravy je jedním z nejvýznamnějších, spočívá na něm hlavní tíha přepravy nákladů.

Námořní doprava se podřídila pravidlům volné soutěže. Nejen u letecké dopravy zavládla konkurence. V důsledku vytvoření konkurenčního prostředí se rozšířil rozsah a kvalita nabízených služeb, vytvořily se nové spoje, vylepšila se spojení s hlavními centry atp. V důsledku toho se kvalita dopravy ve Společenství zlepšila a snížily se i ceny. Nejpodstatněji se tato zlepšení projevila na dálnicích, v železničních koridorech, v námořních přístavech a na mezinárodních letištích.

4.2 Důvody vzniku společné dopravní politiky a její východiska

Pokud má být vnitřní trh funkční, musí postoupit integrace i v oblasti dopravy. Z těchto důvodů byla dopravní politika také zařazena mezi společné politiky.

Hlavní důvody vzniku dopravní politiky a její východiska jsou tedy následující:

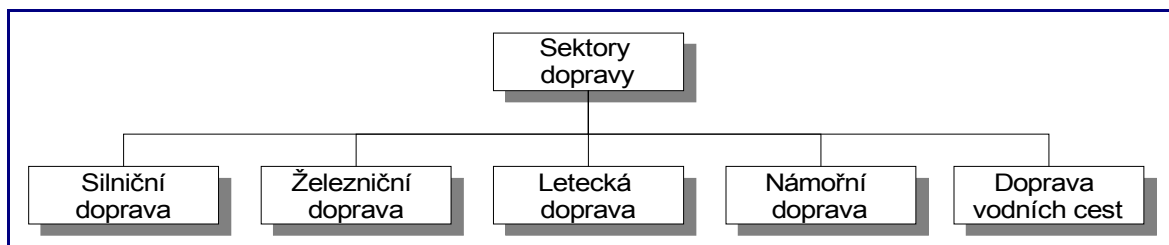
- Rozšiřování obchodu mezi členskými zeměmi.
- Napomáhání volnému pohybu zboží a služeb, společnost požaduje vyšší mobilitu osob i zboží v návaznosti na rozšíření Evropské unie.

Principy dopravní politiky EU a jejich aplikace v podmínkách ČR

- Omezit vliv dopravních nákladů na rozšiřování obchodu, vytvářet podmínky pro udržení konkurenceschopnosti dopravců nově přistoupených členských zemí (včetně České republiky).
- Velký podíl dopravy na veřejných investicích EU.
- Přeprava v jednotlivých druzích dopravy roste nerovnoměrně a prohlubují se disproporce v dělbě přepravní práce. Kongesce se projevuje zejména na hlavních silničních tazích a ve městech. Železnice vykazují nedostatečné kapacity v některých oblastech.
- Provozování veřejné dopravy, které je založeno na bázi oddělených dopravních systémů, není dostatečně funkční v propojení mezi kraji, integrované dopravní systémy jsou totiž organizovány jen v omezených územích, ve většině lokalit je pouze nadstavbou systému, nikoliv principem, který propojuje veškeré druhy dopravy ve všech regionech daného území.
- Preference individuální dopravy z důvodu nedostačující kvality a provázanosti veřejné dopravy.
- Nedostatečné napojení regionů na silniční, dálniční, železniční síť či na mezinárodní letiště.
- Omezené podmínky některých regionů na využívání jednotlivých druhů dopravní infrastruktury.
- Městská doprava není systémově řešena.
- Podíl telematiky zaostává za potřebami.
- Vliv na regionální rozvoj, životní prostředí (doprava je velkým zdrojem hluku a emisí škodlivých látek), utváření krajiny, spotřebu energie (veškerá opatření,

navržená v Dopravní politice, jsou realizována s respektováním ochrany území evropsky významných lokalit a ptačích oblastí soustavy Natura 2000), atd.¹⁸

Výše uvedené důvody vedly k vypracování společných pravidel, která harmonizují dopravní předpisy a rozvíjí dopravu mezi státy a v členských zemích. Harmonizace je složitá zejména proto, že dopravu tvoří více sektorů, které se vzájemně podstatně liší.



Obr. 3: Sektory dopravy

4.3 Struktura priorit a cílů dopravní politiky

Celá dopravní politika vychází z globálního cíle, který se rozvíjí na priority.

Globálním cílem je vytvoření podmínek pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položení základů, ze kterých budou vycházet změny proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.

Prvními z těchto priorit jsou průřezové priority.

Mezi tyto priority patří zavedení výsledků výzkumu a vývoje, progresivních technologií včetně telematiky; rovnost šancí a sociální politika; vytvoření podmínek pro konkurenceschopnost českých dopravců na otevřeném trhu; omezení vlivu dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví, které mají být v principu udržitelného rozvoje.

Tyto priority mají obecnou platnost.

Dalšími prioritami jsou specifické priority.

¹⁸ Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. On -line na www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

Tyto priority jsou následující: dosáhnout vhodné dělby přepravní práce zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu mezi různými druhy dopravy; zajistit kvalitní infrastrukturu; zajistit financování v dopravním sektoru; zvýšit bezpečnost dopravy; podporovat rozvoj dopravy v jednotlivých regionech.

Vertikální priority jsou zpracovány do jednotlivých problémových okruhů, kterými jsou specifické cíle. Ty jsou naplňovány pomocí jednotlivých opatření, které z nich vycházejí.

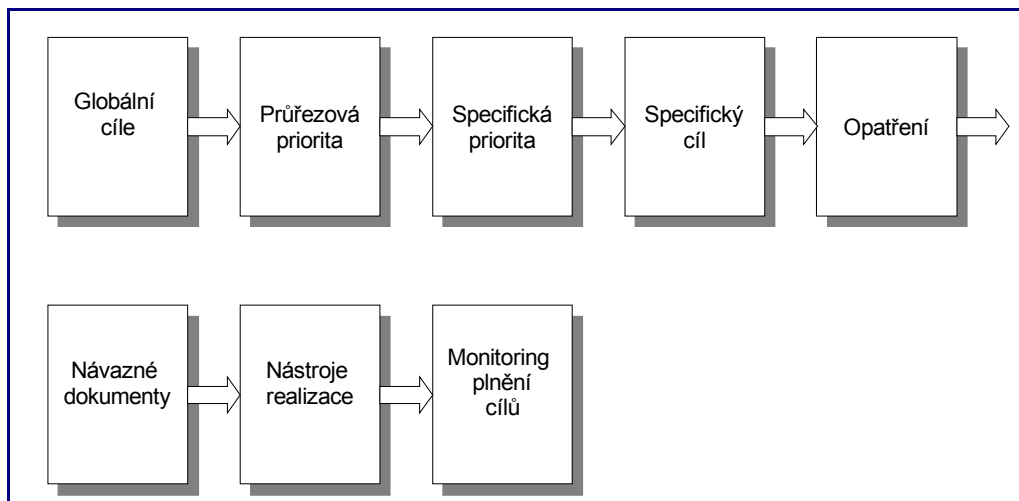
Návazné strategické dokumenty jsou:

- Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury,
- strategie podpory dopravní obsluhy území,
- a další návazné strategické dokumenty.

Mezi nástroje realizace patří zejména nástroje právní, ekonomické a informační.¹⁹

Plnění cílů se monitoruje indikátory dopravní politiky. Tyto indikátory budou hodnoceny v letech 2010 a 2013 a budou se porovnávat k roku 2005.

¹⁹ Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. On-line na www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

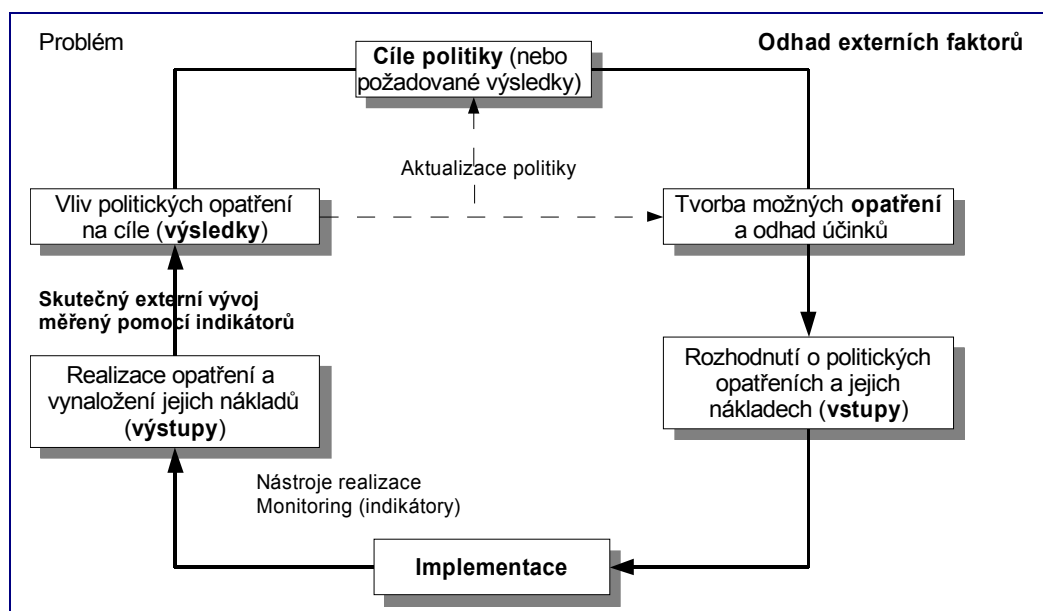


Obr. 4: Struktura priorit a cílů dopravní politiky pro léta 2005 – 2013

Soubor indikátorů dopravní politiky se soustřeďuje na následující oblasti:

- Dosažení dělby přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy rovnými podmínkami na dopravním trhu.
 - Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace.
 - Harmonizace podmínek přepravního trhu a zpoplatnění uživatele.
 - Zkvalitnění přepravní práce v osobní a nákladní dopravě.
 - Transformace železničního sektoru.
 - Zkvalitnění přepravních služeb pro uživatele.
- Zajištění kvalitní dopravní infrastruktury.
 - Údržba a obnova stávající dopravní infrastruktury.
 - Výstavba a modernizace dopravní infrastruktury.
- Zajištění financování v dopravním sektoru.
 - Optimalizace úhrad za veřejné služby.

- Zajištění financování dopravní infrastruktury.
- Financování obnovy dopravních prostředků.
- Financování výzkumu a vývoje.
- Zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy.
 - Vnitřní bezpečnost dopravy.
 - Vnější bezpečnost dopravy.
- Podpora rozvoje dopravy v regionech.²⁰



Obr. 5: Proces naplňování dopravní politiky

²⁰ Soubor indikátorů dopravní politiky. Příloha č. 2 k Dopravní politice České republiky pro léta 2005 – 2013. Červen 2005. On - line na www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

4.4 Přehled činností Evropské unie v oblasti dopravy

Současný charakter dopravy a míra jejího růstu je neudržitelný.

Nejvíce patrná je díky otevřeným hranicím a dostupným cenám dopravy mobilita občanů a přeprava zboží bez překážek. Schopnost rychlé a účinné přepravy je pro Evropskou unii zásadní ve snaze o zajištění dynamického hospodářství a soudržné společnosti.

Odvětví dopravy vytváří 10 % hrubého domácího produktu Evropské unie (v přepočtu na eura za rok tvoří tento podíl cca bilion). Odvětví poskytuje více než deset milionů pracovních míst.

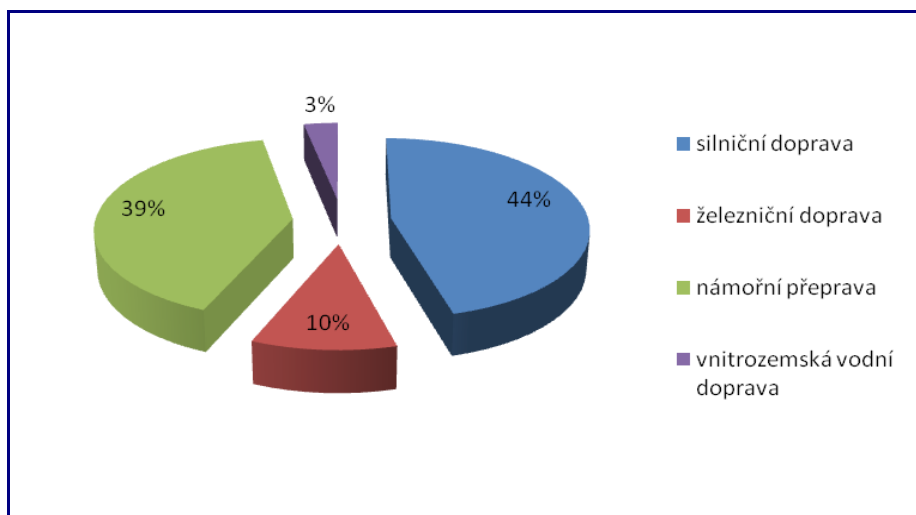
Objem přepravy zboží a osob na dlouhé vzdálenosti roste. K nárůstu však dochází zejména v silniční nákladní dopravě, a to mezi novými členskými zeměmi a zbylými zeměmi EU.

Velkou zátěž pro dopravní systémy představuje trvalý růst mobility. Zvyšuje se znečišťování životního prostředí, přetěžují se silnice a letiště a zvyšuje se spotřeba paliv.

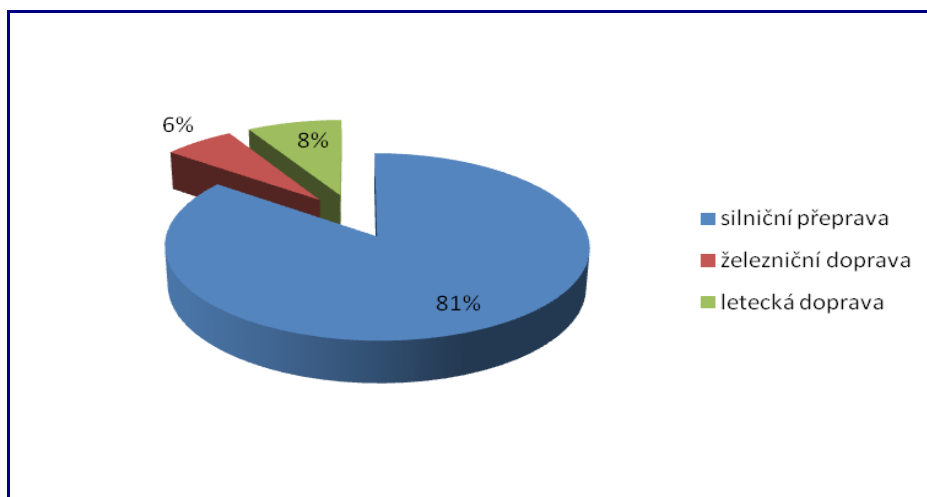
Dopravní politika z velké části spadá pod vlády jednotlivých členských států, je však snahou, aby měl evropský trh jednotnou dopravní infrastrukturu. Evropská unie zpřístupnila dopravní trhy odvětví silniční a letecké dopravy hospodářské soutěži.

Hlavním problémem dopravy v současné době je přetížení, stále se zvyšuje využívání dopravy silniční. Aby se dosáhlo přesunutí části nákladů ze silnic na další druhy dopravy (železniční, vodní), zavádějí se pro silniční dopravu nejrůznější poplatky, např. dálniční mýto či tzv. poplatek za znečišťování. Dalším problémem je znečištění životního prostředí a také roztržitost dopravních systémů, které se projevuje špatným spojením s odlehlými regiony a nedostatečným propojením regionálních a vnitrostátních sítí.

Podíl přepravovaného zboží jednotlivými druhy dopravy v EU ukazují následující grafy.



Graf 1: Podíl jednotlivých druhů dopravy u přepravy zboží v EU



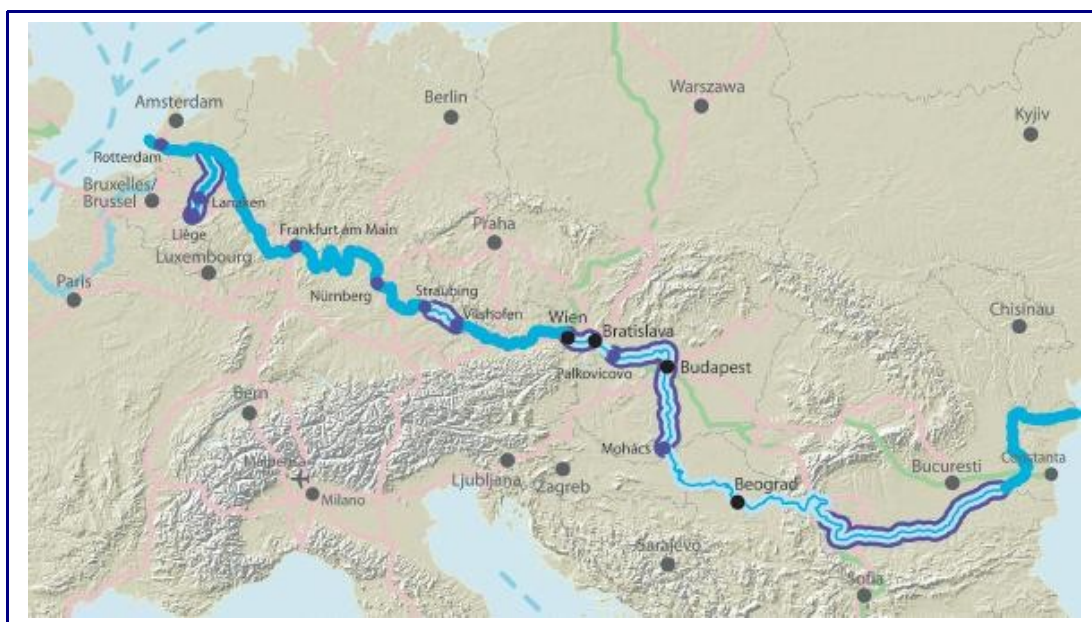
Graf 2: Podíl jednotlivých druhů dopravy u přepravy cestujících

Hlavním faktorem udržitelné dopravní politiky je přechod přepravy zboží a osob ze silnic k méně znečišťujícím způsobům dopravy. Další hledisko představuje schopnost integrace různých způsobů dopravy kombinováním prvků buď silnice – železnice, moře – železnice nebo železnice – vzduch, tzv. multimodální doprava.²¹

²¹ On-line na http://europa.eu/pol/trans/overview_cs.htm

4.5 Projekt transevropských sítí

Nové aktivity se v Evropské unii začaly rozvíjet po přijetí Maastrichtské smlouvy. Jednalo se o projekt transevropských sítí. Tyto sítě existují ve třech sférách činnosti, a to do oblasti dopravy (dopravní transevropské sítě TEN-T), do oblasti telekomunikační (telekomunikační transevropské sítě eTEN) a oblasti energetické (energetické transevropské sítě TEN-E). Spolu s těmito sítěmi se budují i ropovody a plynovody. Tyto sítě mají za účel dovršení prostoru bez vnitřních hranic. Mají usnadňovat propojení různých částí EU a zkrátit přepravní vzdálenost.²²



Obr. 6: TEN -Transevropská síť

Dovršení prostoru bez hranic však není jediným cílem.

Mezi další cíle transevropských sítí patří:

- Přispění k sociální a ekonomické soudržnosti bohatších regionů s méně vyspělými regiony.
- Urychlení ekonomického rozvoje zaostalých regionů a snížení rozdílů v HDP na obyvatele.

²² On-line na http://ec.europa.eu/ceskarepublika/information/glossary/term_238_cs.htm.

- Stanovení priorit při rozvíjení infrastruktury.
- Upevnění konkurenceschopnosti, vytvoření nových trhů a vytvoření nových pracovních příležitostí v zemích EU.
- Vytvoření spojení s přidruženými zeměmi.
- Odstranění problémových míst na hlavní východozápadní vnitrozemské vodní cestě spojující Rýn, Mohan a Dunaj.
- Program na regulaci dopravy na rušných plavebních cestách u pobřeží EU.
- Modernizace několika severojižních a východozápadních železničních tras.

4.5.1 Program priorit pro rozvoj dopravy

V rámci projektu transevropských sítí byl v roce 1994 přijat program priorit pro rozvoj dopravy. Tento program obsahuje čtrnáct aktivit, převážně v dopravě železniční. V důsledku těchto aktivit má být vystavěno sto tisíc kilometrů železničních tratí, které budou umožňovat pohyb rychlovlakům, ty budou spojovat centra Evropské unie. Tratě tedy budou stavěny na rychlost 250 km/hodinu.

4.5.2 Zapojení České republiky

Česká republika se do projektu transevropských sítí zapojila také. Součástí přístupové smlouvy České republiky k EU se stala i mapa existujících a plánovaných komunikací nejvyššího řádu na území ČR. K 29. dubnu 2004 byl v EU stanoven i horizont, do kdy má být celá tato síť včetně tohoto směru dobudována, tímto horizontem se stal rok 2020. Při modernizaci dopravní infrastruktury Česká republika přihlíží právě k projektu transevropských sítí a využívá zdroje, které Evropská unie nabízí. V souladu s tímto programem jsou vystavovány např. dálnice D8 a D47, podléhá mu modernizace železničního koridoru, který spojuje Českou republiku s Německem a Rakouskem atp.²³

²³ On-line na <http://businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/spolecna-dopravni-politika-eu/1000521/10918/#duvody>.

Kromě prostředků z Evropské unie je projekt transevropských sítí v České republice financován ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI). Z tohoto fondu jde většina finančních prostředků na výstavbu dálnic a rychlostních silnic.

4.6 Jednotné evropské nebe

Single European Sky (SES) = Jednotné evropské nebe je dalším projektem Evropské komise, tentokrát v oblasti letecké dopravy. Cílem je zvýšit kapacitu a propustnost vzdušného prostoru při zachování vysoké míry bezpečnosti s vysokou kvalitou poskytovaných služeb. Principem je změna současné podoby poskytovaných provozních služeb.

V současné době existuje v Evropě 65 oblastních středisek řízení letového provozu. Tato střediska při vykonávání činností respektují státní hranice jednotlivých států. Toto rozdělení je založeno na stejných principech, které byly v šedesátých letech minulého století.

Impulsem, který vedl k zahájení projektu Jednotného evropského nebe, byl nárůst průměrného zpoždění, které s sebou přinášelo velké zvýšení nákladů pro letecké dopravce. Na vývoj leteckého provozu byly zpracovány i nejrůznější prognózy, které ukázaly, že by se pohyb ve vzdušném prostoru měl v roce 2010 zvýšit až na 12 milionů letů, což bylo dalším podnětem pro realizaci jistých změn v letecké dopravě.

Evropská komise zahájila přípravu legislativních návrhů pro daný projekt na základě doporučení, které vyplývalo ze závěrečné zprávy expertní komise. Legislativní příprava probíhala pod vedením evropské komisařky pro dopravu a energetiku Loyoly de Palacio.²⁴ Definitivní podoba čtyř základních normativních aktů, které tvoří právní rámec Jednotného evropského nebe, byla schválena Evropským parlamentem a Radou EU dne 10. března 2004, čímž byl legislativní proces ukončen.²⁵

²⁴ Loyola de Palacio byla zodpovědná za dopravu a energetiku v letech 1999 – 2004.

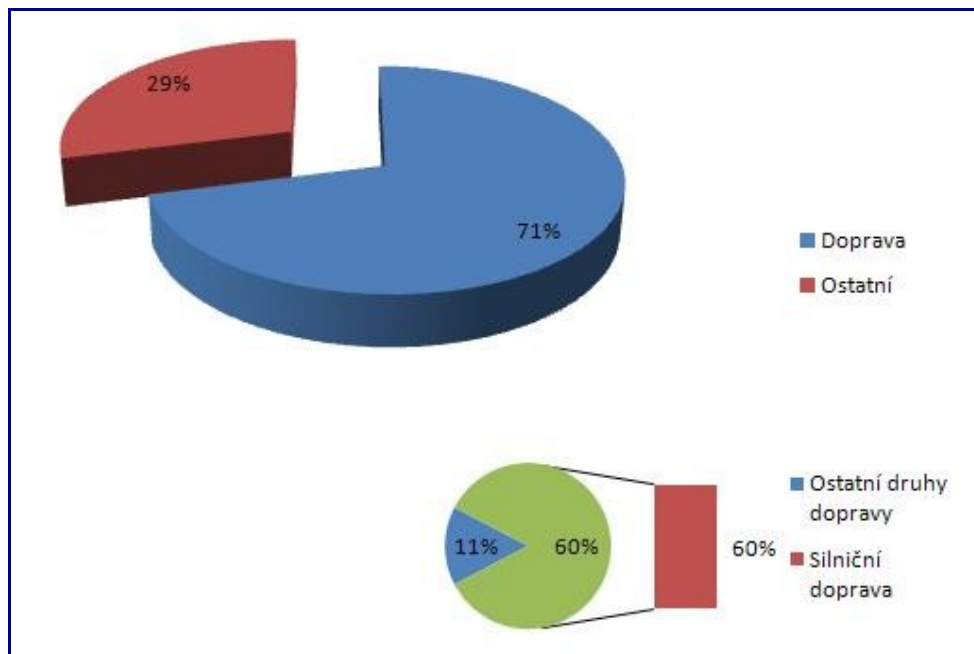
²⁵ On-line na http://www.rlp.cz/generate_page.php3?page_id=839

4.7 Udržitelná mobilita Evropy

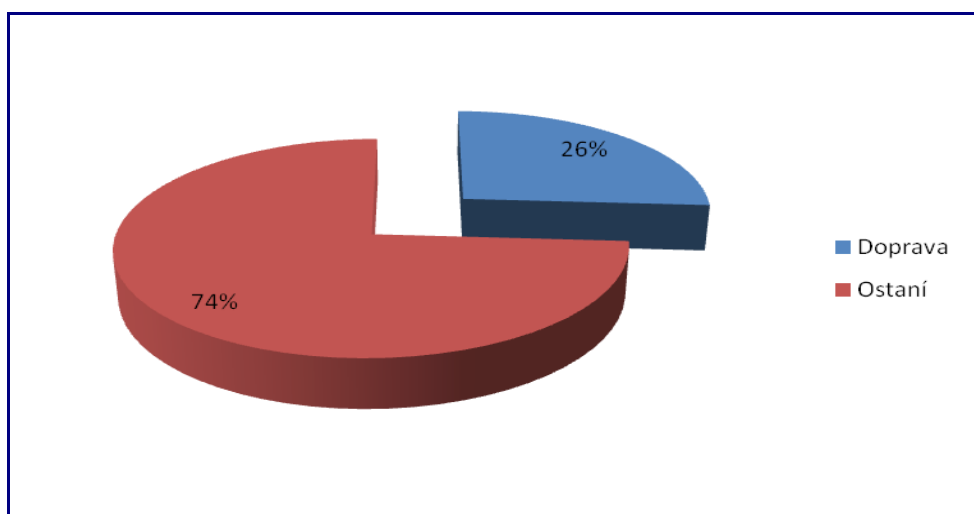
Udržitelná mobilita Evropy je dokument, který vznikl v důsledku střednědobé revize Bílé knihy o dopravní politice Evropské unie v roce 2001. V dopravní politice došlo k jistým změnám, které jsou zde zohledněny. Jedná se např. o otevřené obchodní podmínky na železnici, transevropské sítě v leteckém provozu, posílení práv cestujících v letecké dopravě či zavedení politiky Jednotného evropského nebe.

Cíle nové dopravní politiky EU:

- Odstranění negativních vlivů při rozvoji dopravy a optimální využívání všech způsobů dopravy – prostřednictvím integrace způsobů dopravy do efektivních logistických řetězců;
- dosažení energetické efektivity a zahájení programu ekologicky poháněných dopravních prostředků;
- zlepšení dopravy ve městech – zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty atp. (Zveřejnění Zelené knihy o městské dopravě v roce 2007)



Graf 3: Podíl dopravy na celkové spotřebě ropy



Graf 4: Podíl dopravy na produkci emisí oxidu uhličitého

Z výše uvedených grafů je patrné, že je nutné snížit závislost dopravy na ropě a zvýšit udržitelnost dopravy. Za tímto účelem předložila v roce 2007 Komise strategický

plán pro energetické technologie a v roce 2009 by měla Komise předložit program, který se bude týkat ekologicky poháněných vozidel.²⁶

4.8 Současná evropská dopravní politika

Program dopravního rozvoje stanovuje Bílá kniha. Každému odvětví dopravy v něm stanovuje jisté cíle, některé z nich se již provádějí. V současné době je platný program z roku 2001, který byl stanoven na deset let. Základem tohoto programu jsou tři pilíře.

Prvním z těchto pilířů je převedení části přepravovaného zboží na železnici, námořní a říční dopravu, a to z ekologických důvodů.

Dalším pilířem je posílení propojenosti národních dopravních systémů v Evropě.

A v neposlední řadě jde o usnadnění propojení mezinárodní dopravy pomocí technologických inovací. Důležitou roli v tomto bodě bude hrát systém satelitní navigace - Galileo.

K dosažení jednotlivých cílů navrhuje Komise různé kroky.

Příklady doporučení Komise:

- Odstranění technických překážek v mezinárodní dopravě;
- posílení práv cestujících;
- rozvoj navigačního systému Galileo;
- ochrana životního prostředí – dodržováním limitů hluku a emisí CO₂. Životní prostředí je celosvětovou záležitostí. EU se na ochraně životního prostředí podílí velkou měrou, a to na třetině leteckého provozu a na dvou

²⁶ On - line na

http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_transport_policy_review_en.pdf

pětinách námořní dopravy. Ovšem je zřejmé, že v mezinárodních jednáních by země Unie měly vystupovat jednotně.

- atd.²⁷

Rada ministrů v roce 2004 dosáhla dohody o prodloužení povinné doby odpočinku pro řidiče nákladních vozů z osmi hodin na devět a omezila celkové doby řízení na 56 hodin týdně, což je součástí širšího programu bezpečnosti, který má za cíl snížit počet úmrtí na silnicích do roku 2010.

Další cíle Bílé knihy:

- Zvrátit pokles podílu železnic na osobní a nákladní dopravě. Aby přešla nákladní doprava na železnice, musí vlaky zvýšit svou průměrnou rychlost, která je v současné době velmi nízká, a zdokonalit úroveň služeb.
- Odstranit zpoždění letového provozu.
- Investovat do námořní a vnitrozemské vodní přepravy, zdokonalit přístavní služby, zvýšit bezpečnost v námořní přepravě.
- Kombinovat různé druhy dopravy tak, aby se zvyšovala účinnost, zmenšovalo přetížení, klesaly náklady a zmenšovalo se znečištění ovzduší.
- Zavedení integrovaných systémů na vydávání jízdenek a odbavování zavazadel při použití více druhů dopravy.²⁸

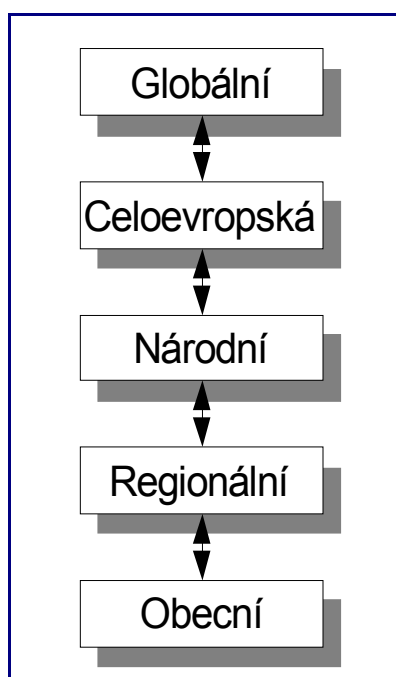
²⁷ On-line na http://www.europarl.europa.eu/news/public/story_page/062-3543-057-02-09-910-20070222STO03534-2007-26-02-2007/default_cs.htm

²⁸ On-line na http://europa.eu/pol/trans/overview_cs.htm

5 Legislativní zajištění implementace principů dopravní politiky EU

5.1 Úvod do problematiky

Dopravní proces má velmi široký rozměr. Je důležité, aby na sebe jednotlivé úrovně procesu navazovaly, byly provázány a byl v nich uplatňován princip subsidiarity, tj. aby problémy byly řešeny co nejdříve občanovi, tzn. na co nejnižší úrovni tak, aby to bylo co nejvíce efektivní.



Obr. 7: Úrovně dopravního procesu

Národní dopravní politiky vycházejí z několika zdrojů.

Mezi zdroje národní dopravní politiky v České republice patří Bílá kniha Evropské unie, a to Evropská dopravní politika do roku 2010 s podtitulem Čas rozhodnout. Dalším zdrojem je Dopravní politika České republiky z roku 1998, kde dochází k provázání cílů dopravní politiky České republiky s podmínkami členství v Evropské unii. Mezi další zdroje patří SWOT analýza, kterou zpracovalo Ministerstvo dopravy v prosinci roku 2002. Posledním zdrojem je Strategie udržitelného rozvoje ČR, tu schválila vláda v prosinci roku 2004 usnesením č. 1242/2004.

5.2 Způsoby implementace legislativy na národní úrovni

Česká republika přijímá a uplatňuje *acquis communautaire* v oblastech dopravy pozemní, letecké a námořní. Referenčním datem přístupu České republiky k Evropské unii je 1. 1. 2003. Každý členský stát smí v oblasti dopravní politiky požádat o přechodné období. Česká republika však žádnou takovou žádost neuplatnila, protože neočekávala žádné komplikace a problémy, které by souvisely se vstupem relevantní legislativy v platnost nebo s jejím uplatňováním. Když Česká republika vstupovala do Evropské unie, byly všechny administrativní struktury, které jsou nutné k uplatňování a vynucování komunitární legislativy v dopravě, funkční. Jako hlavní administrativní struktura vystupuje Ministerstvo dopravy a spojů.

Dopravní politika České republiky si klade za cíl stejné cíle jako dopravní politika EU. Mezi tyto cíle se řadí např.:

- Zajištění aplikace harmonizace a vyváženosti mezi jednotlivými druhy dopravy,
- revitalizace železniční dopravy,
- úprava zpoplatnění služeb v dopravní infrastruktuře,
- zajištění bezpečnosti,
- plná veřejná dopravní obslužnost při minimalizaci negativních dopadů na životní prostředí.

5.2.1 Implementace v oblasti vnitrozemské vodní dopravy

Nařízení a směrnice, které se týkají přístupu na trh, liberalizace, technické způsobilosti plavidel, vrakovacího fondu, volnosti kabotáže pro členské země²⁹, způsobilosti vůdce plavidla k jeho vedení a řešení kategorie malých a velkých plavidel, implementuje do české legislativy zákon č. 114/1995 Sb., O vnitrozemské plavbě.

- Přístup na trh vnitrozemské vodní dopravy – důraz je kladen zejména na bezúhonnost a odbornou způsobilost, která je vykazována u zkoušek před státními orgány z předmětů, které odpovídají příslušné směrnici ES, a pětiletou praxí.
- Technická způsobilost – je v souladu se Směrnicí 82/714/EHS. Pokud dojde k nějaké plánované novelizaci uvedené směrnice, je Česká republika připravena tyto změny do své legislativy zapracovat.
- Vrakovací fond – tato problematika není v současné době nijak upravena, avšak ČR akceptuje Nařízení ES 718/1999.
- Kabotáž – byla oboustranně umožněna v den vstupu České republiky do Evropské unie.
- Způsobilost vůdce plavidla k jeho vedení – tato způsobilost se řeší zkouškou před státním orgánem. Zkušební předměty korespondují se Směrnicí 76/914/EHS.
- Kategorie velkých a malých plavidel – je v České republice řešena stejně jako v právu Evropského společenství.

Výše uvedený zákon vytvářel předpoklady k tomu, aby reciproční uznávání lodních osvědčení nabylo účinnosti dnem vstupu ČR do EU.

²⁹ Kabotáž v lodní dopravě znamená právo připustit provoz mezi přístavy na vlastním státním území pouze lodím plujícím pod vlajkou tohoto státu.

Česká republika byla od počátku roku 1997 připravena k podpisu mnohostranné dohody o vnitrozemské plavbě mezi ES a Polskou, Slovenskou a Českou republikou.³⁰

6 Specifické rysy „evropské“ vodní dopravy

6.1 Základní informace

Evropská komise vydala na začátku roku 2006 první vyčerpávající vývoj programů pro dopravu na vnitrozemských vodních cestách k podpoře lepšího využití řek a vodních kanálů pro nákladní dopravu napříč Evropou.

V polovině roku 2006 Evropská komise zhodnotila všechny cíle dopravní politiky od roku 2001 v odezvě na hlavní výzvy, jakými byly dopravní kongesce, energetická bezpečnost a globální oteplování. Komise zaostřuje svou politiku na efektivitu, inovace, logistiku a zelenou dopravu. S těmito cíly jde dopravní politika do srdce Lisabonského programu, tak jako se staly pro vnitrozemskou dopravu programy NAIADES plnou částí dopravní politiky EU.

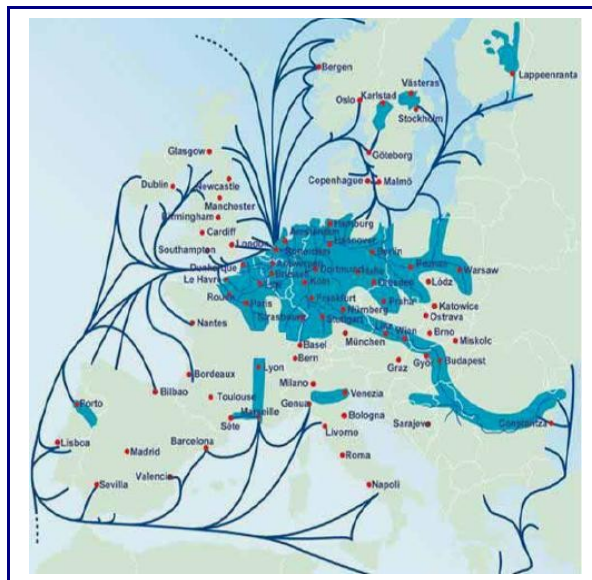
Akční programy jsou zaostřeny na pět strategických oblastí:

- 1) Vytvoření příznivých podmínek pro služby a získání nových trhů.
- 2) Stimulování modernizace a inovace flotil.
- 3) Přitahování nových pracovníků a zvyšování investic lidského kapitálu.
- 4) Propagace vnitrozemských dopravních cest.
- 5) Poskytování adekvátní infrastruktury vnitrozemských vodních cest.

Program se sestává z podpory a opatření politických a legislativních a je adresovaný pro všechny činitele vnitrozemských vodních cest, členské státy a Evropskou unii. Časový rámec pro naplnění plánu je v období let 2006 - 2013.³¹

³⁰ On-line na <http://www.ekolist.cz/eu-cr-pozicdok9.shtml>

³¹ On-line na <http://www.euroskop.cz/22971660/clanek-zpravodajstvi/aktuality-z-evropske-unie/>



Obr. 8: Významná vodní doprava pro Evropu



Obr. 9: Mapa vodních cest³²

³² On-line na <http://www.evd.cz/cs/mapa-vodnich-cest>

6.2 Aktuální problematika a perspektivy evropské vodní dopravy

6.2.1 Sedmý rámcový program EU (FP7)

Tento hlavní nástroj Evropské unie slouží pro financování výzkumu v Evropě v období 2007 - 2013. FP7 podporuje výzkum ve vybraných prioritních oblastech, skládá se ze čtyř hlavních bloků aktivit formulujících čtyři specifické programy plus pátý specifický program nukleárního výzkumu. Mezi oblasti spolupráce patří právě mimo jiné i doprava (včetně aeronautiky).

Rozpočet na dopravu je pro období 2007 – 2013 4,1 miliard € (celkový rozpočet pro oblast spolupráce činí 32 miliard €). Doprava je jednou z evropských pevností – letecká doprava přispívá 2,6 % GDP Evropské Unie se 3,1 miliony pracovními místy a pozemní doprava tvoří 11% GDP EU a zaměstnává 16 milionů lidí. Ale doprava je také zodpovědná za 25% všech emisí CO₂ v EU.

Během FP7 budou nejméně 4 miliardy € alokovány do fondů EU výzkumu a vývoje bezpečnějších, „zelenějších“ a „chytřejších“ Evropských dopravních systémů pro blaho všech občanů. Výzkum v dopravě bude také mít přímý dopad na ostatní hlavní oblasti jako je obchod, konkurence, zaměstnanost, životní prostředí, soudržnost, energie a vnitřní trh.

Potřeba nové dopravní sítě a infrastruktury v Evropě roste, stejně jako rostou výdaje na výzkum. Také vývoj technologií v podpoře nového systému Galileo a jejich aplikací bude podstatný v zavádění evropských politik.

Aktivity se představí jednotlivým adresátům během celé doby trvání FP7 a budou to:

- Aeronautika a letecká doprava (redukce emisí, práce na motorech a alternativních palivech, letecký dopravní management, bezpečnostní aspekt letecké dopravy, environmentálně účinné letectvo).

- Udržitelná hladina dopravy – železnice, silnice a vodní cesty (vývoj v nezávadnosti a účinnosti motorů a sil vlaků, redukce dopadů na změny klimatu, intermodální regionální a národní doprava, čisté a bezpečné dopravní prostředky, stavba infrastruktury a údržba, integrační architektura).
- Podpora evropského globálního satelitního navigačního systému – Galileo a EGNOS (navigační a časové služby, účinné využívání satelitní navigace).

Investice v dopravním výzkumu je nutná k zajištění toho, aby evropský dopravní průmysl získal technologické výhody zaručující celkovou konkurenceschopnost.³³

6.2.2 Akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 – 2013

Akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 až 2013 - Navigation and Inland Waterway Action and Development in Europe – NAIADES.

V září roku 2004 byla vypracována Studie o perspektivách vnitrozemské plavby v rámci rozšíření Evropy. V této studii jsou definovány základní cíle rozvoje vodní dopravy a instituty, které je mají naplnit. Ve studii jsou obsažena doporučení Komise. Studie byla orientována především na problematiku požadavků trhu, flotily, vnitrozemská plavidla, lidské zdroje atp. Na základě závěrů vznikla Zpráva o podpoře vnitrozemské vodní dopravy.

Akční plán, který má zatraaktivnit tento druh dopravy, byl schválen EK v roce 2006.

Cíle akčního plánu:

- Vytvoření příznivých podmínek pro služby v oblasti vnitrozemské plavby – a to zejména vytvořením podmínek pro hledání nových logistických konceptů, zlaneření nových trhů, podpora spolupráce jednotlivých druhů dopravy atp.

³³ European Commission: FP7 – Tomorrow's answers start today. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. 36 s. ISBN 92-79-03343-3.

- Podpora modernizace a inovace flotily - snahou je snížení průměrného stáří plavidel v EU a zefektivnění užívání plavidel, a to pomocí speciálních programů nebo změnou legislativy ES.
- Podpora zaměstnanosti v oboru vodní dopravy.
- Zlepšení obrazu vodní dopravy, kooperace s ostatními druhy dopravy.
- Zajištění odpovídající infrastruktury – odstranění některých nedostatků, jako např. nedostatečná plavební hloubka, šířka plavební dráhy, podjezdné výšky mostů nebo nedostačující kapacita plavebních přístavů a komor.

Česká republika má obdobné problémy jako ostatní členské státy EU, především jde o absenci vhodných finančních nabídek pro úvěrování provozu plavebních podniků, stáří flotil a plavidel, vysoký věk zaměstnanců či jejich nedostatek a zejména nedostatečná plavební infrastruktura.

V rámci otázky modernizace organizačního rámce vnitrozemské vodní dopravy v Evropě navrhla Komise vytvoření „evropské agentury“ pro vnitrozemskou plavbu. Ta by byla orgánem Komise a působila by v oblasti vnitrozemské plavby na všech vodních cestách Společenství.³⁴

7 Hypotézy

7.1 Rozvoj vodní dopravy v ČR

V následujících desetiletích dojde k plnému obnovení původních vodních cest a rozvoji napojení na vnitrozemské vodní cesty v okolních zemích.

Podpůrné argumenty:

- S časem bude narůstat cena paliva pro dopravní prostředky a tím dojde ke zvýraznění poměru přepravený náklad (objem, hmotnost)/cena čímž dojde k přesunu některých druhů zboží na vodní dopravu

³⁴ On-line na http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Akcni+program.htm

- Kapacita železniční dopravní cesty je limitována a v případě nárůstu nákladů je pro některé druhy zboží vodní doprava jedinou alternativou.
- Přes pseudoekologicky motivovaný odpor dojde k dobudování vodních děl na Labi a Vltavě z důvodů racionálně-ekonomických (odlehčení železnici a zamezení ztrát na kompenzacích pro dopravce na vodní cestě), mezinárodních (zajištění vodního stavu pro plavbu do Německa), oblastních (tlak např. Pardubického kraje na dobudování přístavu Pardubice)

7.2 Rozvoj telematických služeb

Podpůrné argumenty:

- Mohutný technologický rozvoj v oblasti sledování plavidel a i samotného zboží – kontejnery
- Přijetí EU standardů pro tuto oblast
- Kodifikovaná nutnost sledovat pohyb nebezpečných nákladů
- Nutnost sledovat pohyb nákladů pro celní a jiné státní organizace
- Možnost sledování pohybu zboží z logistických důvodů
- Optimalizace pro správce vodních cest

8 Rozvoj lodní dopravy v České republice

8.1 Aktuální stav lodní dopravy v ČR

Vodní doprava má v České republice dlouholetou tradici. Stěžejní je pro tento druh dopravy řeka Labe a Vltava. Význam vodní dopravy je zejména pro nákladní dopravu do zahraničí i ve vnitrozemí, nejvýznamnější je vývoz a prodej zemědělských produktů, avšak podpory se dostává i vývozu a dovozu investičních celků a strojírenských výrobků nadměrných rozměrů. Vodní doprava zajišťuje vývoz a dovoz přibližně 2 - 5% z celkového objemu.

V důsledku zrušení přepravy hnědého uhlí mezi Lovosicemi a Chvaleticemi po vodě z důvodu jejího přesunu na železnice, začala vodní doprava stagnovat, avšak její význam roste i nadále. Vodní doprava ve většině případů nahrazuje dopravu silniční, a navíc osobní lodní doprava hraje významnou roli i v oblasti cestovního ruchu³⁵.

V roce 2007 mělo Labe problém se splavností. Nejhůře se tento problém projevil na Dolním Labi.

Dále je patrné stěhování lodí do západní Evropy, kde rejdaři vykazují více než polovinu přepravních výkonů českých říčních lodí. V roce 2007 bylo po vodních cestách, které míjely Českou republiku přepraveno zhruba 850 tisíc tun nákladu stejně jako v roce 2006, avšak oproti roku 2005 to bylo dvakrát tolik.

³⁵ On - line na <http://www.czech.cz/cz/ceska-republika/doprava/lodni-doprava-v-cr/>

Tabulka 4: Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu

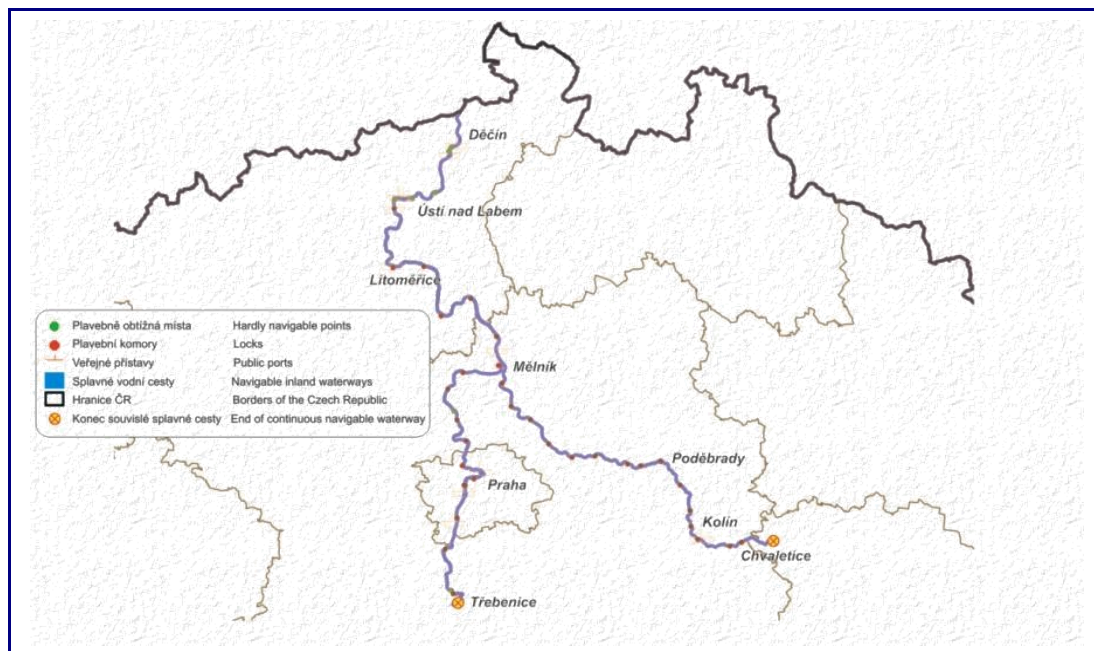
Rok	Délka splavných vodních cest			
	Celkem	Splavné řeky a jezera	Z toho délka labsko-vltavské vodní cesty	Kanály
1995	677,0	638,4	303,0	38,6
1996	677,0	638,4	303,0	38,6
1997	677,0	638,4	303,0	38,6
1998	663,6	625,0	303,0	38,6
1999	663,6	625,0	303,0	38,6
2000	663,6	625,0	303,0	38,6
2001	663,6	625,0	303,0	38,6
2002	663,6	625,0	303,0	38,6
2003	663,6	625,0	303,0	38,6
2004	663,6	625,0	303,0	38,6
2005	663,6	625,0	303,0	38,6
2006	663,6	625,0	303,0	38,6

Zdroj: MD

Pozn.: Délka splavných cest je uvedena včetně cest na nádržích a jezerech, které slouží převážně pro rekreační, osobní a sportovní plavbu.³⁶

³⁶ On-line na

http://www.google.cz/url?sa=t&ct=res&cd=19&url=http%3A%2F%2Fwww2.czso.cz%2Feng%2Ffredakce.nsf%2Fi%2Ftable_4_navigable_inland_waterways_regularly_used_for_transport%2F%24File%2Fdoicr081707_On-4.xls&ei=OiHhR6TXN4e4wwGh0fXQCA&usg=AFQjCNGGvfSNIVFT127qXiedaPKEHtmL_A&sig2=tW5U_avUZu_yn0xanVza8A



Obr. 10: Splavné vodní cesty v ČR

8.2 Legislativní zabezpečení lodní dopravy v ČR

Legislativu v oblasti lodní dopravy v České republice zabezpečují zákony, vyhlášky a další opatření. V rámci legislativy Evropského společenství jsou pro Českou republiku závazná i nařízení a směrnice týkající se dané oblasti.

Nejvýznamnější je následující legislativa:

- Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě.
- Vyhláška MDS ČR č. 222/1995 Sb., o vnitrozemských vodních cestách, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.
- Dohoda AGN (Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 163/1999 Sb., O sjednání Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu).

Legislativa Evropských společenství:

- Nařízení Rady 85/2919/EHS, které stanoví podmínky přístupu k právní úpravě dle Revidovaných akt rýnské plavby. (Toto nařízení upravuje rovnoprávný přístup plavidel všech členských zemí na Rýn a jeho přítoky)
- Nařízení Rady 91/3921/EHS, kterým se zavádějí podmínky, podle kterých dopravci nerezidenti mohou dopravovat zboží vodní dopravou uvnitř členského státu
- Nařízení Rady 96/1356/ES, kterým se zavádějí rovné a svobodné podmínky pro vodní dopravu mezi členskými státy
- Směrnice Rady č. 96/75/ES o systémech nájmu plavidel a tvorby cest. Směrnice ukládá povinnost tvorby cen výhradně na základě volného smluvního ujednání. Tím je zrušen systém kvót, povinného nájmu tonáže a minimálních cen.
- Směrnice Rady 87/540/EHS o přístupu k podnikatelské činnosti a o vzájemném uznávání diplomů, osvědčení o kvalifikaci (stanovuje rovné podmínky pro získání oprávnění k podnikání ve vnitrozemské plavbě, které bude platné na celém území EU)
- Směrnice Rady 91/672/EHS o vzájemném uznávání státních osvědčení vůdců plavidel.
- Směrnice Rady 96/50/ES o harmonizaci podmínek pro získávání státních osvědčení vůdců plavidel.
- Směrnice Rady 76/135/EHS doplněná směrnicí Rady 78/1016/EHS o vzájemném uznávání licencí pro plavidla
- Směrnice Rady 82/714/EHS o technických předpisech pro plavidla (stanovují jednotné technické požadavky na plavidla a systém vzájemného uznávání národních licencí a lodních dokladů).

- Nařízení Rady 99/718/ES, kterým se provádí politika optimalizace flotily plavidel ES.
- Nařízení Rady 99/805/ES, kterým se provádějí nástroje pro snížení strukturálního převisu kapacit flotily ve znění Nařízení Rady č. 336/2002.

8.3 Kompetenční analýza podpory lodní dopravy

8.3.1 Zodpovědné organizace státní správy

8.3.1.1 MDČR Odbor lodní dopravy

Tento odbor Ministerstva dopravy je pověřen koncepčním a metodickým zabezpečením rozvoje vnitrozemské plavby. Zastupuje Českou republiku v mezinárodních organizacích, připravuje podklady pro právo ES z hlediska harmonizace a slouží jako odvolací orgán ve správním řízení. Mezi jeho další pravomoci patří výkon státní správy odborného dohledu v námořní plavbě, funguje jako námořní úřad a metodicky řídí a vyhodnocuje činnosti některých dalších organizací, jako je Státní plavební správa a Ředitelství vodních cest České republiky.

Odbor se dále dělí na oddělení. Těmito odděleními jsou oddělení vnitrozemské plavby, oddělení námořní plavby a oddělení koncepcí a investic.

Oddělení vnitrozemské plavby

- Zpracovává věcné záměry zákonů a prováděcí předpisy v oblasti vnitrozemské plavby.
- Připravuje podklady pro návrhy zákonů a je zodpovědný za jejich projednávání.
- Posuzuje žádosti o udělení koncese pro provozování vodní dopravy.
- Vytváří koncepci obnovy lodního parku.
- Pro prvoinstanční plavební úřad zajišťuje činnosti odvolacího orgánu.

- Odpovídá za mezinárodní vztahy v oblasti vnitrozemské plavby.

Oddělení námořní plavby

- Zpracovává věcné záměry zákonů a prováděcích předpisů v oblasti námořní plavby, podklady pro návrhy zákonů a zodpovídá za jejich projednávání.
- Je námořním úřadem ČR. Jako takový úřad vede rejstříky námořních plavidel a námořních jachet.
- Má v kompetenci zkoušky jachtařů a posádek námořních lodí, následně vydává příslušná osvědčení.
- I oddělení námořní plavby odpovídá za mezinárodní vztahy, tentokrát pro oblast námořní plavby. V této souvislosti zastupuje Českou republiku v Mezinárodní námořní organizaci (IMO).

Oddělení koncepcí a investic

- Vytváří koncepce rozvoje dopravně významných vodních cest na území České republiky a propracovává jejich návaznost na vodní cesty sousedních států.
- Zodpovídá za území stávajících dopravně významných vodních cest a výhledových tras podle Evropské dohody o vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu.
- Vyhláší programy racionalizačních projektů a služeb, výzkumu a vývoje a projektovou činnost.
- Do kompetencí oddělení dále patří investiční programy s finanční účastí státu a fondu dopravní infrastruktury a Ředitelství vodních cest. Tyto programy připravuje, kontroluje a zajišťuje jejich realizaci.³⁷

³⁷ On-line na http://www.mdcz.cz/cs/Vodni_doprava/Odbor_plavby/

8.3.1.2 Ředitelství vodních cest

Ředitelství vzniklo 1. dubna 1998 jako organizační složka státu, kterou zřídilo Ministerstvo dopravy a spojů ČR.

Kompetence ředitelství jsou následující:

- Přípravuje a realizuje výstavby a modernizace dopravně významných vodních cest a dalších staveb související s provozem na vodních cestách.
- Spravuje, udržuje a opravuje nově zřízené součásti vodních cest.
- Má na starosti vlastnická práva státu k nemovitostem, které tvoří nově vniklé součásti vodních cest.
- Hospodaří s majetkem ČR v Hamburku.
- Sbírá podklady pro koncepce v oblasti vodních cest.
- Zabezpečuje rekonstrukce a opravy součástí vodních cest.
- Přípravuje záměry na základě Usnesení vlády č. 635/1995 a dalších rozhodnutí MDČR, např. splavnění Labe do Pardubic, Zvyšování parametrů vodních cest Rozvoj přístavů, servisní centra pro plavidla, napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou, splavnění Odry do Ostravy, vodní cesta Otrokovice – Rohatec (Baťův kanál) a dokončení vltavské vodní cesty.³⁸

8.3.1.3 Státní plavební správa

SPS je správním úřadem, který byl zřízen k 1. říjnu 1995, jde o organizační složku státu podřízenou Ministerstvu dopravy. Vykonává státní správu a státní dozor při provozu plavby podle zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon).

³⁸ On-line na <http://www.rvccr.cz/index.htm>

Kompetence Státní plavební správy:

- Posuzuje žádosti o stavby na vodních cestách a vydávání souhlasu k jejich realizaci.
- Rozhoduje o zřízení a provozu přístavů.
- Kontroluje značení vodních cest příslušnými znaky a vydává souhlas k jejich umístění.
- Kontroluje údržbu plavebních objektů a jejich vybavení a stanovuje parametry vodní cesty.
- Kontroluje soulad plavidel s požadavky technické způsobilosti. Přezkušování odborné znalosti členů posádky a zkoumání úplnosti předepsaných listin, které jsou na plavidlech.
- Dohlíží na dodržování provozních plavidel na těch vodních cestách, které stanovuje Řád plavební bezpečnosti.
- Dohlíží na stav vybraných vodních cest a přístavů pomocí signálních plavebních znaků.
- Dohlíží na součásti vybraných vodních cest a přístavů, zda jsou bezpečné a způsobilé pro plavbu.
- Dohlíží na dodržování prevence proti požárům na plavidlech.
- Kontroluje, jak provozovatelé dodržují své povinnosti, které jim plynou z výše jmenovaného zákona.³⁹

³⁹ On-line na <http://www.spspraha.cz/index.asp>

8.3.1.4 Povodí

Povodí Labe

Povodí Labe je organizace zabývající se výkonem správy povodí, tzn. správou významných vodních toků a činnostmi, které souvisejí se zjišťováním a hodnocením stavu vod v oblasti povodí horního a středního Labe. Veškerá činnost Povodí Labe se řídí též vodním zákonem a zákonem č. 305/2000 Sb., O povodích a další legislativou, která upravuje správu drobných vodních toků povodí.

Mezi přední kompetence podniku patří např.:

- Monitorování stavu koryt vodních toků a pozemků u pobřeží, udržování těchto koryt v takovém stavu, aby při odvádění vody z území zůstala dostatečná průtočnost a hloubka vody. Sleduje a pečuje o břehové porosty, aby nezabraňovaly odtoku vody při povodních, nečiní-li tak jejich vlastníci.
- Provozuje a zajišťuje vodní díla v korytech toků tak, aby zabezpečovala funkci vodního toku.
- Je zodpovědný za podmínky, které mají umožňovat nakládání s vodami, které souvisejí s vodním tokem, nezabraňuje-li tomu stav vodního toku, hydrologické podmínky nebo nejedná-li se o mimořádnou situaci.
- Je povinen ohlašovat závažné závady ve vodním toku a jeho korytu příslušnému vodoprávnímu úřadu. Připravuje návrhy vhodné k nápravě těchto stavů.
- Je spolučinitelem při likvidaci havárií na vodních tocích a v povodí spravovaných toků, ohrožují-li jakost vody.
- Udržuje splavnost významných vodních cest, značí a vytyčuje plavební dráhu na vodních cestách.⁴⁰

⁴⁰ On-line na www.pla.cz

Povodí Vltavy

Povodí Vltavy je státní podnik. Navazuje na činnost předchozích majitelů a správců Vltavy a celého jejího povodí. Snahou povodí je péče o povodí tak, aby se Vltava všestranně využívala, a aby zůstala zachována a stále se zlepšovala jako významný prvek bezpečného a zdravého životního prostředí. Podnik se skládá z generálního ředitelství a třech závodů. Sídlo generálního ředitelství je v Praze.

Generální ředitelství je zodpovědné za řízení technických, finančních, obchodních a dalších aktivit, které provádějí jednotlivé závody.

Jednotlivé závody potom pečují o daná území vodních toků a o povrch a udržování jakosti a podobně.

Rozloha Vltavy je 28 708 km², z čeho vodní toky v hydrologickém povodí řeky tvoří trasu o délce 4 881 km. V tomto území je osmnáct velkých a desítky menších vodních děl, které spadají do první a druhé kategorie, osmnáct plavebních komor, čtyřicet šest pohyblivých a téměř tři sta pevných jezů a sedmnáct malých vodních elektráren.⁴¹

8.3.1.5 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Fond byl zřízen zákonem č. 104/2000 Sb. za účelem rozvoje, výstavby, údržby a modernizace všech dopravních cest. Hlavním účelem fondu je financování výstavby a údržby, poskytování příspěvků na projektové práce, expertní činnosti atp.

SFDI se skládá z Výboru, jež tvoří devět členů v čele s ministrem, Dozorčí rady složenou z pěti členů, které volí Poslanecká sněmovna, a ředitele, kterého jmenuje Výbor a který představuje statutární orgán.

Příjmy Fondu tvoří z velké části převody z výnosů z daně silniční, daně z uhlovodíkových paliv a maziv a poplatky za používání některých druhů dálnic. Koloběh peněz v dopravě je tedy takový, že část peněz, které do dopravy plynou, se do dopravy opět vracejí.⁴² Rozpočtový rámec SRDI činil v roce 2007 59,50 mld. Kč a pro rok 2008 je schválen ve výši 44,57 mld. Kč. Rozpočet fondu se skládá z několika položek, které tvoří

⁴¹ On-line na www.pvl.cz

investiční akce, neinvestiční akce, rozpočtové náklady, akce na zabezpečování úrovnových přejezdů, průzkumné a projektové práce, akce na zvýšení bezpečnosti a zpřístupnění dopravy osobám se sníženou schopností pohybu a orientace a výstavba cyklistických stezek.⁴³

SFDI vypracovává pro poskytování příspěvků ze svých zdrojů závazná pravidla. Např. finanční příspěvky na akce, které se zaměřují na úpravu dopravní infrastruktury, která směřuje ke zvyšování bezpečnosti dopravy a její zpřístupňování pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, poskytuje do maximální výše 75 % skutečně vynaložených nákladů s některými výjimkami dle zákona, kterým se daná pravidla řídí (zákon č. 104/2000 Sb., v platném znění a po schválení Výborem Státního fondu dopravní infrastruktury, §2, odst. 1, písm. g).⁴⁴

Zdroje pro financování dopravních infrastruktury:

- Standardní zdroje – kam řadíme mýtné, dálniční známky či podíl na spotřebních daních.
- Fondy Evropské unie – operační program Doprava, pro období 2007 – 2013 činí výše příspěvku 5,76 mld. Kč.
- Další nová řešení plánovaná ministerstvem dopravy. Např. sekurizace – produkt finančního trhu pro institucionální investory, spočívá v zástavě budoucích příjmů ve prospěch partnera, od kterého získáme potřebné prostředky dnes.⁴⁵

⁴² On-line na <http://www.sfdi.cz/>

⁴³ On-line na <http://www.sfdi.cz/CZ/rok-2006.php>

⁴⁴ On-line na <http://www.ibesip.cz/cs/Bezpecna-obec/Financovani/Financovani-projektu-ze-SFDI/>

⁴⁵ On-line na www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/9907DF1F-8668-4C16-BF10-CCBEE7E25854/0/TK_29_05_07.ppt

8.3.2 Provozovatelé lodní dopravy

Vlastníkem přístavů v České republice jsou České přístavy, a.s. Ty nabízejí sklady a velkovýrobní k pronájmu, dále nabízejí logistické služby, přepravu a dopravu nadrozměrných nákladů.

Další provozovatelé lodní dopravy:

- Bremische Hafenvertrutung e.V. – provozovatel mezinárodní lodní dopravy.
- Česká námořní plavba, a.s. – provozovatel námořní plavby.
- Evropská vodní doprava Sped, s.r.o. – provozovatel vnitrostátních a zahraniční lodní a nákladní přepravy hromadných substrátů a těžkých a nadměrných kusů, taktéž provozovatel osobní dopravy a vyhlídkové plavby.
- Evropská vodní doprava, s.r.o. – provozovatel osobní a nákladní dopravy.
- Farmtrans – provozovatel námořní, letecké a kamionové přepravy.
- Multi Shipping, s.r.o. – provozovatel mezinárodního a zahraničního zasilatelství.
- Sea Trans, s.r.o. – provozovatel námořní přepravy.
- A další.

Co se týče osobní lodní dopravy, tak ta je určena výlučně pro rekreační účely, a ne jako dopravní spoj, který by byl pravidelný.

Provozovateli osobní lodní dopravy jsou např.:

- Pražská paroplavební společnost, a.s.
- Evropská vodní doprava.
- Pražská paroplavební společnost.

8.4 Říční informační systém (RIS)

Říční informační systém (RIS) představuje moderní způsob informačního propojení dopravy a orgánů plavební správy, čímž zajišťuje maximální bezpečnost při pohybu po vodních cestách a při manévrech v přístavech.

Cílem daného projektu bylo zejména zefektivnit vodní dopravu tím, že se zvýší informovanost všech subjektů, jež vodní cesty využívají, ale i těch, co je provozují, a to řešením, kterým mělo být navrzení, ověření a zprovoznění informačního systému vodních cest a také vytvořením modulární stavebnice komponent a modulů pro integrovaný a inteligentní informační systém na celém toku řeky Labe.

RIS byl zkušebně realizován jako vzorový projekt systému. Informační systém celého toku a jeho povodí byl sestaven z ověřených typových modulů a podsystémů. Systém byl navržen tak, aby mohl být rozšiřován o další funkce, a aby mohl respektovat aktuální požadavky a potřeby uživatelů tak, aby skutečně představoval usnadnění a zlevnil tvorbu obdobných informačních systémů nejen na Labi, ale na všech okolních vodních cestách v ČR, případně aby se mohl uplatnit na zahraničních vodních cestách.

Do zahraničních projektů RIS řadíme např.: ALSO DANUBE (Advanced Logistic Solutions for Danube Waterway), DATA WAREHOUSE FOR DANUBE WATERWAY – D4D, DoRIS, EMBARC, FRAME, GWS, INDRIS (Inland Navigation Demonstrator for River Information Services, IPPA, PINE (Prospects of Inland Navigation with the Enlarged Europe), SPIN, STIS, THEMIS, WATERMAN, Projekt 17 Spolková republika Německo, Prospekt projektu křižovatky vodních cest Magdeburk, Rekonstrukce křižovatky vodních cest Minden, Projekt průplavního propojení SEINA – SCHELDT.⁴⁶

⁴⁶ On-line na <http://www.lavdis.cz/index.php?action=page&subac=show&data=ZAHRP&lang=cz>

8.5 Rozvoj infrastruktury vodních cest

Splavnění Labe do Pardubic

Cílem projektu je prodloužení labské vodní cesty o 24 km do plánovaného nákladního přístavu v Pardubicích, respektive pro rekreační plavbu by se trať prodloužila až do Kunětic, čili o 33 km. Labská vodní cesta až do Pardubic je součástí sítě TEN-T, je nedílnou součástí čtvrtého transevropského multimodálního dopravního koridoru až ke státním hranicím mezi Českou republikou a Německem.

Součástí této akce bude výstavba nových staveb, avšak bude využita i spousta objektů vybudovaných pro plavební účely v minulosti, např. zdymadlo Srnojedy a Pardubice, jez v Přelouči atp.

Zatím končí Labe splavné v přístavu Chvaletice, což je sto třetí plavební kilometr.

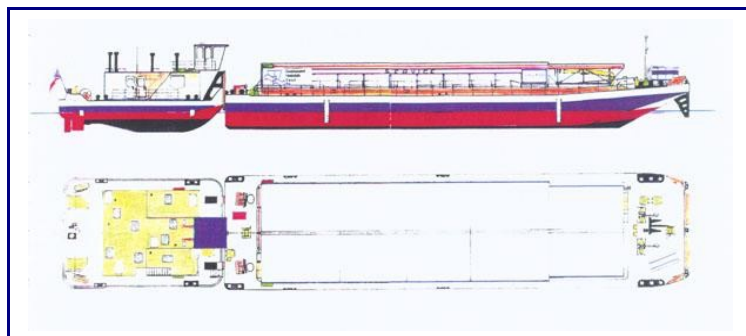
Projekt je však již nějakou dobu diskutován a není jisté, zda bude realizován. Proti je část veřejnosti a nevládní organizace, důvodem je z jejich pohledu nešetrnost k životnímu prostředí.



Obr. 11: Splavnění Labe do Pardubic

Servisní centra pro plavidla Praha

Servisní ekologické plavidlo SP 150 zabezpečuje pro plavidla hlavního města Prahy následující služby: tankování pohonných hmot, tankování užitkové vody, odčerpává fekální vody, odčerpává nádní vody, sbírá použité oleje, prodává olej a odebírá komunální odpad.



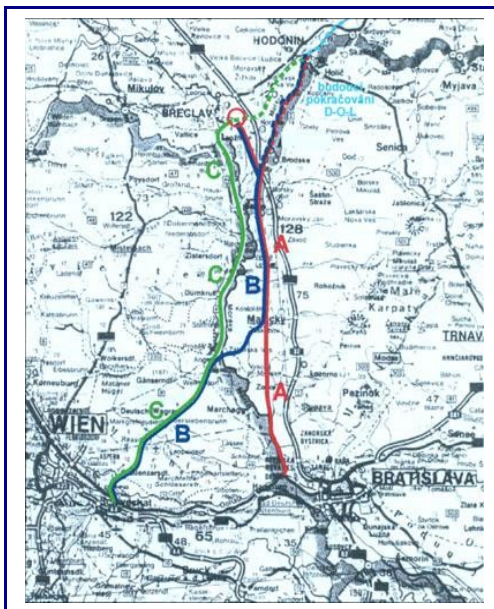
Obr. 12: Servisní ekologické plavidlo SP 150

Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou

Tato akce má víceúčelový záměr, a to zajištění flexibility přepravy zboží, změnu dělby práce tak, aby se zvýšil podíl přepravy šetrnější k životnímu prostředí a aby navazoval na tvorbu multimodálního dopravního terminálu, který umožní širší nabídku logistických služeb v pohraničních oblastech s Rakouskem a Slovenskem. Dále se zde bude usilovat o rozvoj podnikatelských aktivit.

Po schválení vodní cesty a terminálu v Břeclavi byla vypracována komplexní Studie proveditelnosti záměru. Studie odůvodňuje výši investic a byla vypracována proto, aby vyhodnotila varianty řešení, určila nejpříznivější model financování výstavby a provozu, prokázala přínos stavby z hlediska sociálního a ekonomického, zabezpečila trvalou udržitelnost investice a v neposlední řadě, aby odhalila rizika.

Na základě výsledků studie Ministerstvo dopravy České republiky vybere nejvhodnější trasu vodní cesty a také organizační zabezpečení pro výstavbu a provoz.

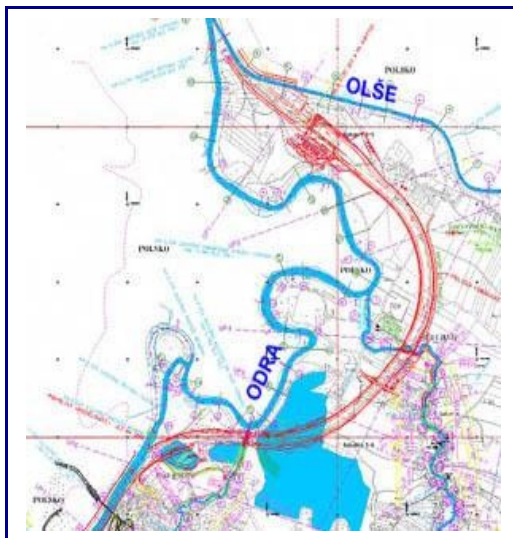


Obr. 13: Napojení jižní Moravy na Dunaj vodní cestou

Splavnění Odry do Ostravy

Cílem tohoto projektu je zlepšit protipovodňovou ochranu a zvýšit intenzitu využívání vodní dopravy při exportu a importu.

Oderská vodní cesta využívá koryta řeky Odry. Z ekologických důvodů je nutné vybudovat krátký plavební kanál. Ten povede kolem prostoru severozápadně od Bohumína, kde si řeka zachovala původní charakter včetně zbytků lužního lesa.

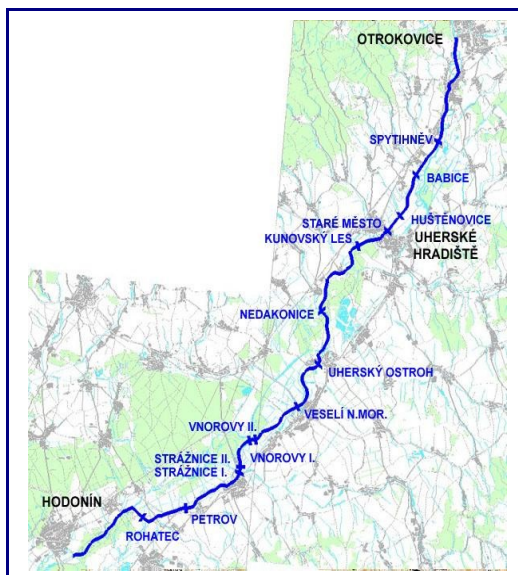


Obr. 14: Splavnění Odry do Ostravy

Vodní cesta Otrokovice – Rohatec (Bařův kanál)

Možnost plavby z Bělova do Nedokanic byla obnovena v roce 1989 vyčištěním plavební komory Spytihněv, Babice, Huštěnovice a Staré Město.

Vodní cesta byla znovuotevřena roku 1995 pro plavební a sportovně rekreační veřejnost. Plavba byla v té době možná v úseku Bělov – Kunovský les. V následujících letech se na obnově a dalších rekonstrukcích vodní cesty a plavebních komor podílelo Ředitelství vodních cest ČR.



Obr. 15: Bačův kanál

Dokončení vltavské vodní cesty

Na základě studií se technicky dořešilo dokončení plavebních zařízení na vodních dílech Slapy, Kamýk a Orlík. Ty tvoří souvislou vodní cestu od Mělníka až do Týna nad Vltavou, výhledově by měla cesta pokračovat až do Českých Budějovic.

Od Slap proti proudu se bude jednat o rekreační vodní cestu místního významu pro lodě o nosnosti do tří set tun. Původní řešení jsou optimalizována s ohledem na minimalizaci provozních nákladů, jinak vychází technické řešení z již rozestavěných staveb.⁴⁷

⁴⁷ On-line na <http://www.rvccr.cz/zamery.htm>



Obr. 16: Vltavská vodní cesta

Mezi další rozvojové akce patří dále zvyšování parametrů vodních cest a rozvoj přístavů.

9 Závěr

Diplomová práce se zabývá problematikou dopravní politiky Evropské unie a její aplikace v podmínkách České republiky. V úvodní části je provedena rešerše místa dopravní politiky v rámci tzv. společných politik EU zvláště ve vztahu k vodní dopravě – a to s vymezením způsobů jejich implementace. Tím je naplněn první z cílů diplomové práce. Další částí je analýza vlivů legislativy na národní úrovni členských států, způsobu přípravy legislativních norem, jejich kodifikace a přenos na národní úrovni. V této části je splněn druhý cíl práce. Následuje rozbor aktuálního stavu dopravní politiky v ČR zejména z pohledu na dopravu na vnitrozemských vodních cestách a na její vztah k ostatním částem dopravní politiky státu. Dále je konkretizována analýza aktuálního stavu vodní dopravy a výčet možných perspektiv. Jsou vysloveny určité hypotézy podpořené soubory předpokladů pro další rozvoj. Práce je dále doplněna o soubor příloh (také ve formě CD), které umožňují vyhledat detailnější informace o jednotlivých částech dopravních politik, dopravních módech a jejich vzájemných vazbách.

Shrnutí splnění cílů:

1. Rešerše politik EU a způsoby jejich prosazování a implementací – kapitola 3.
2. Rešerše aktuálního stavu dopravní politiky EU a způsobů jejího legislativního zajištění na národních úrovních členských států – kapitoly 4 a 5.
3. Analýza současného stavu dopravní politiky v EU a ČR a jejich vazby – kapitola 6.
4. Analýza současného stavu a perspektiv v oblasti lodní dopravy v ČR s návrhy zlepšení v odpovídajících resortech – kapitoly 7 a 8.

Zastávám názor, že stanovené cíle diplomové práce byly splněny. Diplomová práce měla za cíl připravit zejména agregovaný pilotní materiál, který shrnuje danou problematiku. Proto přirozeně vytváří prostor pro další rozpracování a doplňování, neboť vývoj v oblasti dopravní politiky EU a i vodní dopravy konkrétně bude značně dynamický zejména s ohledem na zpřísňující se energetická a ekologická kritéria.

10 Objasnění pojmů

Adicionalita – základní princip politik EU uplatňovaný v rámci strukturálních fondů a fondů soudržnosti. Smyslem adicionality je, aby zdroje EU umožnily realizaci ve větším rozsahu, avšak aby nenahrazovaly národní rozpočty členských zemí.

Externí náklady dopravy – jsou náklady, které doprava sice způsobuje, avšak neplatí je v plné výši. Příkladem takovýchto nákladů mohou být náklady, které vznikají při kongescích (dopravních zácpách), dopravních nehodách nebo se může jednat o negativní dopady na životní prostředí a veřejné zdraví.

Dopravní obslužnost – jedná se o souhrn přepravní nabídky v dané oblasti, přičemž základní dopravní obslužností chápeme zajištění přiměřené dopravy po všechny dny v týdnu z důvodů veřejného zájmu, který představují především cesty do škol, zaměstnání, do zdravotnických zařízení, na různé úřady či do jiných institucí. Do základní dopravní

obslužnosti je vždy řazena i zpáteční cesta. Je to taková obslužnost, která přispívá k rozvoji územního obvodu.

Integrovaný dopravní systém – je takový systém obsluhy daného území, který pojme veškeré druhy systému veřejné osobní dopravy jako ucelený systém jak po stránce tarifní, tak po stránce přepravní a provozní.

Multimodální doprava – jde o dopravní systém, který kombinuje různé druhy dopravy.

Schengenské podmínky – vztahují se k postupnému odstraňování kontrol na společných hranicích na základě podepsání Schengenské dohody 14. června 1985.

Telematika – je výsledkem sblížování a následného spojení telekomunikačních technologií a informatiky za podpory manažerské ekonomiky, matematiky a řízení komplexních systémů. Telematika se projevuje v různých oblastech, od multimediální komunikace až po globální síťová odvětví (např. doprava a spoje, veřejná správa). Pokročila telematika je jednou ze stěžejních podmínek vzniku znalostní společnosti. Umožňuje ze získaných informací extrahovat popisy složitých systémů.⁴⁸

⁴⁸ Dopravní politika České republiky pro léta 2005 - 2013. On-line na www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf

11 Literatura a odkazy

Literatura

- [1] Zavadil, P.: Evropská společenství. Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“. 1. Vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 2001.
- [2] Drahotský, I.; Šaradín, P. Dopravní politika. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 55-798-02.
- [3] Lanz, K., Scheuer, S. a Jech, K.: Příručka EEB o vodohospodářské politice EU podle rámcové směrnice o vodě. 1. Vyd. Praha: Společnost pro trvale udržitelný život, 2000.
- [4] European Commission: FP7 – Tomorrow's answers start today. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2006. 36 s. ISBN 92-79-03343-3.
- [5] Příloha č. 1. Přehled právních předpisů týkajících se působnosti ministerstva dopravy.
- [6] Příloha č. 2. Soubor indikátorů dopravní politiky
- [7] Příloha č. 3. Návazné strategické dokumenty.

Legislativa

- [8] SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství. Štrasburk, 7. 9. 2005.
- [9] Zákon č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění zákona č. 358/1999 Sb., zákona č. 254/2001 Sb., zákona č. 309/2002 Sb. (účinnost 1. 1. 2004) a zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 118/2004 Sb.

- [10] Vyhláška MD č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.
- [11] Vyhláška MD č. 223/1995 Sb., o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách, ve znění vyhlášky MDS č. 83/2000 Sb.
- [12] Zákon č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury a o změně zákona č. 171/1991 Sb., o působnosti orgánů České republiky ve věcech převodů majetku státu na jiné osoby a o Fondu národního majetku České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Elektronické odkazy

- [13] Bílá kniha „Budoucí rozvoj společné dopravní politiky“. [on-line]. [cit. 2007-09-28]. Dostupné na <http://www.czp.cuni.cz/info/EU/Doprava/bila_kniha.htm>.
- [14] Smlouva o založení Evropského společenství. [on-line]. [cit. 2007-09-23]. Dostupné na <http://www.evropska-unie.cz/download/cz/oficialni_dokumenty/Smlouvy_EU/SMLOUVA_ES.pdf>.
- [15] Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ke sdělení Komise Evropského parlamentu, Radě Evropského hospodářského a sociálního výboru a Výboru regionů Provádění lisabonského programu Společenství: strategie pro zjednodušení právního prostředí KOM 2005 (535) [on-line]. [cit. 2008-04-08]. Dostupné na <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2006:309:0018:0021:CS:PDF>>.
- [16] Společná dopravní politika EU. [on-line] 7. 11. 2003. [cit. 2007-07-06]. Dostupné na <<http://businessinfo.cz/cz/clanek/politiky-eu/spolecna-dopravni-politika-eu/1000521/10918/#duvody>>.
- [17] Jednotné evropské nebe [on-line]. [cit. 2007-10-15]. Dostupné na <http://www.rlp.cz/generate_page.php3?page_id=839>.

- [18] Evropa v pohybu. [on-line]. [cit. 2007-09-10]. Dostupné na http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_transport_policy_review_en.pdf.
- [19] Pilíře a politiky EU. [on-line]. [cit. 2007-10-1]. Dostupné na <http://www.euroskop.cz/40442/118573/clanek/pilire-a-politiky-eu/politiky-eu/>.
- [20] Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013. Červen 2005. [on-line]. [cit. 2007-12-01]. Dostupné na www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC4295388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf.
- [21] Transevropské sítě (TEN). [on-line]. [cit. 2008-01-29]. Dostupné na stránkách Evropské komise - Evropská unie v České republice http://ec.europa.eu/ceskarepublika/information/glossary/term_238_cs.htm.
- [22] Politiky EU. [on-line]. [cit. 2007-09-10]. Dostupné na <http://www.businessinfo.cz/cz/rubrika/politiky-eu/1000521/>.
- [23] Evropská unie a životní prostředí – Dopravní politika. [on-line]. [cit. 2007-10-29]. Dostupné na <http://www.ekolist.cz/eu-pol-dop.shtml>.
- [24] Evropská dopravní politika po pěti letech: úspěch nebo selhání? 6. 12. 2007. [on-line]. [cit. 2007-12-20]. Dostupné na http://www.europarl.europa.eu/news/public/story_page/062-3543-057-02-09-910-20070222STO03534-2007-26-02-2007/default_cs.htm.
- [25] Evropská unie. Kompatibilita s právem ES/EU. [on-line]. [cit. 2007-11-15]. Dostupné na <http://www.vlada.cz/cs/eu/okom/default.html>.
- [26] Informační systém pro aproximaci práva. [on-line]. [cit. 2008-01-08]. Dostupné na <http://isap.vlada.cz/>.
- [27] Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013. 15. 7. 2005. [on-line]. [cit. 2007-08-06]. Dostupné na <http://www.businessinfo.cz/cz/clanek/koncepce-a-politiky/dopravni-politika-ceske-republiky-na/1000502/35220/>.

- [28] Společná dopravní politika. [on-line]. [cit. 2007-08-03]. Dostupné na <http://www.euroskop.cz/58012/clanek/spolecna-dopravni-politika/>.
- [29] Dopravní politika. [on-line]. [cit. 2007-12-15]. Dostupné na http://ec.europa.eu/transport/index_en.html.
- [30] Vývoj společné dopravní politiky. 4. 9. 2000. [on-line]. [cit. 2007-12-17]. Dostupné na http://www.europeum.org/disp_article.php?aid=276.
- [31] V EU je hlavní překážkou pro splnění požadavků Kjótského protokolu doprava. Společnost pro trvale udržitelný rozvoj. 27. 2. 2007. [on-line]. [cit. 2007-12-17]. Dostupné na <http://www.stuz.cz/view.php?navezclanku=v-eu-je-hlavni-prekazkou-pro-splneni-pozadavku-kjotskeho-protokolu-doprava&cisloclanku=2007020023>.
- [32] Evropa v Pohybu. Udržitelná mobilita pro náš kontinent. Přezkum bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období. Lucemburk, Úřad pro úřední tisky Evropských společenství, 2006. ISBN 92-79-02329-2. [on-line]. [cit. 2007-09-25]. Dostupné na http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_3167_brochure_cs.pdf.
- [33] Communication from the Commission to the Council and the European Parliament. Brussels 22. 6. 2006. [on-line]. [cit. 2007-09-20]. Dostupné na http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/2006_transport_policy_review_en.pdf.
- [34] Jednotné evropské nebe – Single European Sky. [on-line]. [cit. 2007-10-28]. Dostupné na http://www.rlp.cz/generate_page.php3?page_id=839.
- [35] Akční program pro vnitrozemskou vodní dopravu pro období 2006 – 20013. [on-line]. [cit. 2008-02-26]. Dostupné na http://www.mdcr.cz/cs/Vodni_doprava/Akcni+program.htm.
- [36] Předsednictví Radě Evropské unie. [on-line]. [cit. 2008-02-28]. Dostupné na <http://dumfinanci.cz/ekonomika/predsednictvi-rade-evropske-unie>.

- [37] Předkládací zpráva k návrhu Dokumentu Dopravní politika na léta 2007 – 2013. [on-line]. [cit. 2008-02-28]. Dostupné na http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/96113E82-1860-47D9-924C-AC51374EBDB2/0/MD_Predkladacizprava_DopravnipolitikaCRnaleta20052013.doc.
- [38] Lodní doprava v ČR. [on-line]. [cit. 2008-02-12]. Dostupné na <http://www.czech.cz/cz/ceska-republika/doprava/lodni-doprava-v-cr/>.
- [39] Splavné vodní cesty v ČR. [on-line]. [cit. 2008-03-19]. Dostupné na http://www.google.cz/url?sa=t&ct=res&cd=19&url=http%3A%2F%2Fwww2.czso.cz%2Feng%2Fredakce.nsf%2Fi%2Ftable_4_navigable_inland_waterways_regularly_used_for_transport%2F%24File%2Fdoicr081707_On-4.xls&ei=OiHhR6TXN4e4wwGh0fXOCA&usg=AFQjCNGGvfSNIVFTI27qXiedaPkEHtmL_A&sig2=tW5U_avUZu_yn0xanVza8A >.
- [40] Financování projektů ze SFDI. 23. 8. 2006. [on-line]. [cit. 2008-01-06]. Dostupné na <http://www.ibesip.cz/cs/Bezpecna-obec/Financovani/Financovani-projektu-ze-SFDI/>.
- [41] Mapa vodních cest. [on-line]. [cit. 2008-03-19]. Dostupné na <http://www.evd.cz/cs/mapa-vodnich-cest>.
- [42] Informační kancelář Evropského Parlamentu v ČR. Dostupné na <http://www.evropsky-parlament.cz/>.
- [43] Státní fond dopravní infrastruktury. Dostupné na <http://www.sfdi.cz>.
- [44] Ředitelství vodních cest. Dostupné na <http://www.rvccr.cz/>.
- [45] Státní plavební správa. Dostupné na <http://www.spspraha.cz/>.
- [46] Povodí Labe. Dostupné na <http://www.pla.cz/planet/default.aspx>.

- [47] Povodí Vltavy. Dostupné na <<http://www.pvl.cz/>>.
- [48] Labsko – Vltavský Dopravní informační Systém. Dostupné na <<http://www.lavdis.cz/>>.

12 Přílohy

12.1 Příloha – CD

Příložené CD obsahuje vlastní diplomovou práci, legislativní podklady České republiky a Evropské unie týkající se dopravní politiky, podklady a materiály na jejichž základě byla práce vypracována.

12.2 Tabulky a grafy

Tabulka 5: Vnitrostátní nákladní doprava po vnitrozemských vodních cestách

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	635,3	760,3	558,0	621,2	685,2	418,8
podle kategorií přepravní vzdálenosti						
0 - 50 km	299,9	535,2	305,1	432,5	494,6	340,3
50 - 150 km	333,8	225,1	251,9	187,8	190,6	78,6
150 - 300 km	1,6	0,0	1,1	0,9	0,0	0,0
300 km a více	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Přepravní výkon celkem (mil. tkm)	35,7	31,3	28,6	25,9	28,7	15,4
podle kategorií přepravní vzdálenosti						
0 - 50 km	9,1	13,7	7,9	10,7	11,6	9,5
50 - 150 km	26,3	17,7	20,5	15,1	17,1	5,9
150 - 300 km	0,3	0,0	0,2	0,1	0,0	0,0
300 km a více	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Pozn. Tabulka zachycuje nákladní dopravu pouze plavidly registrovanými v ČR

Zdroj: MD

Tabulka 6: Přeprava věcí po vnitrozemských vodních cestách

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	1 906,8	1 686,2	1 276,7	1 274,7	1 955,6	2 031,8
podle druhu přepravy						
Vnitrostátní	635,3	760,3	558,0	621,2	685,2	418,8
mezinárodní celkem	1 271,5	925,9	718,7	653,5	1 270,5	1 613,0
v tom: vývoz	621,6	417,5	375,3	253,3	546,1	377,5
Dovoz	482,3	384,8	239,6	299,4	364,4	335,6
přeprava ve třetích zemích	120,8	73,2	58,5	49,0	186,4	469,7
Kabotáž	46,9	50,3	45,3	51,8	173,5	430,2
podle typu pohonu plavidel						
Motorová	783,7	530,4	440,8	398,5	906,7	1 048,4
Nemotorová	1 123,1	1 155,8	835,9	615,8	621,2	632,5
Ostatní	0,0	0,0	0,0	260,3	427,7	351,0
Převážný výkon celkem (mil. tkm)	770,9	587,3	508,1	409,2	779,2	818,0
podle druhu přepravy						
Vnitrostátní	34,3	31,2	27,5	25,9	28,7	15,4
mezinárodní celkem	736,6	556,1	480,6	383,3	750,6	802,6
v tom: vývoz	353,1	264,1	233,6	140,5	343,9	218,5
Dovoz	289,2	219,4	189,6	194,9	235,6	209,6
přeprava ve třetích zemích	75,1	49,6	36,3	30,1	114,0	228,3
Kabotáž	19,2	23,0	21,0	17,8	57,1	146,2
podle typu pohonu plavidel						
Motorová	471,0	348,0	278,8	228,2	483,5	515,6
Nemotorová	299,9	239,4	229,3	164,6	250,1	251,6
Ostatní	0,0	0,0	0,0	16,5	45,6	50,8

Pozn. Tabulka zachycuje přepravu pouze plavidly registrovanými v ČR

Zdroj: MD

Tabulka 7: Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu (km)

	2000	2002	2003	2004	2005	2006
Délka labsko-vltavské vodní cesty	303,0	303,0	303,0	303,0	303,0	303,0
v tom:						
kanalizované vodní cesty	263,0	263,0	263,0	263,0	263,0	263,0
regulované vodní cesty	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0	40,0
Celková délka splavných vodních cest¹⁾	663,6	663,6	663,6	663,6	663,6	663,6
Kanály						
celkem	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
podle klasifikace vnitrozemských vodních cest						
třída I až IV	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6	38,6
Splavné řeky a jezera						
celkem	625,0	625,0	625,0	625,0	625,0	625,0
podle klasifikace vnitrozemských vodních cest						
třída I až IV	515,7	515,7	515,7	515,7	515,7	515,7
třída Va	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3	109,3

1) včetně cest na nádržích a jezerech sloužících převážně k rekreační osobní dopravě a sportovní plavbě

Zdroj: MD

Tabulka 8: Nehody ve vnitrozemské vodní dopravě

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Počet nehod celkem	32	19	15	14	23	24
v tom:						
malé nehody	15	16	14	12	23	21
střední nehody	14	0	0	0	0	0
velké nehody	3	3	1	2	0	3
Počet usmrcených osob	2	2	1	0	0	2
Počet zraněných osob	1	2	0	2	1	1

Zdroj: SPS

Tabulka 9: Spotřeba energie ve vnitrozemské vodní dopravě

	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Černé uhlí	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Koks	9,6	5,8	0,0	0,0	0,0	0,0
Hnědé uhlí	15,2	12,6	0,0	0,0	0,0	0,0
Letecký benzín	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Letecký petrolej	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Automobilní benzíny	4,7	2,2	1,3	0,0	0,0	0,0
Motorová nafta	793,7	289,5	20,7	89,6	7,8	6,6
Topné oleje	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Zemní plyn	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Ostatní plynové deriváty	1,1	1,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Elektrická energie	28,4	13,0	10,4	11,4	0,5	2,6
Ostatní formy energie	3,3	26,8	0,0	0,0	2,4	1,7
Celkem	856,6	351,0	32,4	101,0	10,7	10,9

Zdroj: ČSÚ

Tabulka 10: Personální složení a profesní zodpovědnost členů EK pro období 2004 - 2009

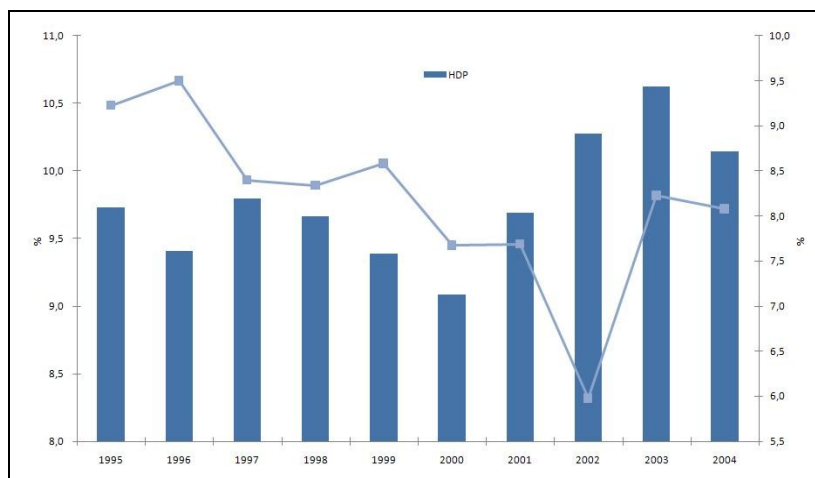
Jméno	Země	Funkce a oblast kompetence
José Manuel Durao Barroso	Portugalsko	prezident Evropské komise
Margot Wallström	Švédsko	viceprezidentka Evropské komise, zodpovědná za institucionální vztahy a komunikační strategii
Günter Verheugen	Německo	viceprezident Evropské komise, zodpovědný za podnikání a průmysl
Jacques Barrot	Francie	viceprezident Evropské komise, zodpovědný za dopravu
Siim Kallas	Estonsko	viceprezident Evropské komise, zodpovědný za administrativní záležitosti, účetnictví a boj proti podvodům
Franco Frattini	Itálie	viceprezident Evropské komise, zodpovědný za oblast justice, svobody a bezpečnosti
Viviane Āediny	Lucembursko	členka Evropské komise, zodpovědná za informační společnost a média
Stavros Dinas	Řecko	člen Evropské komise, zodpovědný za životní prostředí
Joaquín Almunia	Španělsko	člen Evropské komise, zodpovědný za hospodářské a měnové záležitosti
Danuta Hübner	Polsko	členka Evropské komise, zodpovědná za regionální politiku
Joe Borg	Malta	člen Evropské komise, zodpovědný za rybolov a námořní záležitosti

Principy dopravní politiky EU a jejich aplikace v podmínkách ČR

Dalia Grybauskaitė	Litva	členka Evropské komise, zodpovědná za finanční plánování a Evropský rozpočet
Janez Potočnik	Slovinsko	člen Evropské komise, zodpovědný za vědu a výzkum
Jan Figel'	Slovensko	člen Evropské komise, zodpovědný za oblast vzdělávání, odborné přípravy, kultury a vícejazyčnost
Markos Kyprianou	Kypr	člen Evropské komise, zodpovědný za zdraví a ochranu spotřebitele
Olli Tejn	Finsko	člen Evropské komise, zodpovědný za rozšíření
Louis Michel	Belgie	člen Evropské komise, zodpovědný za oblast rozvoje a humanitární pomoci
László Kovács	Maďarsko	člen Evropské komise, zodpovědný za oblast zdanění a celní unie
Neelie Kroč	Nizozemí	členka Evropské komise, zodpovědná za oblast hospodářské soutěže
Mariann Fischer Boel	Dánsko	členka Evropské komise, zodpovědná za zemědělství a rozvoj venkova
Benita Ferrero-Waldner	Rakousko	členka Evropské komise, zodpovědná za vnější vztahy a evropskou sousedskou politiku
Charlie McCreevy	Irsko	člen Evropské komise, zodpovědný za jednotný vnitřní trh a služby
Vladimír Špidla	Česká republika	člen Evropské komise, zodpovědný za oblast zaměstnanosti, sociálních záležitostí a rovných příležitostí
Peter Mandelson	Velká Británie	člen Evropské komise, zodpovědný za oblast obchodu
Andris Piebalgs	Lotyšsko	člen Evropské komise, zodpovědný za oblast energetiky

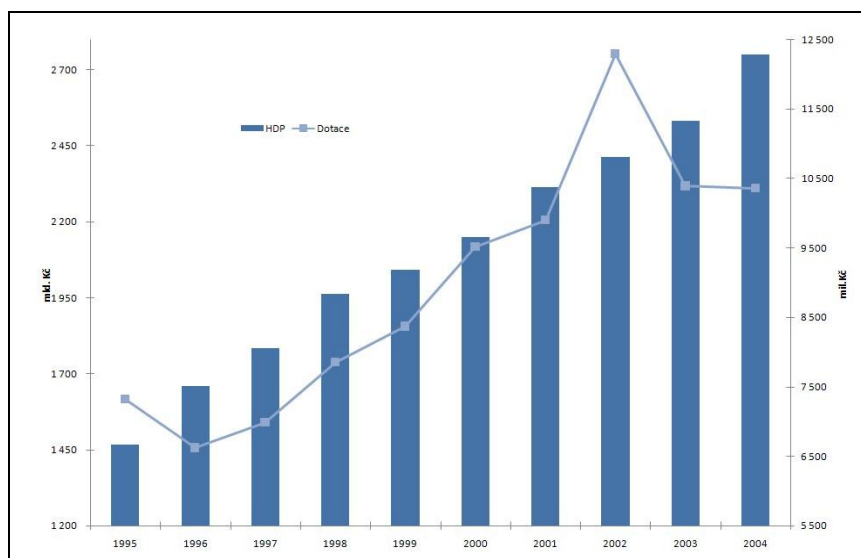
Zdroj: <http://www.ekolist.cz/eu-inst-ek.shtml>

Principy dopravní politiky EU a jejich aplikace v podmínkách ČR



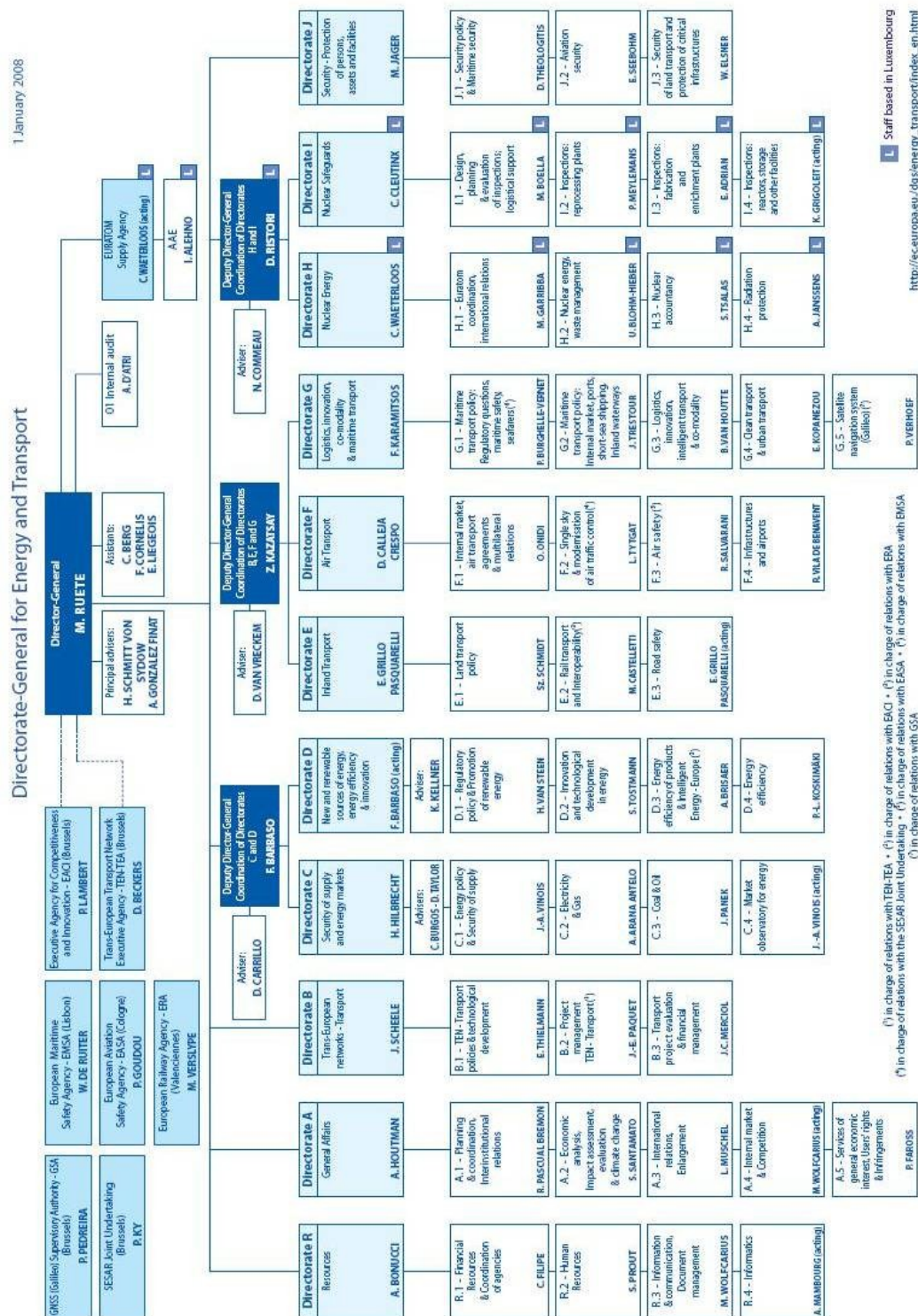
Obr. 17: Vývoj podílu počtu zaměstnanců v dopravě na celkovém počtu zaměstnanců a jejich podíl na tvorbě HDP

Zdroj: ČSÚ



Obr. 18: Vývoj HDP a dotací do veřejné dopravy

Zdroj: ČSÚ



Obr. 19: Organizační schéma Generálního ředitelství pro energetiku a dopravu