

## Evropská dopravní politika – brzdí nebo pomáhá evropskému hospodářství?

I v Evropské unii se začíná hovořit o nové dopravní politice, která by měla lépe odrážet postavení a význam jednotlivých druhů dopravy. Dne 12. 7. 2005 se uskutečnila v Evropském parlamentu konference k novému „pozičnímu dokumentu“, který vypracovala skupina odborníků a který by mohl být základem pro další jednání. Protože dokument obsahuje pro silniční dopravu zajímavá zjištění a závěry, uveřejňujeme překlad tohoto materiálu.

Jan Medved  
vedoucí odboru legislativy a mezinárodních vztahů



*European Transport Policy*

Strangling or Liberating  
Europe's Potential?

12th July 2005

*Transport Conference  
in the European Parliament*

Chaired by  
ARI VATANEN  
and  
Malcolm HARBOUR

**FACTS AND FIGURES  
ABOUT TRANSPORT IN EUROPE**



## Předmluva

*„dejte mi srozumitelná data a já vám dám srozumitelnou politiku“*

Čtenář tohoto dokumentu by mohl být překvapen tím, co nalezne, a může i žasnout nad citovanými čísly. Pro takový úžas je dobrý důvod: evropský dopravní sektor trpí velkou vadou, nedostatkem. Většina dat potřebných a nutných pro pochopení skutečnosti a definici konzistentní politiky není k nalezení v žádných dokumentech, publikovaných evropskými orgány.

Dostupné údaje neumožňují odpovědět na některé jednoduché otázky:

- jaká je váha dopravních činností v rámci hospodářství?
- jaká je relativní důležitost různých druhů dopravy ve vztahu k zajišťování dopravních potřeb v EU?
- jak jednotlivé druhy dopravy fungují a jaká je kvalita jejich služeb (jako je, např., dopravní čas od dveří ke dveřím), kterou nabízejí zákazníkům?
- jak se mění v čase dopad dopravy na životní prostředí?
- jaký je dopad jednotlivých dopravních druhů na veřejné rozpočty EU a jejich volených orgánů?

Ta jediná čísla, citovaná v mnoha oficiálních dokumentech, jsou často zavádějící a poskytují zkreslený obraz reality. Nikdo nemůže být proto překvapen, že současné politiky jsou tudíž založeny na domněnkách a ne na objektivním zkoumání faktů.

Takové zkoumání není v žádném případě nemožné. Statistický dokument *„Fakta a čísla“* vysvětluje, jak pro většinu bodů, uvedených výše, je možné shromáždit smysluplná data a poskytnout věcný a přesný popis dopravní situace v Evropě.

Pro Komisi by nemělo být nemožné učinit totéž stejným způsobem ve velice krátkém čase, a zajistit tak, aby budoucí evropská dopravní politika byla postavena na pevných základech a ne na ideách, které jsou v rozporu s fakty, a to ani v případě, když jsou tyto široce přijímány.

## **IDEJE A FAKTA**

Až do dnešního dne byla evropská dopravní politika založena na několika základních ideách:

- jako odpověď na rozsah silniční dopravy se musí rozvíjet další druhy dopravy
- pro zlepšení evropského dopravního systému se musí zlepšit vybavení a zjednodušení hraničního odbavování
- ochrana životního prostředí je možná jen prostřednictvím podpory ostatních druhů dopravy než jsou silniční a letecká doprava
- přesun podílu mezi jednotlivými druhy dopravy v dlouhodobém horizontu bude ku prospěchu evropské ekonomiky a veřejných rozpočtů

Tento dokument zkusí prověřit platnost těchto základních předpokladů.

## **I – NE SPOJITÉ NÁDOBY**

Ačkoliv se nyní růst ve starých státech EU 15 zpomalil na 1 – 2 % ročně, celkový růst dopravy osobními i nákladními auty instinktivně napovídá, že snížení podílu silniční dopravy může být dosaženo rozvojem ostatních druhů dopravy. Tento koncept „přesunu podílu“ mezi druhy dopravy je jedním z hlavních principů evropské dopravní politiky, uvedené např. v Bílé knize z roku 2001. Tato idea získala širokou podporu ze strany veřejného mínění. Podle nedávného průzkumu 93 % francouzských občanů soudí, že zboží by mělo být přepravováno spíše po železnici než po silnici. Je ale myšlenka přesunu podílů realistická?

Za účelem zodpovězení této otázky musíme v první řadě ohodnotit relativní důležitost různých druhů dopravy v rámci celkového dopravního trhu, tj. jakou roli hraje každý z nich při uspokojování potřeb na dopravu ze strany občanů i podnikatelů a průmyslu. Kritériem, používaným ve všech sektorech

hospodářství, je obrat nebo objem prodeje, tj. souhrn prostředků placených jednotlivými subjekty za získání požadovaného zboží či služby.

Několik čísel nám osvětlí tuto otázku. Celkové tržby z dopravy osob a zboží představují podstatnou část HDP – jen něco málo pod 15 %, s výjimkou cestovních agentur a ostatních doplňkových činností – ve všech rozvinutých státech. Toto číslo je ve skutečnosti konstantní, protože všechny státy, brané do úvahy, mají podobnou úroveň a životní styl. Proporce pro USA je 16 % (zdroj: MD) V případě EU 15 – státy, se kterými je zde uvažováno, protože mají přibližně stejnou úroveň – celkové HDP je 9 300 miliard EUR a občané a podniky vydají kolem 1 250 miliard EUR za dopravu (viz *Fakta a čísla*)

Z této sumy, podle statistik, publikovaných Mezinárodní unií železnic, odpovídá obratu železnice částka 45 miliard EUR, přičemž z toho 10 miliard je z nákladní a 35 miliard je z osobní dopravy.

Přibližně 1 050 miliard EUR se vydává na silniční dopravu, přičemž 300 miliard jde na nákladní, 700 miliard na nákup a údržbu aut a zbylých 50 miliard na ostatní formy přepravy osob (autobusy, autokary, taxi). Celkový roční obrat v pozemní dopravě (železnice a silnice) je tedy v řádu 1 100 miliard EUR.

K tomu musí být doplněn obrat z ostatních druhů dopravy – letecké, námořní a vnitrozemské plavby. Podle Eurostatu obrat těchto druhů dopravy představuje kolem 95 miliard EUR v letecké, 60 miliard EUR v námořní a 4 miliardy EUR u vnitrozemské vodní plavby. (Eurostat také poskytuje údaje o doplňkových činnostech k dopravě, které představují cca 120 miliard u cestovních agentur a tour operátorů, a 230 miliard u ostatních)

Tato informace upozorňuje na klíčový fenomén: silniční doprava je zdaleka nejdominantnější formou dopravy v rámci EU. Ať se jedná o nákladní či osobní dopravu, obrat ze silniční dopravy představuje okolo 95 % obratu veškeré pozemní dopravy.

S tržbami kolem 45 miliard EUR z celkových 1 250 miliard EUR představuje podíl železnice jen 4 % celkových výdajů občanů a podniků na dopravu.

Je zajímavé poznamenat, jak dalece je image železnice v rámci EU vzdálena její skutečné důležitosti v evropské dopravě. V nedávném průzkumu ve Francii respondenti odhadovali podíl železnice na 40% v přepravách osob i zboží, což

je přibližně desetkrát více, než je realita. Jsou důvody se domnívat, že takový výsledek by se získal při podobném průzkumu v kterémkoliv ze zbývajících států EU 15. V myslích mnoha našich spoluobčanů silnice a železnice hrají přibližně stejnou roli, přičemž ale skutečný podíl je zhruba 25 : 1.

Ve světle těchto okolností vyvstává jen otázka, jak ulehčit silniční dopravě rozvojem ostatních druhů dopravy, zejména železniční. Abychom odpověděli na tuto otázku, budou prozkoumány čtyři druhy dopravních oblastí, každý postupně s možným dopadem na objem silničního provozu. Budou to železniční přeprava zboží, vysokorychlostní železnice, regionální železniční doprava a konečně výstavba nových dopravních linek v městských oblastech (železnice, metro, tramvaje atd.).

### **1 – železniční přeprava zboží**

Myšlenka, že rozvoj železniční nákladní dopravy může odlehčit silničnímu provozu, je ústředním bodem Bílé knihy 2001. Několik čísel stačí na ukázání hranic této myšlenky.

Podle Mezinárodní unie železnic vlaky v EU 15 ujedou 650 milionů kilometrů ročně, což při průměru 17 vagónů na vlak představuje přibližně 11 miliard kilometrů ročně přepravy zboží ve vagónech.

Pro srovnání, těžká silniční nákladní vozidla ujedou na silnicích EU 15 přibližně 200 miliard kilometrů ročně, osobní auta 2 600 miliard kilometrů a dodávky a ostatní vozidla 500 miliard kilometrů. To dohromady představuje 3 300 miliard kilometrů na silnici ve srovnání s 11 miliardami kilometrů nákladních vagónů na železniční síti.

Protože průměrný objem nákladu na železničním vagónu a silničním přívěsu či návěsu je přibližně stejný, srovnání těchto čísel vede k okamžitému závěru: je téměř nemožné ulehčit silniční dopravě rozvojem železniční přepravy nákladů. Dokonce i kdyby železniční přeprava zboží vzrostla o 50%, což je velice nepravděpodobná hypotéza, protože v současné době buď stagnuje nebo klesá ve většině uvažovaných států, dopad na silniční provoz by byl zanedbatelný. Matematika to jednoduše nedovoluje. Provoz těžkých vozidel by mohl být snížen o 3 %, celkový silniční provoz o 0,2 %. Jak by 11 mohlo být rozvinuto

tak, aby mělo vliv na 3 300? Když budeme brát kamion jako rovnocenný dvěma či třem osobním autům, obrázek to příliš nezmění.

Závěr je nevyhnutelný. Udivující pouze je, že toto porovnání počtu cest se neobjevuje v žádném dosud publikovaném dokumentu. Místo toho tyto dokumenty spoléhají jen na údaje, založené na tunách či tunokilometrech, které ale nelze brát do úvahy, pokud se jedná o hledání možností pro ulehčení silničnímu provozu, a které dávají falešný obraz reality. Není totiž důležitá váha přepravovaného nákladu, ale ujeté kilometry vozidly po rozdílných sítích.

Abychom nabídli jinou ukázkou disproporce mezi přepravou zboží po silnici a po železnici, stačí poukázat na to, že hlavní meziměstské dálnice v různých státech EU (Francie, V. Británie, SRN, Itálie atd.) přenášejí dopravní provoz v řádu 15 000 těžkých nákladních vozidel každý pracovní den. Vlak o dvaceti vagoněch proto představuje pouze dvouminutový provoz dálničního provozu. Dnes je to silnice a ne železnice či vodní doprava, která je hlavním druhem dopravy, a toto je konzistentní se zjištěním, že obrat z železniční přepravy zboží či prodejů představuje ne více než 3 – 4 % obratu v silniční dopravě. Fyzické indikátory tak potvrzují indikátory ekonomické.

Stejná zjištění platí i pro příbřežní plavbu mezi státy EU. Příbřežní plavba je ideálně vhodná pro hromadné substráty a může hrát významnou roli na určitých trasách. Ale trh pro příbřežní plavbu je omezený, protože současný dopravní trh je charakteristický různorodostí a menšími množstvími zboží. Navzdory velkému úsilí je rozvoj příbřežní dopravy mezi evropskými státy velice omezený a, stejně jako železnice nebo vnitrozemská plavba, není příbřežní plavba schopna mít řádově větší vliv na silniční dopravu.

Pokud jde o intermodální dopravu, předpokládá ze svojí podstaty potřebu terminálů a překládání, které ji komplikují možnost konkurovat efektivně těžkým nákladním vozidlům, která poskytují rychlou a ekonomickou dopravu z místa nakládky do cílového místa. To vysvětluje, proč je dopravní tok silnice/železnice v Evropě omezený: navzdory masivní podpoře poskytované kombinované dopravě představuje pouze čtvrtinu veškeré železniční dopravy, a proto nemůže mít žádný významný dopad na silniční dopravu.

## **2 – vysokorychlostní železnice**

Vysokorychlostní železniční vlaky poskytují uživatelům rychlé, bezpečné a pohodlné spojení. Není proto překvapující, že kdekoliv se otevřelo nové spojení vysokorychlostní tratí, došlo na té samé trati k vysokému nárůstu přepravy cestujících ve srovnání s původní starou železnicí. Například po otevření trati mezi Madridem a Sevillou se přepravuje mnohem větší počet cestujících než předtím. To ale nemá žádný reálný dopad na silniční provoz na té samé trase. Stejně závěry se potvrdily i v Německu, stejný fenomén zaznamenali ve Francii po zprovoznění trati Paříž – Lyon, Paříž – Atlantic a Paříž – Lille, kdy nedošlo ke snížení dopravy na souběžných dálnicích o více jak 1 či 2 %. Může se to zdát překvapivé, zejména z toho důvodu, že zvýšení počtu cestujících na některých železničních tratích bylo opravdu podstatné. Například po zahájení provozu na trati Paříž – Lille vzrostl počet cestujících o 30 %, přičemž ale vliv na souběžný dálniční provoz nebyl zaznamenatelný.

Nárůst železniční dopravy nepřevzal cestující z dálničního provozu. Vysokorychlostní železnice spojuje městská centra na dlouhé vzdálenosti, zatímco dálnice jsou používány všeobecně pro kratší cesty, které málokdy začínají a končí v městských centrech, obsluhovaných vysokorychlostní železnicí. Pokud k tomu přidáme fakt, že těžká nákladní vozidla nemají přístup na tyto vysokorychlostní železniční tratě, z čehož vyplývá, že se jedná o dva rozdílné trhy, vysvětluje to, proč výstavba vysokorychlostních železnic nemá prakticky žádný vliv na užívání souběžných dálničních tahů.

Vysokorychlostní železniční tratě však soupeří přímo s leteckou dopravou, protože se u obou jedná o veřejnou dopravu. Pro cestovní časy pod dvě až tři hodiny vyhrává vlak. U cest přes tři až čtyři hodiny dominuje letecká doprava, navzdory vysokým dotacím, směřovaným do železniční dopravy, kde dopravce většinou neplatí náklady na výstavbu dopravní cesty.

### **3 – regionální železniční doprava**

Ve státech, kde taková doprava existuje, regionální (ne městská) železniční doprava všeobecně přepravuje jen nepatrné množství denních cestujících v dané oblasti. Ve státě jako je Francie se průměrně vykoná denně 550 000 cest z celé populace 50 milionů kromě Ile-de France.

Mnoho dopravních průzkumů ve Francii a západní Evropě ukázalo, že průměrný počet cest motorovým dopravním prostředkem na hlavu je velice stabilní a je v průměru kolem 2,5 denně. Mimo pařížskou oblast se ve Francii

vykoná denně přibližně 125 milionů cest motorovými dopravními prostředky, přičemž jen méně než 0,5 % prostřednictvím regionálních železnic. Tento druh dopravy proto nemůže mít žádný vliv na intenzitu silničního provozu. Zjištění je o to více překvapivé z pohledu skutečnosti, že dotace pro regionální železnici ve Francii představují přinejmenším 2,5 miliardy EUR ročně, což znamená 13 EUR na jednu jízdu, což je mnohem více než cena jízdy taxíkem.

U tratí se středním či nízkým provozem by použití autobusů či taxi často bylo pro veřejné rozpočty efektivnější bez poklesu kvality služby a dokonce v mnoha případech se zlepšením provozu.

#### **4 – metro a další formy MHD**

Ve světle hustoty silniční dopravy ve městech instinkt napovídá představě, že metro, tramvaje nebo příměstská železnice jsou jasné řešení odstranění kongescí. A přitom většina úsilí v městech řešit tento problém selhává. Ve všech státech EU 15 automobilová doprava stále zůstává hlavní formou městské dopravy, ve většině měst až na výjimky představuje kolem 80 % nebo i více všech motorizovaných cest. Výstavba za vysokých nákladů další infrastruktury pro hromadnou dopravu neměla nikde žádný dopad na silniční provoz.

Existuje logické vysvětlení pro tento skutečně překvapující závěr. Hlavním kritériem, na základě kterého se uživatelé rozhodují, je čas dopravy od dveří ke dveřím. Dopravní průzkumy uskutečněné v mnoha evropských městech, ukázaly, že osobní auto nemá u tohoto hlavního kritéria žádného konkurenta u většiny cest. Ve všech zkoumaných městech se ukázalo, že průměrná délka cesty autem od dveří ke dveřím je 20 minut, zatímco dvakrát tolik s využitím MHD, takže použití auta ušetří cestujícím na zpáteční cestě 40 minut i v případech, že existuje v místě MHD. Pro větší přesnost je možné otázku rozdělit na dva typy cest.

#### **Trasy do a v centrech**

Na trasách v centrech a do centra je MHD mnohem více konkurenceschopná. V některých velkých městech může MHD konkurovat osobním autům i v čase dopravy od dveří ke dveřím. Užití MHD je vhodné zejména tehdy, pokud silniční

kapacita je nedostatečná a parkovací možnosti omezené. MHD potom hraje důležitou roli ve velkých městech, kde je nepostradatelná. Pokud je to nutné, může být výstavba nových tras MHD obhajitelná. Nicméně výstavba nových tras nebo zlepšení stávajících nikdy nemá velký dopad na silniční provoz.

Takové jsou závěry OECD v případě Curychu. Poté, co toto město investovalo 2 miliardy ChF do svého systému MHD, doprava na dotčených linkách vzrostla o 25 %. Nebyl ale zaznamenán žádný dopad na silniční provoz, což vedlo OECD k závěru, že *„navzdory velkému úsilí ve prospěch veřejné dopravy, osobní auta zůstávají příliš přitažlivá“*. Zkušenosti ukázaly stejné závěry i v Holandsku na trase mezi Amsterdamem a Almeer, v Toulouse, Lyonu a Nantes ve Francii a ještě i jinde.

### **Příměstské jízdy**

Příměstské cesty, které jsou co do počtu nejpočetnější a představují průměrně tři čtvrtiny celkové městské a příměstské dopravy, problém objasňují ještě jasněji. V těchto případech není všeobecně problém s parkováním a nižší intenzita obyvatelstva se odráží i v hustotě MHD a cestách na dlouhé a nepohodlné cesty. Čas, ušetřený využitím auta místo MHD, je často více jak půl hodiny na jednu cestu, tzn. celá jedna hodina na jednu zpáteční cestu. Za těchto okolností je osobní auto neporazitelné a, téměř bez výjimek, všichni ti, kteří mají možnost, auto používají (v západní Evropě obvykle více jak 9 dospělých z 10) ať jako řidiči, či jako spolucestující. Pokud počítáme s tím, že to představuje obrovskou většinu motorizovaných cest, auto je dnes ve vyspělých státech sociálním dopravním prostředkem.

Tato skutečnost přiměla Světovou banku k poznámce v její zprávě o městské dopravě: *„Protože hustota je klíčový faktor železniční dopravy, nikde ve světě neexistuje příklad efektivního pokrytí železničním okruhem, cestující jsou příliš široce rozptýleni a zboží příliš rozkouskováno“*. Nedávné znovuotevření okružní železnice v pařížské oblasti, blízko Saint-Germain-en-Laye, se stalo velkým propadákem, protože přepravuje ve špičce ve vlaku stěží pár desítek cestujících ve srovnání s předpokladem až 10 000 cestujících denně.

Shrnuto, ať jde o radiální či okružní trasy, zkušenosti ukazují, že investice do příměstské MHD dokonce i v případech, kdy nová trasa přitáhne velké množství cestujících, má na silniční provoz pouze okrajový vliv. Pokud je to možné,

cestující dávají přednost jízdám autem, protože auto poskytuje navíc možnost časové úspory, a tak vyšší kvality života, protože nabízí možnost většího výběru cíle cesty a možných činností. K tomu je třeba doplnit, že městská a příměstská silniční síť také přepravuje prakticky veškeré zboží.

Je pravda, že veřejné mínění se obává, že městská silniční síť se stane neprůjezdnou. Tato obava je neodůvodněná či přehnaná, protože naštěstí ve hře je množství pozitivních faktorů. Růst populace ve většině velkých evropských měst se stabilizoval. Doprava v městských centrech se nezvyšuje a naopak je zřetelná tendence ke snižování. Pouze v okrajových částech se požadavky na dopravu zvyšují, tzn. v oblastech, kde dopravní podmínky nejsou tak špatné a kde je snazší rozšířit kapacity a reagovat tak na zvýšené požadavky.

Současně je pravda, že roste počet cest mimo hlavní časy a ne ve špičkách. Převážná většina (dvě třetiny a více ve většině států) pracujících osob jezdí do zaměstnání autem ve špičkách ve všech státech západní Evropy, takže proporce jen stěží mohou výrazně růst. To nejhorší je již za námi a neexistuje žádný důvod se obávat, že situace se dramaticky zhorší, pokud se neuplatní nějaká politika omezení kapacity silnic, ale budou pokračovat práce na zvýšení kapacity v případech, kdy je to potřeba.

Obavy z rozměňování sítě směrem k omezování nejsou nic nového, tato myšlenka pochází až z 20. let dvacátého století. Ale dnes, díky pracím provedeným na našich silnicích, všechny ukazatele nasvědčují tomu, že doprava je mnohem plynulejší a volnějši v celé Evropě, než tomu bylo v minulosti, a pesimistické odhady do budoucnosti nejsou na místě.

Náš instinkt je proto zavádějící, zkoumání faktů ukazuje, že veřejná a soukromá doprava v žádné ze čtyř zvažovaných oblastí netvoří spojitě nádoby. Základním bodem problému je skutečnost, že neexistuje reálná alternativa pro 90 % a více dopravy auty či nákladními vozidly. Pokud tato doprava nebude prováděna silniční dopravou, prostě se zastaví a společnost by mohla být následkem toho paralyzována se všemi důsledky, které by to mělo pro hospodářství a život evropských občanů. Jestliže vládní kruhy neomezí možnosti, pouze silnice nabízí odpověď na otázky silnic. Výše uvedenému navzdory přetrvává stále

mínění, v marné naději, že velkými investicemi veřejných peněz do jiných druhů dopravy se odlehčí silničnímu provozu

## II – HRANIČNÍ EFEKT

Realizace „velkých projektů“, zaměřených na zlepšení výměny mezi členskými státy a přispívajících ke zvýšení prosperity kontinentu, byly po léta ústředním bodem evropské dopravní politiky. Jsou takovéto projekty obhajitelné při objektivním zkoumání faktů?

Abychom odpověděli na tuto otázku, musíme nejprve pochopit specifický aspekt evropského dopravního trhu, který neexistuje např. v Severní Americe. To je tzv. „hraniční efekt“, který do značné míry omezuje dopravní provoz mezi evropskými státy. Studie o tomto problému ukázaly, že přítomnost hranice mezi dvěma městy nebo dvěma regiony snižuje tok dopravy na pětinu až dvacetinu v porovnání s dopravním tokem, který by byl bez existence hranice. Pohled do jízdních či leteckých řádů jasně ukazuje, že např. existuje desetkrát více spojení mezi Mnichovem a Hamburkem než mezi Mnichovem a Lyonem, přičemž hospodářský význam a vzdálenost obou jsou srovnatelné. Tato pravda platí pro všechny druhy dopravy. Železniční doprava mezi Paříží a Londýnem (5 milionů cestujících ročně) představuje pouze pětinu dopravy mezi Paříží a Lyonem (25 milionů), ačkoliv vzdálenosti jsou stejné a Lyon přitom nejde srovnávat s Londýnem, pokud se jedná o hospodářský význam.

Pokud pojedete po dálnici z Paříže směrem na Brusel, zpočátku je provoz velice hustý. V pařížské oblasti kolem 200 000 vozidel denně, doprava na A1 postupně klesá na 50 000 vozidel v severní Francii směrem na Lille. Jakmile zahnete směrem na Belgie, vše se mění a provoz se stává lehkým. Ne více jak 20 000 vozidel denně překračuje hranici. Jakmile překročíte hranici, provoz opět rychle narůstá na úroveň 50 000 vozidel okolo Mons a na 100 000 vozidel denně u Bruselu.

Totéž platí pro leteckou dopravu. Když vynecháme dopravu přes Lamanšský průliv, 9 z 10 evropských linek s největšími ročními objemy provozu jsou

vnitrostátní mezi evropskými městy a ne mezinárodní. Jde o linky Madrid – Barcelona, Milan – Řím, Paříž – Nice, Paříž – Toulouse, Paříž – Marseille, Frankfurt – Berlín, Londýn – Edinburgh, Frankfurt – Mnichov a další.

Z těchto údajů vyplývá jasný závěr: dopravní provoz na hranicích je vždy podstatně nižší než vnitrostátní provoz v různých státech EU. Pokud je problém s kongescemi, ty jsou vždy ve vnitrozemí a ne na hranicích. Je pravda, že s hospodářskou integrací Evropy se význam „hraničního efektu“ bude postupně snižovat. Ale zkušenosti z posledních dvaceti let ukazují, že pokles významu hraničního efektu je velmi pomalý a že rozdíly mezi vnitrostátní a mezinárodní dopravou zůstávají velké po několik generací.

### **Silnice**

Uvedené skutečnosti platí zejména pro silnice, které, jak jsme si již ukázali, zajišťují přes 90 % pozemní dopravy a kontinent je křížován dálniční sítí přesahující délku 50 000 kilometrů. Nikde se ale tato síť neseťká s problémy na hranicích, protože doprava tam je trvale nižší než jinde. Francie má 13 dálničních hraničních přechodů a nikde doprava nepřesahuje průměr 25 000 vozidel za den ve srovnání s provozem přes 50 000 vozidel denně na meziměstských dálnicích. A to se neberou do úvahy městské dálnice, kde provoz dosahuje úrovně 100 000 vozidel denně v některých městských oblastech a v některých částech Paříže překračuje i 200 000 vozidel za den. Z tohoto důvodu jsou jediné plánované hraniční investice ve Francii na dvou dálnicích do Španělska, které se rozšiřují ze dvou na tři pruhy, a nabídnou tak teoretickou kapacitu 80 000 vozidel denně, což uspokojí předpokládané požadavky do vzdálené budoucnosti.

Protože nejsou žádné překážky silničního provozu mezi EU 15, není zde ani potřeba velkých investic na hranicích pro dominující druh dopravy.

### **Železnice**

Část investičních projektů na mezinárodní železniční trasy se nezdají nadále obhajitelné ani pro přepravu osob, ani pro nákladní dopravu.

## **Osobní doprava**

Aby byly obhajitelné vysokorychlostní železniční trasy, musí být splněny dvě podmínky. Centra obyvatelstva, která mají spojovat, nesmí být vzdálená více než dvě až tři hodiny jízdy a počet obyvatel musí být dostatečný na to, aby zajistil dostatečný počet cestujících.

V případě mezinárodních projektů tyto dvě podmínky splňuje pouze dokončovaný projekt „Etoile d'Or“ (Gold Star), který tvoří Paříž, Londýn, Amsterdam a Kolín nad Rýnem a centra jsou v Bruselu a v Lille. Nikde jinde v Evropě není dostatečný tržní potenciál pro mezinárodní vysokorychlostní železnici. Kdo pojedou vysokorychlostní železnici 6 hodin či více z Paříže do Berlína, z Říma do Frankfurtu nebo z Londýna do Mnichova, když existuje letecká doprava a často s možným využitím nízkonákladové dopravy? Mapa tras vysokorychlostní železnice v Evropě je falešná stopa. Kromě výše uvedené Etoile d'Or mají pouze některé vnitrostátní projekty dostatečný potenciál na dostatečné využití.

## **Přeprava zboží**

Jak jsme již viděli, železnice přepravuje pouze méně než 4 % celkové přepravy zboží v Evropě a procento není o mnoho vyšší ani na mezinárodních trasách. Tam je v řádu 10 %, například mezi Španělskem a zbytkem Evropy s tím, že 90 % nákladní dopravy používá bez problémů silnici a uspokojí tak požadavky uživatelů, protože mohou dosáhnout nejvzdálenější body Evropy z Iberského poloostrova v rámci maximálně několika hodin či desítek hodin.

Paradoxní je, že navzdory své omezené roli, železnice má potíže s kapacitou na hranicích, které dále prodlužují pro železniční dopravu charakteristické dlouhé časy dodávek od dveří ke dveřím. Otázkou je, zda se vyplatí kolosální výdaje, které by byly nutné pro zlepšení této situace, které současná politika chce udělat.

K této otázce máme dvě poznámky:

První je, jak málo je v sázce. Z celkových 11 miliard EUR v železniční přepravě nákladu v Evropě mezinárodní přeprava přináší 4 miliardy EUR. Současně železnice hospodaří s obrovskou ztrátou. Proč by se měly utratit stovky miliard pro vybudování nových tratí v tak okrajové záležitosti, když 90 % veškeré

mezinárodní nákladní dopravy využívá bez problémů s kapacitou silnici a kdy všechny hraniční silniční přechody mají rezervy v kapacitě ve srovnání s potřebami, jak ukazuje příklad spojení Francie a Itálie?

Druhá poznámka se vztahuje k překračování přirozených hranic (Alpy nebo Pyreneje), jejichž existence je často využívána jako symbol pro obhájení současných projektů. Příklad trasy Lyon – Turín nedávno prošel auditem dvěma nejprestižnějšími odbory francouzské veřejné správy: Inspekcí General des Finances (vládní auditor) a Conseil General des Ponts and Chaussees (komise pro silnice a mosty). Auditoři došli k následujícím závěrům:

- není perspektiva významné osobní dopravy mezi Lyonem a Turínem. Taková doprava by byla přibližně desetkrát nižší než doprava mezi Paříží a Londýnem, což představuje méně než kapacitu jednoho vlaku denně v každém směru
- přeprava zboží přes Alpy v posledních deseti letech stagnuje. V poslední době dokonce má tendenci k poklesu a tento pokles se bude zřejmě zvyšovat v následujících letech
- není zde proto žádné nebezpečí, že existující silniční tunely mezi Francií a Itálií (Mont Blanc a Fréjus), nepojmou dopravu. Každý z těchto dvou tunelů používá denně přibližně 5 000 vozidel či méně ve srovnání s 60 000 vozidly, která využívají dálnici údolím Rýna a dokonce více vozidel využívá dálnici údolím Po, což pouze potvrzuje, že provoz přes hranice je výrazně nižší než vnitrostátní provoz. Předpokládaná intenzita dopravy pro další budoucí železniční tunel mezi Francií a Itálií je proto iluzorní a nebyla provedena žádná seriózní ekonomická analýza.
- oznámené náklady – 15 miliard EUR – by byly, jako obvykle, podstatně překročeny
- i když bude nový železniční tunel otevřen, nebude existovat způsob, jak donutit těžká nákladní vozidla, aby jej používala, protože stávající silniční spojení bude vždy více konkurenceschopné než železniční, které vyžaduje dvě překládky. To je podstatný rozdíl při srovnání s Lamanšským průlivem, kde silniční alternativa cesty tunelem neexistuje.
- za mnohem nižších nákladů je možné zvýšit kapacitu stávajícího železničního tunelu mezi Francií a Itálií na stejném místě ( Mont-Cenis)

Závěr tohoto oficiálního auditu je jasný: není žádná perspektiva v dohledné budoucnosti nasycení kapacity stávající infrastruktury přes Alpy. Za těchto okolností audit proto doporučuje odložit projekt do „pohotovosti“, což v administrativní řeči znamená zrušit jej úplně.

Závěr, dosažený francouzskými veřejnými agenturami, může být rozšířen. Nikde v Evropě není žádný hraniční přechod, který by byl dostatečným důvodem pro gigantické investice do železnice, které ale představují velký objem hlavních evropských projektů. Takové trasy by možná mohly omezit místní obtěžování způsobené několika tisíci lidmi, kteří žijí podél malého počtu dálnic a kteří si myslí, že železniční projekty by situaci zlepšily. Ale případný zisk je mimo jakékoliv porovnání s uvažovanými náklady. Náklady vynaložené na většinu těchto „velkých projektů“ by nic nezlepšily na fungování evropského hospodářství, a proto by jen znamenaly zbytečné utrácení veřejných peněz.

A zbývá jen zjistit, zda alespoň argumenty z úhlu životního prostředí a bezpečnosti provozu jsou dostatečné k obhájení současné politiky „změny podílu“ mezi druhy dopravy.

### **III – BEZPEČNOST A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Zlepšení životního prostředí a zvýšení bezpečnosti provozu jsou časté argumenty pro obhajobu podpory železniční a veřejné dopravy. Zatím ale podrobné zkoumání různých nevýhod, spojovaných se silniční dopravou, nepotvrzuje tyto závěry.

#### **Škodlivé znečištění vzduchu**

Díky velkému technickému pokroku v posledních dvaceti letech jsou škodlivé emise silničních vozidel na dobré cestě být úplně odstraněny během následujících deseti let. Olovo již není v benzínu obsaženo a síra byla odstraněna z nafty, takže odpovídající emise se téměř ztratily. Od roku 1988 se snížily celkové zplodiny kyslíčků uhlíku nových vozidel sedmnáctkrát, kyslíčků dusíku třicetkrát, nespálených uhlovodíků pak dvacetkrát. Posledním skutečným problémem zůstávají částice, produkovány dieselvými motory. A zde také celkové emise byly již sníženy na jednu dvacetinu úrovně

před dvaceti lety a jsou připravené plány na vybavení všech nových vozidel s naftovým motorem od roku 2008 filtrem částic, který tyto částice téměř všechny zachytí.

Lze proto usuzovat, že problém škodlivých emisí silniční dopravy bude prakticky vyřešen v blízké budoucnosti, protože starší vozidla jsou postupně stahována z provozu. Už dnes v Paříži, která má nejhustší provoz v Evropě, koncentrace znečištění vzduchu klesla za posledních osm let na úroveň 60% a zbývající znečištění je způsobeno z hlavní části jinými zdroji (průmysl, topení atd.) Pouze 2 % obyvatel Paříže je si ale vědomo tohoto snížení, v důsledku zavádějících informací je veřejné mínění široce přesvědčeno, že znečištění vzduchu se stále zvyšuje.

Je potřeba dodat, že rychlé snižování produkce škodlivých plynů silniční dopravou, které ohrožují ozonovou vrstvu, (kysličníky dusíku a nespálené částice) znamená, že ozonové díry v budoucnosti nebudou důsledkem silničního provozu, ale jiných zdrojů.

### **Produkce skleníkových plynů**

Navzdory pokroku ve výzkumu velká většina silničních vozidel bude i nadále poháněna uhlovodíkovými palivy, a silniční doprava proto i nadále bude produkovat CO<sub>2</sub>, který přispívá ke skleníkovému efektu. Nicméně i zde jsou dvě poznámky.

Za prvé musí být zdůrazněno, že na rozdíl od obecného přesvědčení silniční doprava není ve světovém měřítku ani zdaleka největším producentem skleníkových plynů pocházejícím z lidské činnosti. S přibližně 15% produkce CO<sub>2</sub> zaujímá čtvrté místo v žebříčku producentů po výrobě elektrické energie v klasických elektrárnách (zdaleka největší zdroj) průmyslu a stavebnictví a teplárenství. Evropské silnice, které představují asi 20 % celosvětové silniční dopravy, produkují jen 3 % CO<sub>2</sub> z lidské činnosti (podle Eurostatu 750 milionů tun CO<sub>2</sub> z celkových 25 miliard).

Pokud se vezmou do úvahy další skleníkové plyny (CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O ...), které doprava neprodukuje, znamená to, že evropská silniční doprava vytváří méně než 2 % celosvětové produkce skleníkových plynů z lidské činnosti.

Navíc, železnice a veřejná doprava jsou zvláště neefektivní směrem pro boj se skleníkovými plyny. Od vytvoření trhu s emisemi CO<sub>2</sub> od 1. 1. 2005 je nyní

možné přiřadit čísla k jejich „příspěvku“ na základě tržní ceny, která je momentálně (21. 6. 2005) kolem 23 EUR za tunu CO<sub>2</sub>. Čísla jsou potom pozoruhodná.

V případě železniční dopravy, například železniční vagonů realizují asi 11 miliard kilometrů ročně. Bez nich by tedy silniční vozidla musela realizovat 11 miliard kilometrů navíc. Na základě jednotné spotřeby 40 litrů paliva na 100 kilometrů tyto kamiony „navíc“ by vypustily do atmosféry přibližně 10 milionů tun CO<sub>2</sub>. Za předpokladu, že železnice využívá zejména elektrickou trakci a že 50 % výroby elektřiny v Evropě je z elektráren, které skleníkové plyny neprodukuje (jaderné, vodní), emise navíc z dodatečných kamionů by nepřesáhly 5 milionů tun CO<sub>2</sub>, což představuje přibližně 115 milionů EUR podle současných tržních cen. Dotace, které vyžaduje železniční doprava, nejsou přesně známé, ale pokud předpokládáme, že je to přibližně třetina celkových podpor do železnice, určitě budou nad 20 miliard EUR. Utratit 20 miliard aby se ušetřilo 100 milionů asi nelze považovat za dobrý obchod.

A podobný výpočet lze udělat i pro osobní dopravu. Protože dotace do železniční dopravy jsou v celém EU v řádech desítek miliard EUR, podpora železnice na těchto základech je proto jedna z nejhorších cest k ochraně životního prostředí ve srovnání s tím, co by bylo možné učinit za tyto peníze pro omezení produkce skleníkových plynů v jiných oblastech.

Pokud posuzujeme celkovou spotřebu paliva v EU 15, dojdeme k číslu 300 milionů krychlových metrů, které spálením produkují přibližně 750 milionů tun CO<sub>2</sub>, což představuje ekvivalent asi 17 miliard EUR. Tato částka se může zdát vysoká, ale je jen nepodstatná ve srovnání s částkami, které uživatelé silničního provozu musí platit a které přesahují 1 050 miliard EUR (takže náklady na CO<sub>2</sub> tvoří méně jak 2 % obrátu), a daněmi placenými uživateli silnic, které jsou i po odečtení veřejných výdajů do silnic přinejmenším desetkrát vyšší než tyto náklady na CO<sub>2</sub>.

Cena CO<sub>2</sub> je určena trhem a samozřejmě není neměnná a je ovlivňována cíli, které evropské orgány uvalily na společnosti, produkující CO<sub>2</sub>. Dokonce i v případě výrazného růstu ceny, řekněme na 50 EUR za tunu, náklady, které by

mohly být oprávněně přičítány silniční dopravě z tohoto důvodu – 36 miliard EUR – by stále představovaly jen 3% onoho obratu.

Jinými slovy je zřetelné, že náklady na skleníkové plyny produkované silničním provozem jsou malé ve srovnání se službami, které silniční provoz poskytuje a kterými by bylo možno měřit částku, kterou jsou občané a podniky ochotny za ně zaplatit. Jsou také mnohem nižší než daně, které již silniční obor platí, a vyšší, než jsou výdaje na silnice.

Dále jsme také poznali, že silniční provoz nepodléhá snížení. Samozřejmě musíme hledat cesty ke snížení skleníkových plynů. Ale dělat to cestou uvalování dalších a dalších daní na silniční provoz by nebylo efektivní a zvyšování dopravních nákladů by bylo ničující pro hospodářství .

Pokud jde o silniční provoz, jediná realistická cesta ke snížení produkce skleníkových plynů, je pokračovat v technickém pokroku s cílem snižování celkové spotřeby pohonných hmot vozidly.

Je třeba poznamenat, že podobné srovnání by bylo možné udělat i pro leteckou dopravu, která obnáší v tržbách evropských leteckých společností asi 95 miliard EUR ve srovnání s emisemi CO<sub>2</sub>, které nepředstavují více jak 6 miliard při současných tržních cenách.

Ve skutečnosti je tedy nemožné a nezdůvodnitelné bojovat za snižování CO<sub>2</sub> snahou omezovat silniční dopravu, protože doprava je nedílnou součástí hospodářství a ve skutečnosti neomezená. Aby byly efektivní, a ony musí být, naše úsilí musí být zaměřeno na ty aktivity, - elektrárny, průmysl, bydlení – kde jsou reálné možnosti dosažení hmatatelných výsledků. Tyto aktivity jsou ve skutečnosti odpovědné za velkou většinu emisí skleníkových plynů a existují v jejich případě často „alternativní“ řešení, narozdíl od silniční dopravy.

### **Kongesce**

Náklady na „kongesce“ jsou velice často pokládány na „nákladovou“ stranu silničního provozu. To je však špatné zdůvodňování. Dokonce i v případě, že dojde ke kongesci, cesta autem nebo nákladním vozidlem je téměř vždy rychlejší ode dveří ke dveřím než jakýkoliv jiný druh dopravy, což vysvětluje, proč uživatelé opakovaně volí možnost silniční dopravy. Jednoduše i v případě kongescí použití automobilů je stále výhodnější než jiné formy dopravy. Pokud by se srovnávaly různé druhy dopravy, je proto paradoxní a nezdůvodnitelné

přiřadit zápornou hodnotu něčemu, co navzdory všemu, co svědčí v neprospěch, představuje kladný kompromis pro společnost a ty, kteří to využívají. Tím nechceme říci, že by se neměly dělat pokusy, kde je to možné, omezovat ztráty způsobené silničními kongescemi.

## **Hluk**

Většina druhů dopravy (silnice, letecká, železniční) vytváří větší či menší hluk, který musíme samozřejmě omezovat, jak jen je to technicky a ekonomicky možné. Nepříjemnosti, které hluk vyvolává, však by neměly diktovat celkovou dopravní politiku, zejména pokud technický vývoj stále pokračuje a jsou nacházena nová řešení.

Z objektivního zkoumání dopadu silničního provozu na životní prostředí proto vyplývá závěr: mohlo být podstatné někdy v minulosti, ale současný stav je velmi odlišný od vžitých představ.

- škodlivé emise z osobních a nákladních vozidel rychle klesají k téměř úplné nule
- náklady, přiřaditelné k emisím skleníkových plynů, představují méně jak 2 % obrátu v silniční dopravě a méně jak jednu desetinu daní, které platí uživatelé silnic. Podpora jiných druhů dopravy na těchto základech jako příspěvek k boji proti změnám klimatu je absolutně neefektivní
- pokud se porovná silniční provoz s jinými druhy dopravy, je neobhajitelné používat náklady na kongesce při kalkulacích

V závěrečné analýze, a navzdory široce rozšířenému mínění, není již nadále žádný důvod pro jiné zacházení se silničním provozem než s ostatními druhy dopravy ve jménu ochrany životního prostředí. Zdaňovat silniční provoz a dotovat jiné druhy dopravy z důvodu ochrany životního prostředí je neobhajitelné.

## **Bezpečnost silničního provozu**

Za posledních třicet let se počet obětí dopravních nehod v EU 15 snížil na polovinu, zatímco silniční provoz se za stejné období více jak zdvojnásobil. Byl tedy zaznamenán výrazný pokrok a dokonce se v mnoha státech ukazuje, že tato tendence se dále urychluje. První údaje o nehodovosti za rok 2004 jsou ohromující: -9 % Francie (po -21 % v roce předešlém), -6 % Rakousko, -11 % SRN, -12 % Španělsko, -13 % Dánsko .....

Nicméně náklady na nehody v silničním provozu (opravy vozidel, léčebné náklady, kompenzace udělené soudy) jsou obvykle v Evropě pokryty pojištěním, které platí uživatelé, kteří tedy nesou odpovídající náklady.

Jsou zde náklady jiného druhu, které však nejsou kryty uživateli silnic. Jsou to lidské náklady, které nepokrývá žádné pojištění. Tyto můžeme kvantifikovat v rámci hodnoty lidského života. Tato hodnota je přirozeně rozdílná, což se odráží ve skutečnosti, že v oficiálních uznaných případech její výše v jednotlivých státech je velice rozdílná. Ale pokud přiřadíme vysokou hodnotu ochraně lidského života, což je vysoce žádoucí, neměli bychom být vedeni k mylnému závěru a navrhopat ve jménu zvýšení bezpečnosti provozu zvyšování silničních daní nad stávající úroveň. Tento pohyb by neměl žádný efekt na úroveň nehodovosti. Skutečný závěr, který by měl být vytvořen, je, že mnohem více úsilí musí být věnováno bezpečnosti silnic za účelem snížení počtu obětí. Toto navrhuje druhá část našeho dokumentu, protože silniční nehody jsou tragický problém, kde orgány EU zatím udělaly velice málo, aby s ním bojovaly.

## **IV – DOPAD DOPRAVY NA HOSPODÁŘSTVÍ A VEŘEJNÉ ROZPOČTY**

### **1 – doprava a hospodářství**

Stejně tak jako v ostatních sektorech hospodářství, si trh vybírá nejefektivnější řešení. V případě pozemní dopravy není náhodou, že se obchod tak hromadně orientuje na silniční dopravu a že se i občané rozhodli pro osobní auta.

## Zboží

Kamion, odpovědný za naprostou většinu pozemní dopravy zboží, hraje nepostradatelnou roli v moderním hospodářství. Díky jeho schopnosti poskytovat dopravu bez překládky z místa původu do místa určení v krátkém čase je klíčovým faktorem produktivity a dnešního ekonomického rozvoje. Ze všech druhů pozemní dopravy je jediný schopen zajistit rychlý *just in time* tok zboží, který přinesl rozdělováním potřeb velkých zásob revoluci do práce průmyslu a obchodu. A ve spojení s informačními technologiemi se vytvořil moderní a efektivní sektor logistiky. Pro tento úspěch jsou logické důvody.

Velice známý francouzský autor v roce 1930 napsal: „*polovina železniční sítě je zabraná vagony čekajícími na výhybkách, polovina továren nehybným zbožím. Jaký by byl zisk, kdyby všechny vagony se pohybovaly, kdyby všechno zboží obíhalo! Rychlost oběhu peněz je základ finančního zdraví, rychlost oběhu zboží je základ hospodářské prosperity*“.

Tento autor by si asi těžko uměl představit, že o 75 let později to bude silniční nákladní vozidlo, které ve spojení s informačními technologiemi vyřeší problém pozemní dopravy.

Železniční přeprava zboží na druhé straně není příliš konkurenceschopná. Většinou vyžaduje počáteční doručení nákladním vozidlem do nákladového terminálu v místě odjezdu a potom podruhé z terminálu v místě určení. Tím jsou vyvolávány dlouhé časy přepravy a vysoké náklady. Silniční doprava, pro srovnání, nevyžaduje žádnou překládku, a je proto mnohem nákladově efektivnější. Toto jsou základní charakteristiky těchto dvou druhů dopravy a jsou nevyhnutelné, ať se jakékoliv úsilí vynakládá na zlepšení řízení železniční dopravy.

Vytváření překážek tomu nejefektivnějšímu druhu dopravy může být jen ničující pro hospodářství. To platí zejména ve světle skutečnosti, jaký podstatný technický pokrok proběhl v posledních letech. Moderní nákladní vozidla mnohem více šetří palivo než jejich předchůdci. Jsou také bezpečnější a počet nehod, na kterých se podílí, každý rok klesá. Nadto silniční síť byla transformována vybudováním 50.000 km dálnic, které dnes křížují západní Evropu křížem krážem a které úplně změnily podmínky pro silniční dopravu.

## **Přeprava osob**

Pokud se jedná o přepravu osob, jsou pro úspěch aut podobné důvody. Auto je hlavní faktor produktivity. Změnilo měřítko trhů a zvýšilo pestrost denních činností každého občana. Rozšířilo trh s byty a umožnilo bydlet těm, kteří si to přejí, v méně obydlených oblastech, a hlavně umožnilo většině obyvatel Evropy bydlet v domku se zahradou. Pro většinu míst zkracuje auto cestovní časy, často podstatně. Je také životně důležitým faktorem kvality života a všechny průzkumy veřejného mínění ukazují, že nikdo není ochoten se auta vzdát.

Nemá cenu opakovat, že většina nevýhod spojovaných s auty se rychle snižuje díky technickému pokroku a že nevýhody, které stále zatím ještě přetrvávají, jsou mnohem omezenější než výhody, které auto poskytuje.

## **2 – Doprava a veřejné rozpočty**

V době, kdy EU stále členským státům připomíná, že je skutečně nutné dodržovat rozpočtovou disciplínu, je překvapující, že některé aspekty dopravy jsou zcela mimo diskusi o dopravní politice. Odpověď na tu nejzákladnější otázku stále chybí. Do jaké míry jednotlivé formy dopravy odebírají (nebo přispívají) ze státních peněz. Jaké by měly být další kroky politiky EU z tohoto úhlu pohledu?

Dopad jednotlivých druhů dopravy na veřejné rozpočty se extrémně liší: některé druhy dopravy přispívají velkými částkami, některé jsou neutrální a jiné stojí daňové poplatníky nezanedbatelné sumy. Může se zdát proto překvapivé, že tento klíčový faktor dopravní otázky není nikde v dostupných dokumentech EU zmiňován ani kvantifikován, a nejsou o něm ani publikovány žádné statistiky. Přitom částky, o které se jedná, jsou podstatné.

Daně, uvalené na silniční dopravu v EU 15, se odhadují na 330 miliard EUR, včetně 200 miliard EUR specifických daní. Na druhé straně EU vydává všemi formami (investice, opravy, řízení) na silniční síť částku kolem 100 miliard EUR, což vytváří přebytek okolo 230 miliard EUR pro veřejné rozpočty zmíněných států. Nebo jen 100 miliard EUR, pokud by se jednalo pouze o specifické daně.

Letecká a námořní doprava se zdají být neutrální ve vztahu k veřejným rozpočtům.

Zcela odlišná je situace v železniční dopravě. Například ve Francii příjem SNCF z přímých tržeb představuje kolem 7,5 miliard EUR ročně, s výjimkou dotací, ve srovnání s celkovými výdaji na železnice ve výši 20,5 miliard EUR, což představuje záporný výsledek 13 miliard EUR, který musí být hrazen z veřejných rozpočtů.

Státní příspěvek ve Francii je tak 1,7 krát vyšší než výnosy od uživatelů železnice. Vzhledem k nedostatku relevantních údajů mohlo by být unáhlené aplikovat tento poměr na zbytek Evropy 15, kde by odhady celkových veřejných podpor do železniční dopravy, pokud by byla 1,7 násobek obratu, představovaly částku 75 miliard EUR. Skutečné číslo je snad nižší, ale jen podrobná analýza v každém státě by to prokázala. Ať by výsledek byl jakýkoliv, můžeme si být jisti, že to představuje desítky miliard EUR, ačkoliv jsme již dříve uvedli, většina argumentů užívaných pro zdůvodnění tak masivních dotací železnicím by neobstála.

Oblast městské hromadné dopravy znamená také velký výdaj veřejných prostředků evropských států, jak již bylo jednou ukázáno na případu Francie. Výdaje (provoz a investice) na MHD ve Francii představují, podle parlamentních materiálů, ročně 11 miliard EUR ve srovnání s tržbami ve výši 2,7 miliardy. Břemeno francouzských daňových poplatníků tak 3 krát převyšuje tržby od uživatelů. Opět, bylo by nemoudré extrapolovat tento poměr na ostatních 14 států EU. Poměr je pravděpodobně v některých státech výrazně nižší, např. ve Velké Británii. Celkově však dotace do MHD představují velkou zátěž pro rozpočty většiny států a většiny místních orgánů. Zda představují nejlepší využití peněz daňových poplatníků či nikoliv, tato otázka si zaslouží posouzení, jestliže tento druh dopravy téměř všude představuje menšinu dopravy, často velmi malou menšinu jízd městy, a jestliže její uživatelé často mají vyšší než průměrné příjmy.

Na druhé straně musí být řečeno, že uživatelé aut, kteří převažují ve velké většině ve všech městských oblastech EU 15 a kteří pocházejí ze všech sociálních vrstev včetně těch, kteří na tom nejsou nejlépe, platí zejména prostřednictvím daní z pohonných hmot velice draze za své městské a příměstské jízdy.

Závěr z tohoto přehledu je, že z minulosti byla zděděna obrovská nekonzistentnost, která všeobecně neexistuje na jiném světadíle. Určité druhy dopravy jsou značně zdaňovány, zatímco jiné jsou značně dotovány. Jako potřebný se jeví více nestranný pohled. V dopravní politice EU do dnešních dnů jsou favorizovány druhy dopravy, které nejsou oblíbeny mezi uživateli a které vycházejí veřejné rozpočty velice draho. Je preferována snaha (neúspěšná), jak zejména prostřednictvím zdaňování omezit používání těch prostředků dopravy, které jsou upřednostňovány uživateli a které jsou zdaleka nejpřínosnější pro hospodářskou činnost a kvalitu života Evropanů.

Jan Medved'

vedoucí odboru legislativy a mezinárodních vztahů