

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2009
5. volební období

418.

USNESENÍ

výboru pro evropské záležitosti
z 51. schůze konané dne 16. dubna 2009

k Zelené knize – TEN-T: přezkum politiky směřem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky /kód dokumentu 6135/09, KOM(2009) 44 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti po vyslechnutí informace náměstka ministra dopravy Ing. Ivo Vykydala, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Petra Bratského a po rozpravě

s c h v a l u j e stanovisko, které je přílohou tohoto usnesení.

Jozef Kochan v. r.
ověřovatel výboru

Petr Bratský v. r.
zpravodaj výboru

Kateřina Jacques v. r.
předsedkyně výboru

DOKUMENT 6135/09

Zelená kniha – TEN-T: přezkum politiky směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky

KOM(2009) 44 v konečném znění, kód Rady 6135/09

- **Právní základ:**
Dokument informační povahy.
- **Datum zaslání Radě EU:**
4. 2. 2009
- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
5. 2. 2009
- **Datum projednání ve VEZ:**
5. 3. 2009 (1. kolo)
- **Procedura:**
Dokument nepodléhá hlasování v evropských institucích.
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Datované dnem 2. 3. 2009, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 31. 3. 2009 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Zelená kniha není v rozporu s principem subsidiarity.
- **Odůvodnění a předmět:**
Předložená zelená kniha představuje konzultační dokument iniciující snahu o **nové směřování a přizpůsobení politiky v oblasti transevropské dopravní sítě (TEN-T)**. Koncept TEN-T existuje již patnáct let a účelem zelené knihy je navrhnout způsoby, jak jej aktualizovat, adaptovat na současné nároky na něj kladené a sladit jej s dalšími politikami či strategiemi EU tak, aby se vzájemně efektivně doplňovaly a přinášely vyšší užitek. Projekt transevropské dopravní sítě je jedním ze **zásadních prvků evropské integrace**¹, její rozvoj je nezbytný pro potřeby fungování vnitřního trhu Unie: výrazně podporuje volný pohyb v rámci EU, jakož i hospodářskou a sociální soudržnost jednotlivých regionů, dopravní bezpečnost či koncept trvale udržitelného rozvoje.

¹ Podpora vzájemného propojení a interoperability jednotlivých vnitrostátních sítí a zajištění volného přístupu k nim představují klíčový výchozí bod pro fungování vnitřního trhu (tj. následně umožnění využívat výhod vnitřního prostoru bez hranic) a jednu z prvotních základních funkcí evropské integrace.

- **Obsah a dopad:**

Dokument shrnuje dosavadní fungování projektu TEN-T, jeho historii a vývoj, přínosy, nedostatky a aktuální výzvy, které na něj kladou nové požadavky. Je logické, že hlavním tématem je po celou dobu fungování konceptu TEN-T zejména **otázka limitovaného objemu finančních zdrojů** směřujících do transevropské dopravní sítě² a s tím související stanovení preferencí a priorit u jednotlivých projektů v rámci TEN-T. Politika TEN-T počítá s finálním **cílem vytvořit jednotnou, integrovanou, multimodální síť**. Současné směřování TEN-T funguje na dvou úrovních – tzv. globální síť³ a prioritní projekty (vybrané projekty společného zájmu, pokrývají hlavní železniční, silniční a vnitrozemské vodní osy, které procházejí více členskými státy).

Komise v zelené knize předkládá ke konzultaci možné **koncepty dalšího směřování** a fungování TEN-T (dokument obsahuje 13 otázek týkajících se budoucnosti TEN-T, které jsou součástí spuštěné veřejné konzultace⁴) a shrnuje **aktuální výzvy a nároky**, vůči kterým bude třeba politiku TEN-T upravit (zvyšování bezpečnosti, zavádění inteligentních dopravních systémů a nových technologií, adaptace na vývoj poptávky po různých typech dopravy a lepší využití stávajících kapacit, interoperabilita a podpora kombinované dopravy, role hlavních dopravních uzlů a terminálů, minimalizace environmentálních dopadů a příspěvek k dosažení cílů v politice boje proti klimatickým změnám, kooperace se sousedními regiony mimo EU či způsoby financování projektů TEN-T).

Zásadním rozhodnutím bude **volba konceptu budoucího fungování TEN-T**, Komise předkládá v dokumentu **3 navrhované alternativy**:

- (1) Udržení současné struktury dvou úrovní s globální sítí a (neprovázanými) prioritními projekty.
- (2) Omezení TEN-T na jedinou úroveň (prioritní projekty, pokud možno provázané v prioritní síti).
- (3) Struktura dvou úrovní s globální sítí a základní sítí sestávající z geograficky vymezené prioritní sítě a koncepčního pilíře na podporu integrace různých aspektů dopravní politiky a dopravní infrastruktury.

Komise po uzavření veřejné konzultace výsledky vyhodnotí a použije pro návrhy dalšího směřování politiky TEN-T. Nicméně **klíčovým a determinujícím tématem bez ohledu na koncepci budoucího přístupu zřejmě zůstane způsob financování**, především objem finančních prostředků, které bude možno do dopravních sítí investovat. Komise v zelené knize explicitně uvádí, že současné finanční nástroje Společenství neumožňují úplné a včasné dokončení všech projektů v rámci globální sítě. Dosavadní realizace TEN-T se vyznačuje **enormním růstem nákladů a dlouhou dobou realizace** projektů přesahující jednotlivá období finančního výhledu. Všechny projekty společného zájmu by dle Komise měly být do budoucna předmětem harmonizované analýzy nákladů a přínosů

² Komise v dokumentu uvádí, že doposud byla do sítě TEN-T investována částka přibližně 400mld. EUR, z čehož téměř třetina pochází z rozpočtu Společenství (granty z rozpočtu TEN-T, Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj, úvěry od Evropské investiční banky).

³ Zahrnuje celkem: 95 700 km silničního spojení, 106 000 km železničního spojení, 13 000 km vnitrozemských vodních cest, 411 letišť a 404 námořních přístavů. Stále ještě zbývá postavit nebo podstatně zdokonalit téměř 20 000 km silničního spojení, více než 20 000 km železničního spojení (v naprosté většině vysokorychlostních tratí) a 600 km vnitrozemských vodních cest, a to podle nejnovějších odhadů členských států při nákladech přibližně 500 miliard EUR.

⁴ Veřejná konzultace bude uzavřena ke 30. dubnu 2009.

tak, aby byly prostředky Společenství přidělovány objektivně a na projekty představující významnou přidanou hodnotu.

Dopad na právní řád a státní rozpočet ČR:

Bez přímého dopadu. Až na základě výsledků konzultací budou navržena konkrétní opatření a postupy, které se dotknou stávající legislativní úpravy. Lze očekávat, že budoucí opatření, která budou vycházet z návrhů obsažených v tomto dokumentu, budou částečně klást nároky na financování ze státního rozpočtu (v současné době však nelze kvalifikovaně odhadnout objem prostředků).

Stanovisko CZ PRES:

ČR vyjadřuje nutnost zajistit rozvoj všech úrovní sítí, od globální až po regionální. Kroky na evropské úrovni by měly reflektovat možnosti jednotlivých států a regionů, je třeba diferencovaného přístupu. ČR podporuje **třetí z výše uvedených variant budoucí politiky TEN-T** jako nejvhodnější alternativu.

- **Předpokládaný harmonogram projednávání v orgánech EU:**

Evropská komise po ukončení konzultací (30. dubna 2009) vyhodnotí výsledky a navrhne další postup. V Evropském parlamentu byl dokument přidělen k projednání Výboru pro dopravu a turismus, časový harmonogram projednání zatím nebyl stanoven, ale lze očekávat, že by k prvním čtení mohlo dojít ještě v průběhu dubna 2009. Rada ve složení ministrů pro dopravu by měla k dokumentu přijmout závěry na svém zasedání 11. – 12.června 2009.

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **b e r e n a v ě d o m í** dokument Zelená kniha – TEN-T: přezkum politiky směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky a rámcovou pozici vlády k tomuto dokumentu;
2. **p o v a Ź u j e z a k l í ě o v é**, aby byl především trvale zajištěn na evropské i národní úrovni dostatečný objem finančních prostředků na investice do rozvoje dopravních sítí s ohledem na to, že takové investice dlouhodobě představují opatření se značně pozitivním dopadem na ekonomiku.

Jozef Kochan v. r.
ověřovatel výboru

Petr Bratský v. r.
zpravodaj výboru

Kateřina Jacques v. r.
předsedkyně výboru