

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2011
6. volební období

102.

USNESENÍ

výboru pro evropské záležitosti
z 15. schůze konané dne 26. května 2011

k Bílé knize: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje /kód dokumentu 8333/11, KOM(2011) 144 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti po vyslechnutí informace náměstkyně ministra dopravy Jany Kalvodové, MSc, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Jiřího Zemánka a po rozpravě

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

Jaroslav Lobkowicz v. r.
ověřovatel výboru

Jiří Zemánek v. r.
zpravodaj výboru

Jan Bauer v. r.
předseda výboru

Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje

KOM(2011) 144 v konečném znění, kód Rady 8333/11

- **Právní základ:**
Dokument informační povahy.
- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
29. 3. 2011
- **Datum projednání ve VEZ:**
7. 4. 2011 (1. kolo)
- **Procedura:**
Dokument nepodléhá hlasování v Radě.
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Datované dnem 16. 5. 2011, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 20. 5. 2011 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Dokument není v rozporu s principem subsidiarity.
- **Odůvodnění a předmět:**
Předložená bílá kniha **představuje strategický, koncepční dokument pro oblast dopravy v EU**. Jedná se o zformulovaný dlouhodobý výhled s horizontem do roku 2050, jehož cílem je určovat směřování politiky EU v oblasti dopravy a stanovit její priority. Bílá kniha je součástí strategie *Evropa účinněji využívající zdroje*¹ jakožto jedné z hlavních iniciativ strategie *Evropa 2020*. Vychází ze sdělení *Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům*² a na něj navazující veřejné konzultace. Cílem by měl být dopravní systém pro EU, který by byl **dlouhodobě udržitelný a konkurenceschopný**, poskytující kvalitní služby, méně náročný na zdroje (zejména ropa) a podporující hospodářství EU. Od vydání bílé knihy o dopravě v roce 2001 bylo v odvětví dopravy dosaženo určitého pokroku, nicméně šetření Komise identifikovala řadu přetrvávajících obtíží a vyhodnotila dosavadní směřování jako dlouhodobě neudržitelné. Komise hodlá iniciovat přeměnu dopravního systému pro EU přípravou nových legislativních návrhů a iniciativ vycházejících z předkládané bílé knihy. Ty by měly být doprovázeny také opatřeními na národní a regionální úrovni.

¹ V rámci této strategie předkládanou bílou knihu doplňují a vzájemně jsou s ní provázané následující dva dokumenty – *Akční plán pro energetickou účinnost* a *Sdělení Plán přechodu na konkurenceschopné nízkouhlíkové hospodářství v roce 2050*.

² KOM(2009) 279 v konečném znění.

- **Obsah a dopad:**

Bílá kniha vychází ze stávajících vývojových trendů v dopravě v EU a definuje hlavní východiska i současné problémy tohoto odvětví. Zdůrazňuje význam mobility pro evropskou ekonomiku, vytváření vnitřního trhu EU a životní úroveň občanů EU. Hlavní problémy v odvětví dopravy v současné době představují: přetíženost dopravy, přílišná závislost na ropě, značná produkce negativních externalit jako jsou hluk či znečištění ovzduší, zejména setrvalý nárůst produkce skleníkových plynů, dále stav infrastruktury a stále ne zcela funkční/dokončený vnitřní trh dopravních služeb.

Dlouhodobá vize konkurenceschopného dopravního systému EU předpokládá **snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 o 60 %** oproti výchozímu stavu v roce 1990, a to při předpokládaném nárůstu dopravy a bez omezování mobility. Bílá kniha formuluje **10 konkrétních dílčích cílů**:

1. Snížit používání „konvenčně poháněných“ automobilů v městské dopravě do roku 2030 na polovinu; postupně je vyřadit z provozu ve městech do roku 2050; do roku 2030 dosáhnout ve velkých městech zavedení městské logistiky v podstatě bez obsahu CO₂.
2. Používání udržitelných nízkouhlíkových paliv v letectví by do roku 2050 mělo dosáhnout 40 %; ve stejné lhůtě by rovněž měly být sníženy emise CO₂ z námořních lodních paliv EU o 40 % (případně o 50 %, pokud je to proveditelné).
3. 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. Napomoci by tomu měly i účinné a zelené koridory pro nákladní dopravu.
4. Dokončit do roku 2050 evropskou vysokorychlostní železniční síť. Ztrojnásobit do roku 2030 délku stávajících vysokorychlostních železničních sítí a udržovat hustou železniční síť ve všech členských státech. Většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost by do roku 2050 měla probíhat po železnici.
5. Do roku 2030 plně zprovoznit celounijní multimodální „hlavní síť“ TEN-T s tím, že do roku 2050 by tato síť byla vysoce kvalitní a vysoce kapacitní a existoval by odpovídající soubor informačních služeb.
6. Propojit do roku 2050 všechna letiště na hlavní síti na železniční síť, pokud možno vysokorychlostní; zajistit, že všechny hlavní mořské přístavy jsou napojeny na nákladní železniční dopravu a případně na vnitrozemské vodní cesty.
7. Zavést modernizovanou infrastrukturu uspořádání letového provozu (SESAR) v Evropě do roku 2020 a dokončit společný evropský letecký prostor. Zavést příslušné systémy řízení pozemní a lodní dopravy (ERTMS, ITS, SSN a LRIT, RIS). Rozmístit evropský globální navigační družicový systém (Galileo).
8. Do roku 2020 vytvořit rámec pro informační, řídicí a platební systém evropské multimodální dopravy.
9. Snížit do roku 2050 počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. V souladu s tímto cílem usiluje EU o snížení dopravních nehod do roku 2020 na polovinu. Zajistit vedoucí postavení EU v oblasti bezpečnosti a ochrany dopravy ve všech jejích druzích.
10. Začít plně uplatňovat zásady „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“ a více zapojit soukromý sektor do odstraňování nesouladu, včetně škodlivých dotací, do vytváření zisků a zajišťování financování budoucích dopravních investic.

Klíčové pro provádění uvedené vize nového konkurenceschopného a udržitelného dopravního prostoru jsou dle bílé knihy účinný rámec pro uživatele i provozovatele dopravy, zapojení nových technologií a odpovídající vývoj dopravní infrastruktury. Seznam navrhovaných iniciativ je podrobně rozpracován v příloze bílé knihy. Opatření jsou rozdělena do 4 oblastí (pilířů):

1. Vytvoření jednotného dopravního prostoru

Zahrnuje otevírání dopravních trhů, bezpečnost dopravy, kvalitu pracovních podmínek v dopravě, spolehlivost dopravních služeb. Prioritou je vytvoření jednotného evropského železničního prostoru a počítá se také s realizací jednotného evropského nebe, integrací silniční nákladní dopravy, s tzv. modrým pásem v mořích kolem Evropy atd. Rovněž je dlouhodobým hlavním cílem snižování počtu úmrtí v důsledku dopravních nehod.

2. Inovace pro budoucnost - technologie a přístup

Technologické inovace by měly být prostředkem k přechodu na účinnější, čistší a bezpečnější dopravní systém. Klíčovým prvkem je snižování závislosti dopravy na ropě. Rozvoj a zavádění technologických inovací v dlouhodobém horizontu přispěje k větší konkurenceschopnosti dopravy v EU ve srovnání s ostatními regiony, doprava by měla být rychlejší a levnější. Zahrnuje využívání aplikací systémů Galileo či EGNOS, zavádění inteligentních systémů mobility (např. SESAR³, ERTMS⁴...) či inteligentních dopravních systémů (ITS), služby veřejné dopravy ve městech a další.

3. Moderní infrastruktura, rozumné stanovování cen a financování

Infrastruktura představuje klíčovou složku pro nový dopravní systém, bílá kniha poukazuje na značné rozdíly v dopravní infrastruktuře mezi regiony (zejména západ vs. východ Unie). Prioritou by mělo být dokončení hlavní sítě koridorů a vytvoření podmínek pro efektivní využívání multimodální dopravy. Hlavní síť by měla zajistit spojení mezi hlavními a velkými městy, přístavy, letišti a klíčovými hraničními přechody. Zdůrazněn je význam železniční dopravy, měla by být vybudována síť vysokorychlostních železničních koridorů. Největším problémem rozvoje infrastruktury je zajištění dostatečného financování a stanovení vhodných priorit pro přidělení veřejných prostředků.⁵ Financování infrastrukturních projektů z prostředků EU je zásadní zejména v méně rozvinutých, ekonomicky slabších regionech. Internalizace externích nákladů (emise, hluk, dopravní zácpy) do cen za dopravu a rámec pro financování infrastruktury jsou hlavní náplní pro opatření v této oblasti.

4. Vnější dimenze

Mezinárodní charakter dopravy a propojení EU s ostatními regiony vyžaduje aktivní přístup EU při tvorbě norem a vyjednávání podmínek dopravy i mimo území EU. Hlavní oblastí zájmu je rozšíření pravidel a přístupu k dopravě uplatňovaných v EU prostřednictvím mezinárodních organizací. Nezbytná je spolupráce s partnery EU a nejbližšími sousedy EU. Některé systémy a technologie (SESAR, ERTMS...) by měly být zaváděny celosvětově. Důležitou součástí jsou rovněž výzkumná a inovační partnerství na mezinárodní úrovni.

³ Systém uspořádání letového provozu.

⁴ Evropský systém řízení železničního provozu.

⁵ Dle Komise by náklady na vývoj infrastruktury v EU, která by uspokojila poptávku po dopravě, měly pro období 2010-2030 činit přibližně 1,5 trilionu EUR. Jen dokončení sítě TEN-T do roku 2020 by mělo přijít na asi 550 miliard EUR.

Slabinou některých navrhovaných opatření a předkládaných záměrů či vizí jsou jejich velmi **vysoké ambice a značný časový horizont** pro jejich realizaci (např. omezení emisí skleníkových plynů o 60 % do roku 2050, snižování počtu úmrtí v silniční dopravě k téměř nule do roku 2050 atp.). Vzhledem ke globálnímu charakteru dopravy a politik v dalších souvisejících oblastech (např. boj se změnou klimatu a omezování emisí skleníkových plynů) představují opatření realizovaná v EU pouze malý podíl v celosvětovém měřítku, proto **je potřeba pečlivě vyhodnocovat přínosy a dopady navrhovaných opatření či cílů a zvažovat, zda jejich účinek bude při daných nákladech smysluplný i v případě, že obdobná opatření nebudou realizována a obdobné cíle nebudou stanoveny v dalších regionech**. Rovněž stanovení konkrétních kvantifikovaných cílů v tak značném časovém horizontu (do roku 2050) v některých případech vyvolává již nyní pochybnosti, zda jsou míněny vážně nebo jde pouze o deklaratorní cíle, u nichž se již nyní počítá s tím, že nebudou dodrženy...

- **Stanovisko vlády ČR:**

ČR obecně bílou knihu vítá, podporuje vizi vytvoření jednotného evropského dopravního prostoru, oceňuje pozornost, která je věnována rozdílům mezi západem a východem EU v dopravní infrastruktuře i to, že se dokument zaměřuje na problematiku budoucího financování dopravní infrastruktury. Z pohledu ČR je klíčové, aby v budoucnu realizovaná opatření vycházela z koncepce předložené v bílé knize zásadně neomezovala současné pravomoci členských států a aby nebyla omezována jejich konkurenceschopnost, resp. konkurenceschopnost EU jako celku. Jako klíčové ČR vnímá zavádění nových technologií v dopravě, souhlasí s přístupem, že cíle by neměly být naplňovány prostřednictvím omezování mobility. U některých konkrétních cílů (snižování konvenčně poháněných automobilů v městské dopravě, snižování emisí skleníkových plynů, snižování počtu úmrtí v silniční dopravě) ČR varuje před přílišnou ambiciózností, někdy až nereálností. Některé návrhy považuje za problematické (např. rozsah zpoplatnění komunikací, zavedení společných zásad o právech cestujících ve všech druzích dopravy, direktivní používání jednotlivých druhů dopravy pro přepravu nákladů). U řady opatření upozorňuje na značnou finanční nákladnost takových kroků (dokončení železniční vysokorychlostní sítě, městská logistika bez emisí CO₂).

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

V Evropském parlamentu byl dokument přidělen do gesce výboru pro dopravu a turismus, harmonogram projednání na výboru a v plénu doposud nebyl stanoven (probíhá tzv. přípravná fáze). Dokument bude projednán na červnové Radě pro dopravu, telekomunikace a energetiku (16. června 2011), předpokládá se pouze politická diskuse, nikoliv přijetí závěrů Rady.

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **v í t á** obecně snahu o formulaci dlouhodobé komplexní koncepce pro oblast dopravy v EU;
2. **u p o z o r ň u j e**, že některá navrhovaná opatření (např. snižování konvenčně poháněných automobilů v městské dopravě, snižování emisí skleníkových plynů, snižování počtu úmrtí v silniční dopravě) jsou ve svých cílech příliš ambiciózní, někdy až nereálná;

3. **u v í t a l b y** v těch případech, kdy se jedná o dlouhodobý časový horizont, spíše obecnější cíle vymezující směřování v dané oblasti než stanovení konkrétních kvantifikovaných cílů;
4. **j e n á z o r u**, že financování dopravní infrastruktury, která představuje důležitá propojení jednotlivých členských států, resp. jednotlivých ohraničených regionů, by mělo patřit mezi zásadní priority v rámci projektů financovaných či spolufinancovaných Evropskou unií, a to zejména v ekonomicky slabších regionech Unie;
5. **s o u h l a s í s e** zásadním významem inovací a moderních technologií pro budoucnost dopravy v EU, byť v krátkodobém horizontu podpora inovací a zavádění moderních technologií může představovat zvýšené náklady;
6. **d o m n í v á s e**, že snaha o snižování závislosti dopravy v EU na ropě by neměla být vedena směrem dalšího plošného navyšování podílu biopaliv používaných v dopravě s ohledem na jejich dopad na životní prostředí, ceny potravin či půdní fond;
7. **p o v ě ř u j e** předsedu výboru, aby o tomto usnesení informoval Evropskou komisi.

Jaroslav Lobkowicz v. r .
ověřovatel výboru

Jiří Zemánek v. r.
zpravodaj výboru

Jan Bauer v. r.
předseda výboru