

Parlament České republiky
POSLANECKÁ SNĚMOVNA
2012
6. volební období

186.

USNESENÍ

výboru pro evropské záležitosti
z 25. schůze konané dne 19. ledna 2012

k Návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě /kód dokumentu 15629/11, KOM(2011) 650 v konečném znění/

Výbor pro evropské záležitosti po vyslechnutí informace náměstka ministra dopravy Jiřího Žáka, po vyslechnutí zpravodajské zprávy posl. Dany Váhalové a po rozpravě

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

Jaroslav Lobkowicz v. r.
ověřovatel výboru

Dana Váhalová v. r.
zpravodajka výboru

Jan Bauer v. r.
předseda výboru

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě

KOM(2011) 650 v konečném znění, kód Rady 15629/11
Interinstitucionální spis 2011/0294/COD

- **Právní základ:**
Článek 172 Smlouvy o fungování Evropské unie.
- **Datum zaslání Poslanecké sněmovně prostřednictvím VEZ:**
24. 10. 2011
- **Datum projednání ve VEZ:**
16. 11. 2011 (1. kolo)
- **Procedura:**
Spolurozhodování.
- **Předběžné stanovisko vlády (dle § 109a odst. 1 jednacího řádu PS):**
Datované dnem 13. 12. 2011, doručené do výboru pro evropské záležitosti dne 21. 12. 2011 prostřednictvím systému ISAP.
- **Hodnocení z hlediska principu subsidiarity:**
Návrh je v souladu s principem subsidiarity.
- **Odůvodnění a předmět:**
Koncept transevropských dopravních sítí (TEN-T)¹ existuje již šestnáctým rokem a předkládaný návrh nařízení představuje již několikátou revizi směřování politiky EU v oblasti TEN-T. Revize politiky TEN-T vychází ze zelené knihy z roku 2009², na niž navázaly veřejné konzultace probíhající v roce 2010. Důvodem pro revizi je snaha o soustředění finančních prostředků na prioritní projekty přinášející významnou přidanou hodnotu. Dosavadní přínos TEN-T je zřejmý, dopravní infrastruktura je v EU dobře rozvinutá, nicméně je stále roztržštěná a snaha politiky TEN-T obsáhnout všechny definované projekty vede v mnoha případech k jejich zpoždování a čelí stále větším obtížím s financováním. Cílem návrhu je dosáhnout komplexní dopravní sítě (zahrnující infrastrukturu pro silnice, železnice, vnitrozemské vodní cesty, námořní a leteckou dopravu), která by usnadňovala efektivní fungování vnitřního trhu a podporovala hospodářskou a sociální soudržnost EU.

¹ Transevropskou dopravní síť tvoří dopravní infrastruktura, systémy řízení dopravy a lokalizační a navigační systémy. Dopravní infrastruktura zahrnuje sítě silniční, železniční a vnitrozemské vodní dopravy, námořní dálnice, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a ostatní spojovací místa mezi jednotlivými dopravními sítěmi. Systémy řízení dopravy a lokalizační a navigační systémy zahrnují technické, informační a telekomunikační systémy nezbytné k zajištění harmonického provozu sítě a efektivního řízení dopravy.

² KOM(2009) 44 v konečném znění – VEZ tento dokument po projednání vzal na vědomí spolu s rámcovou pozicí vlády.

- **Obsah a dopad:**

Navrhované nařízení by mělo zrušit a nahradit rozhodnutí č. 661/2010/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Návrh významně mění **přístup k síti TEN-T**. Síť by měla být nově vymezena ve dvou postupně rozvíjených vrstvách (úrovních) – globální síť a hlavní síť. **Globální síť** by jako základní vrstva měla vycházet ze současné sítě TEN-T (všechny existující i plánované části), měla by být dokončena do konce roku 2050. **Hlavní síť** (podmnožina globální sítě) sestává z nejvýznamnějších částí globální sítě, představuje páteř multimodální sítě mobility. Měla by se soustředit se na ty části globální sítě, které mají pro Evropu největší přínos (chybějící přeshraniční spojení, hlavní místa s nedostatečnou propustností a multimodální uzly). Hlavní síť by měla být dokončena nejpozději do konce roku 2030. Významnou prioritou nové koncepce TEN-T je propojenost jednotlivých dopravních modů a vzájemná provázanost sítí (městské uzly, přístavy a letiště, nákladní terminály, stanice s osobní dopravou).

Návrh vymezuje globální síť pomocí map, složek infrastruktury, specifikuje konkrétní požadavky na dopravní infrastrukturu jednotlivě u každého modu dopravy a stanoví priority pro podporu projektů společného zájmu. Zejména **požadavky na infrastrukturu** jsou definovány velice detailně (a poměrně striktně), v některých případech i nad rámec technických specifikací pro interoperabilitu (např. sklon trati u železnic). Hlavní směry stanoví rámec pro určení projektů společného zájmu, stanoví požadavky na globální i hlavní síť. EU také může podporovat projekty společného zájmu s cílem propojit transevropskou dopravní síť se sítěmi infrastruktury třetích zemí.

Hlavní síť by měla být realizována pomocí **koridorů**. Ty jsou založeny na integraci různých modů dopravy, interoperabilitě a na koordinovaném rozvoji a řízení infrastruktury. Měly by zahrnovat nejméně tři (v odůvodněných případech dva) druhy dopravy a procházet nejméně třemi členskými státy, přičemž kromě odůvodněných případů by měly vždy zahrnovat námořní přístav (!). Každý členský stát by se měl podílet nejméně na jednom koridoru hlavní sítě. Účelem je pokrýt nejvýznamnější přeshraniční dálkové toky v hlavní síti. Pro usnadnění koordinované realizace koridorů by Komise po konzultaci s dotčenými členskými státy a Evropským parlamentem jmenovala osoby **evropských koordinátorů** (pro každý koridor), kteří by spolupracovali s tzv. platformami koridorů vytvořenými členskými státy. Platformy by měly za úkol sestavení víceletých plánů rozvoje, investic a realizace koridorů.

Z hlediska **zájmů ČR** je nutné uvést, že v důsledku použité metodiky pro určování konkrétních částí infrastruktury v rámci hlavní sítě TEN-T dle předkládaného návrhu v této síti nejsou zahrnuty některé pro ČR významné úseky (např. dálnice D11, D3, silnice R35/R55, 4. železniční koridor Praha-Linec), s nimiž se počítalo. To by mělo nepříznivý dopad na financování těchto úseků (spolufinancování z prostředků EU). Některé úseky dle návrhu nejsou zařazeny ani do globální sítě (např. vysokorychlostní železniční spojení Ústí nad Labem-Drážďany nebo trasa Plzeň-Cheb-Merktredwitz). Vláda podle rámcové pozice hodlá při projednávání návrhu nařízení prosazovat změny map tak, aby uvedené úseky týkající se území ČR byly do sítě TEN-T zařazeny.

Dopad na právní řád a státní rozpočet ČR:

V současné fázi nelze specifikovat, záleží na přijetí konečné verze návrhu s ohledem na dopravní stavby, jejich standardy a způsob financování z rozpočtu ČR, resp. spolufinancování ze strany EU.

- **Stanovisko vlády ČR:**

ČR vítá úsilí o efektivnější realizaci politiky TEN-T. Nesouhlasí s konceptem koridorů hlavní sítě, což by *de facto* představovalo třetí úroveň sítě TEN-T a přinášelo netransparentnost, případně i upřednostňování některých projektů před jinými; preferuje proto koncept prioritních projektů v rámci hlavní sítě. Upozorňuje na výrazné posílení pravomocí Komise a koordinátorů u konceptu koridorů, přičemž odpovědnost zůstává nadále na členských státech – shledává v tomto rozpor s principy subsidiarity a proporcionality. Dále upozorňuje na soubor detailních požadavků na infrastrukturu globální i hlavní sítě (zejména na železniční infrastrukturu), což v případě realizace projektů povede k značnému navýšení nákladů. Za problematický považuje ČR i požadavek na zřejmou evropskou přidanou hodnotu projektů, jenž nepodporuje územní soudržnost a nezohledňuje národní a regionální přidanou hodnotu. Tento požadavek by odpovídal spíše projektům spolufinancovaným z nástroje na propojení Evropy (CEF)³.

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

V Evropském parlamentu byl návrh nařízení přidělen výboru pro dopravu a turismus, v současné době není stanoven přesný harmonogram projednávání ani na výboru ani v plénu. V Radě je nyní návrh diskutován v pracovních skupinách, další harmonogram projednávání doposud nestanoven.

- **Závěr:**

Výbor pro evropské záležitosti

1. **podporuje** politiku EU v oblasti transevropských dopravních sítí a zejména její kohezní dimenzi jakožto účinný a zřetelný nástroj evropské integrace a příspěvek k územní soudržnosti v rámci EU;
2. **upozorňuje** na nesoulad míry navrhovaných pravomocí Evropské komise a koordinátorů pro jednotlivé koridory ve vztahu k odpovědnosti členských států za realizaci projektů TEN-T, což vzbuzuje pochyby o dodržení zásad subsidiarity a proporcionality;
3. **ukládá vládě**, aby v rámci projednávání předkládaného návrhu usilovala o začlenění významných úseků dopravní infrastruktury na území ČR do hlavní sítě TEN-T, resp. do globální sítě TEN-T;
4. **žádá vládu**, aby ho informovala o dalším projednávání návrhu nařízení v orgánech EU.

Jaroslav Lobkowicz v. r.
ověřovatel výboru

Dana Váhalová v. r.
zpravodajka výboru

Jan Bauer v. r.
předseda výboru

³ Návrh nařízení o CEF projednává VEZ souběžně.

