

# EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

---

*Výbor pro dopravu a cestovní ruch*

**2006/2086(INI)**

4. 4. 2006

## **STANOVISKO**

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Výbor pro regionální rozvoj

k politice soudržnosti pro podporu růstu a zaměstnanosti: Strategické obecné zásady Společenství, 2007–2013  
(KOM(2005)0299 - 2006/2086(INI))

Navrhovatel: Zsolt László Becsey

PA\_NonLeg

## NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch vyzývá Výbor pro regionální rozvoj jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. vítá sdělení Komise jako první krok k určení strategických obecných zásad politiky soudržnosti na podporu růstu a zaměstnanosti;
2. v této souvislosti konstatuje, že vyrovnaná konkurenceschopnost a polycentrický rozvoj prostoru Společenství, které mají vést k větší územní soudržnosti a odrážejí se ve třech prioritách, které Komise určila – zvýšení trvalé hospodářské přitažlivosti členských států, regionů a měst ; podpora inovace, podnikatelského ducha a hospodářství založeného na znalostech; a tvorba většího počtu lepších pracovních míst – nemohou být dosaženy bez vytváření a podpory účinných, integrovaných a životaschopných dopravních systémů, jejichž vytvoření vyžaduje více zásadní finanční podpory ze strany EU a investice na odpovídající úrovni a které budou rozvíjeny v rámci lisabonské strategie;
3. souhlasí tedy s tím, že je třeba upřednostnit 30 projektů evropského zájmu s umístěním v členských státech a regionech, které spadají pod kritéria konvergence a staví se proti každému pokusu snížit počet prioritních projektů; lituje však skutečnosti, že Radou navržené částky investic EU do dopravních sítí v období let 2007–2013 jsou zcela nepřiměřené cíli zkvalitnění infrastruktur a s tím související konvergence, a proto se domnívá, že musí být posíleny; trvá proto na tom, že mají-li uspět projekty TEN, musí se všechny finanční nástroje politiky soudržnosti podílet na jejich podpoře;
4. uznává význam přeshraničních projektů a nadnárodní spolupráce pro zvyšování nadnárodní integrace, interoperability a soudržnosti, které je třeba podporovat finanční pomocí nastavenou na takové pobídkové úrovni, aby se zabránilo zakončování železničních tras před národními hranicemi, a význam přeshraničních projektů, které přispívají k odstraňování překážek tvořených přirozenými hranicemi (Alpy a Pyreneje), podporují intermodální přechod ze silnice na železnici a nabízejí řešení problémů přetíženosti a bezpečnosti, zejména pokud jde o nákladní přepravu;
5. vyzývá EU a vnitrostátní orgány, aby nepřehlížely potenciální významný příspěvek vnitrozemských vodních cest;
6. souhlasí s Komisí, že kritérium návratnosti investic musí být při výběru projektů uplatňováno s plným ohledem na místní a regionální úroveň hospodářské činnosti a stávající strukturní vybavenost; v této souvislosti uznává, že investiční partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem jsou uskutečnitelná pouze tam, kde již úroveň hospodářských činností zaručuje komerční návratnost investic a kde je partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem nastoleno průhledným způsobem a odpovídá zásadám hospodářské rentability v souladu s Lisabonskou a Göteborgskou strategií;
7. zdůrazňuje význam podpory strukturálních fondů a Fondu soudržnosti pro městskou a příměstskou dopravu, včetně nových systémů veřejné dopravy nebo nových investic do systémů stávajících, jako jsou tramvaje, příměstské železnice, integrované systémy a vozový park, které významně přispívají k řešení sociálních a ekologických problémů

v městských oblastech a zároveň povzbuzují hospodářské činnosti udržitelným způsobem; má za to, že k plnění tohoto strategického cíle je třeba v právní úpravě fondu vymezit pojem městských oblastí;

8. konstatuje důležitost udržitelného cestovního ruchu pro mnohé regiony, včetně regionů venkovských, a zdůrazňuje potřebu integrovaného a vhodnými finančními prostředky podpořeného přístupu k místní veřejné dopravě, obzvláště pro venkovské regiony, regiony uzavřené, okrajové a velmi vzdálené, aby se jim umožnilo požívat výhod politiky soudržnosti; dále konstatuje značný význam regionálních železničních tratí a letišť pro tento cíl;
9. zdůrazňuje nutnost posílení specifických opatření, již přijatých podle čl. 299 odst. 2 Smlouvy o ES, aby se oslabil negativní účinek zvláštních omezení ovlivňujících vzdálené oblasti, zejména v rámci „mořských dálnic“, a dalších opatření souvisejících s dopravou mezi těmito oblastmi a evropským kontinentem s cílem snížit náklady, které mají nejvzdálenější regiony kvůli své zeměpisné poloze;

## VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

### **Současné pozadí politiky soudržnosti**

Rozhodnutí Evropské rady z 15. prosince 2005 způsobí, nedojde-li k jeho změně, že částka vyčleněná v období let 2007–2013 na transevropskou síť (TEN-T) bude z Komisí požadovaných 20 miliard eur snížena o cca 6 miliard eur. To je při posuzování politiky soudržnosti velmi důležité, neboť pokud se tento škrť uskuteční, dojde k prohloubení stávajícího zaostávání projektů, nebudou-li výpadek financí schopna vyrovnat partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem (PPP). Tam, kde se uplatňuje politika soudržnosti, je kupní síla nových členských států relativně nízká, což vede k větší obtížnosti a složitosti PPP a jiných mechanismů.

Nové možnosti financování Evropskou investiční bankou a Evropským investičním fondem, jakož i možné mechanismy záruk, by byly vítány, pokud budou podmínky investování v rozvinutějších členských státech i v zemích spadajících pod politiku soudržnosti relativně příznivé.

### **Srovnání mezi EU-15 a EU-10**

Ve využívání TEN-T panuje politováníhodná nerovnováha mezi starými a novými členskými státy. Nové členské státy až do loňského léta nenárokovaly žádné peníze na TEN-T s výjimkou přípravných nákladů. V nových členských státech jako celku je jen velmi málo projektů TEN-T a existující projekty jsou z velké části financovány Fondem soudržnosti.

K zastavení růstu zaostávání projektů v nových členských státech nebudou dostačovat ani ustanovení nově navrhovaného nařízení o výších finanční podpory pro každý projekt. Tím chceme zdůraznit význam cest financování v nových členských státech při plnění cílů politiky soudržnosti. Kromě toho je třeba přezkoumat styčné body mezi různými TEN (TEN-T, energie a telekomunikace), například vazbu mezi vnitrozemskou vodní dopravou, námořními přístavy a sítěmi dodavatelů energie, aby se zjistily případné možnosti synergií.

### **Veřejná služba a možnosti financování**

Je třeba udržovat a rozvíjet veřejnou službu a znovu přezkoumat její příspěvek k jednotlivým aspektům politiky soudržnosti, tak jak Výbor pro dopravu a cestovní ruch činí v rámci zprávy kolegy Erika Meijera.

Také u veřejné dopravy platí to, co uvádí zpráva kolegy Markuse Ferbera v souvislosti s poštovními službami: že „vyzkoušeným a otestovaným nástrojem financování univerzální služby v členských státech bylo v minulosti vyhrazení odvětví a s jinými modely financování byly dosud učiněny jen malé zkušenosti“. Komise by proto měla tyto modely podrobně prozkoumat.

### **Realistická rovnováha mezi různými druhy dopravy**

Je třeba posilovat městskou a příměstskou dopravu, jakož i dopravu v odlehlých oblastech s malými obcemi, neboť má prvořadou úlohu při podpoře územní a sociální soudržnosti a

zároveň přispívá k rozvoji a využívání ekologicky příznivých infrastruktur.

Kromě toho by Komise v souvislosti s prováděním politiky soudržnosti měla věnovat více pozornosti základní dopravní infrastruktuře, zejména vnitrozemským vodním cestám a železnici. U železnice je třeba položit zvláštní důraz na kolejovou infrastrukturu a vozový park; v nových členských státech by výdaje na vozový park neměly být považovány za provozní náklady.

### **Priority**

Obecným pravidlem při rozvoji dopravních sítí musí být posilování konkurenceschopnosti, ale s tím je spojen náležitý ohled na rozdíly mezi starými a novými členskými státy. Bylo by chybou považovat železnici za absolutní a všeobecnou prioritu, neboť v nových členských státech zaostává rozvoj silnic relativně mnohem více než rozvoj železnic.

Za vysokou prioritu musí být považovány přeshraniční projekty se zvláštním ohledem na rozšíření a nové politiky sousedství EU; přeshraniční projekty hrají neocenitelnou roli při završování rozvoje dopravní sítě.

Padesátiprocentní podíl EU na financování projektů TEN-T je však příliš nízký. U přeshraničních projektů by tento podíl měl činit až 70–80 %. Je třeba mít na paměti, že všechny nové členské státy jsou tranzitními zeměmi.

U rozvoje dopravy ve vztahu k politice soudržnosti je třeba nastolit synergie mezi různými politikami Společenství, mj. mezi politikou rozvoje venkova, společnou zemědělskou politikou a politikou daňovou; v této souvislosti je třeba stanovit zvláštní daňové výhody pro používání bionafty, zejména s ohledem na ukrajinskou plynovou krizi. V rámci rozvoje infrastruktury by měly být podporovány i alternativní cesty a způsoby dodávek energie (např. zkapalněný zemní plyn).

Z hlediska regionů je třeba podporovat regionální letiště v nových členských státech, neboť v mnohých regionech těchto zemí je natolik nerozvinutá silniční a železniční infrastruktura, že regionální letiště hrají prvořadou roli. Regionální letiště se mohou stát hybnou silou rozvoje celé regionální dopravní sítě; v tomto ohledu je třeba vyzdvihnout jejich příznivý vliv na místní, regionální, celostátní a přeshraniční cestovní ruch.

## POSTUP

<b>Název</b>	Politika soudržnosti pro podporu růstu a zaměstnanosti: Strategické obecné zásady Společenství, 2007–2013
<b>Číslo postupu</b>	KOM(2005)0299 - 2006/2086(INI)
<b>Příslušný výbor</b>	REGI
<b>Výbor, který vypracoval stanovisko</b> Datum oznámení na zasedání	TRAN
<b>Užší spolupráce – datum oznámení na zasedání</b>	
<b>Navrhovatel</b> Datum jmenování	Zsolt László Becsey 30.8.2005
<b>Předchozí navrhovatel</b>	
<b>Projednáni ve výboru</b>	21.2.2006      21.3.2006
<b>Datum přijetí</b>	21.3.2006
<b>Výsledek závěrečného hlasování</b>	+:            34 -:            2 0:            0
<b>Členové přítomní při závěrečném hlasování</b>	Inés Ayala Sender, Etelka Barsi-Pataky, Philip Bradbourn, Paolo Costa, Michael Cramer, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Roland Gewalt, Mathieu Grosch, Ewa Hedkvist Petersen, Jeanine Hennis-Plasschaert, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowicki, Ioannis Kasoulides, Jaromír Kohlíček, Rodi Kratsa-Tsagaropoulou, Fernand Le Rachinel, Bogusław Liberadzki, Michael Henry Nattrass, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Luís Queiró, Reinhard Rack, Ulrich Stockmann, Georgios Toussas, Marta Vincenzi, Corien Wortmann-Kool
<b>Náhradníci přítomní při závěrečném hlasování</b>	Zsolt László Becsey, Guy Bono, Nathalie Griesbeck, Anne E. Jensen, Jelko Kacin, Sepp Kusstatscher, Francesco Musotto, Vladimír Remek, Luis Yañez-Barnuevo García
<b>Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomní při závěrečném hlasování</b>	
<b>Poznámky (údaje, které jsou k dispozici jen v jednom jazyce)</b>	