

Hejtman Jan Zahradník na Výboru regionů poprvé vystupoval v roli zpravodaje k návrhu Evropské komise na mid-term review Bílé knihy o Evropské dopravní politice

Na jednání komise COTER Výboru regionů v pátek 23. června v Bruselu bylo prezentováno Sdělení Evropské komise Evropské radě a Evropskému parlamentu s názvem „Keep Europe moving – Sustainable mobility for our continent, Mid-term review of the European Commission’s 2001 Transport White Paper“ („Udržet Evropu v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent, Střednědobé vyhodnocení Evropské komise k Bílé knize o dopravě z roku 2001“). Výbor regionů bude k tomuto Sdělení přijímat své stanovisko, jehož zpravodajem (autorem návrhu) se již 5. dubna stal Jan Zahradník.

V prezentaci zaznělo, že cíle, s nimiž **Evropská komise** k mid-term review přistoupila, jsou následující:

- *Nabízet podnikům i osobám určitý stupeň mobility*
- *Zajistit ochranu životního prostředí, kvalitu života a bezpečnost dopravy*
- *Vytvořit prostor pro tvorbu a využití inovativních přístupů k dopravě – co-modalita, efektivní využívání všech dostupných prostředků*

K dosažení těchto cílů bude nutné se věnovat následujícím oblastem:

- MOBILITA – zajistit trvalost, udržitelnost dopravy; v tomto směru vyhodnotit pravidla vnitřního trhu; zaměřit se na investice v nových členských státech a zavést systém zpoplatnění; v roce 2008 chce Komise vytvořit podmínky pro internalizaci externích nákladů v silniční dopravě;*
- OCHRANA – zohlednit sociální faktory; práva cestujících; pracovní právo zaměstnanců v dopravě; bezpečnost dopravy – priorita; větší zapojení EU v mezinárodních dopravních asociacích; městská mobilita (a jaká role Společenství v ní);*
- INOVACE – zelené pohony; inteligentní řízení dopravy; zlepšit účinnost a logistiku (zejména v oblasti „zásobovací“ dopravy).*

Komise považuje toto Sdělení za východisko pro další práci, která vyžaduje zapojení všech hráčů ještě dříve, než nabude účinnosti v podobě jednotlivých opatření.

Jan Zahradník (EPP-CZ) se ve svém vystoupení věnoval několika oblastem souvisejícím s jeho pohledem na roli Výboru regionů (respektive místních a regionálních samospráv) v diskusi o budoucnosti Evropské dopravní politiky.

Především zdůraznil, že napojení regionů a měst na systém trans-evropské dopravy je klíčovou podmínkou možnosti využít volného pohybu osob a zboží a má přímý dopad na konkurenceschopnost a ekonomickou výkonnost regionů a měst.

Dále dodal, že přestože mluvíme o trans-evropské dopravě, její pozitivní i negativní projevy jsou výrazné i na regionální a lokální úrovni, a to zejména tam, kde jsou tyto projevy negativní a mají podobu kongescí, úzkých hrdel, tedy podoby zhoršené dostupnosti, nižší mobility, v podobě zhoršeného životního prostředí a nižší kvality života.

Za další oblast možného zájmu Výboru regionů pak označil oblast městských a regionálních dopravních systémů.

„Mohu říci, že mou představou je, aby si Výbor regionů bral ambici promlouvat do podoby budoucí dopravní politiky EU právě v těchto oblastech,“ uzavřel tento blok Jan Zahradník.

Dále se pokusil najít odpověď na to, kde je zdroj neúspěšnosti v dosahování cílů z roku 2001. Mezi nimi zmínil rozšíření Evropské unie, které přineslo do evropské dopravy nová rozsáhlá území s infrastrukturou těžko srovnatelných parametrů se zeměmi EU15 a také rapidní nárůst dopravních objemů v nových zemích.

Dále vyjádřil skepsi nad tím, že bychom dokázali evropskou dopravu skutečně efektivně regulovat: „...jsem přesvědčen, že v mnohém si může doprava pomoci sama, pokud jí to nebudeme komplikovat přílišnými zásahy z vnější. Neskrývám tedy přesvědčení, že to, co evropská doprava skutečně potřebuje, je harmonizace podmínek, liberalizace, otevření tržním pravidlům, znovu-nastolení konkurenčního prostředí.“ Dále doplnil, že velký potenciál a nevyužité rezervy ukrývá doprava sama v sobě a že je nutné tyto rezervy využít, čehož je možné dosáhnout tím, že na dopravu přestaneme nahlížet jako na veřejný statek a začneme jej vnímat jako součást trhu.

K tématu financování evropské dopravy Jan Zahradník řekl, že není udržitelný stav, kdy dopravní infrastrukturu vnímáme jako základní podmínku pro umožnění volného pohybu, ale na druhé straně tuto oblast v evropském i státních rozpočtech neustále podceňujeme. „Na úrovni Unie i členských států proto musíme mít odvahu prosazovat pro naplnění cílů na poli dopravní politiky odpovídající finanční zdroje do sítě TEN-T a nikoli opačně, přizpůsobovat své ambice finančním možnostem,“ řekl Jan Zahradník.

V závěru svého vystoupení pak vyjmenoval priority, které by chtěl ve svém návrhu na stanovisko Výboru regionů k mid-term review dopravní Bílé knihy zdůraznit. Jedná se o:

- Lepší vyhodnocení skutečných potřeb a reálných podmínek v zemích EU25
- **Budování homogenní TEN-T sítě** (Docenění významu přeshraničních spojení, Odstraňování úzkých hrdel - bottlenecks)
- **Vytvoření volných a zpoplatněných silničních a železničních cest** jako podmínky pro rozvoj kombinované dopravy
- **Liberalizace železniční dopravy**
- Vytvoření rámce pro **integraci v oblasti městské dopravy** a renesanci městské kolejové dopravy

Své vystoupení pak uzavřel výzvou, aby současný podtitul Bílé knihy o Evropské dopravní politice – „čas rozhodnout“ byl nahrazen podtitulem „čas konat“.

V diskusním příspěvku k prezentaci Sdělení Komise vystoupil i **Bernard Soulage (PES-F)** a zmínil tři body, které považuje za důležité:

- a) Přezkum Bílé knihy nelze udělat bez diagnostiky plnění cílů z roku 2001;*
- b) Dnes potřebujeme nejen realizovat infrastrukturu – máme mnoho nedokončené infrastruktury, proto se musíme zaměřit na lepší využití infrastruktury stávající¹;*
- c) Více se zaměřit na kvalitu – dělat méně, ale lépe + přestat hovořit a začít konat² – místo toho, abychom dokončili priority, přidáváme nové, jak toho chceme dosáhnout, když Evropská komise v rozpočtu požaduje na dopravní politiku 22 mld EUR a dostává jen 7 mld EUR?*

¹ Petr Šebek – to je problém financování, viz z vystoupení pana hejtmana – není možné na jedné straně přiřkládat infrastruktuře klíčový význam a na druhé straně škrtnat výdaje na ní; je to otázkou priorit:

- a) **dlouhodobá priorita** – zlepšovat stav infrastruktury; nelze na toto rezignovat; protože infrastruktura bude stále indukovat novou dopravu, v tomto ohledu nebudeme nikdy uspokojeni
- b) **krátkodobá, ale kontinuální priorita** – stále co nejlépe hospodařit s infrastrukturou, kterou máme k dispozici – viz využití skrytého potenciálu podceňovaných dopravních „modů“, zpoplatnění apod.

² Petr Šebek – v souladu s tím je návrh na změnu „čas rozhodnout > čas konat“