

Důvěra v dopravní trh se vrací do arény cirkusu Brusel

Jedním z častých nešvarů evropské politiky je přehodnocování priorit, jestliže selhalo jejich naplňování. Výdrž na cestě k vytčenému cíli není silnou stránkou Bruselu, ale ani vlád členských států. Vzpomeňme si například na revizi Lisabonské strategie. Na červencovém plenárním zasedání vyvrcholila v Evropském parlamentu debata o střednědobém vyhodnocení Bílé knihy o dopravě. Impulsem pro ni bylo Sdělení Evropské komise „Keep Europe Moving“ z června loňského roku. Také v ní bylo ukryto riziko úkroku stranou. K tomu nakonec skutečně došlo, naštěstí ale směrem k realitě.

Dnešní podoba společné dopravní politiky vznikala na přelomu století. Nechci tím říci, že je proto apriori zastaralá. Spíše chci poukázat na to, jak výrazně se od té doby změnilo její okolní prostředí. Rozšíření Unie v letech 2004 a 2007, respektive přistoupení států s nesrovnatelně chudší infrastrukturou, riziko terorismu, nárůst cen ropy, to vše jsou atributy dnes pojmenované, ale tehdy ještě neznámé. Přidáme-li k nim dlouhodobě známé trendy, jako jsou tenčící se kapacity na silnicích při současném růstu intenzity silniční dopravy, klesající podíl železniční dopravy, takřka zanedbatelný podíl vnitrozemské vodní plavby, rostoucí společenská hodnota čistého životního prostředí, máme tady problémů na jednu politiku ažaž.

K tomu ještě uvažme, že priority nových členských států jsou zaměřeny především na dobudování páteřních dopravních spojnic. Nelze se divit, když nákladní doprava indukovaná společným trhem se tam valí po zastaralých komunikacích, budovaných s cílem tyto státy od západní Evropy izolovat, nikoli je s nimi integrovat. Původní patnáctka naproti tomu plánuje vysokorychlostní železnice mezi svými metropolemi, bazické tunely pod Brennerským průsmykem, magnetické příměstské dráhy v Mnichově a chce investovat do vývoje aplikací pro lepší organizaci dopravy, včetně družic. Rozdíl mezi tím je asi jako mezi telegrafováním a internetem.

Může se Společenství při tak rozdílných potřebách vůbec shodnout na jedné dopravní politice, užitečné pro všechny členské státy? Vice-president Evropské komise Jacques Barrot se mi při jednom rozhovoru světil, že dokonce uvažoval o zavedení dvou společných dopravních politik. Možná tedy spíše jakýchsi půl-spolných dopravních politik. Nápad na první pohled pragmatický, ale při vědomí omezených zdrojů v evropském rozpočtu velmi riskantní. Co je ale důležité, že Evropská komise alespoň v nejvyšších patrech budovy Berlaymont na bruselském Rond Point Shumann skutečný stav zná a doceňuje jeho závažnost. To samo ale ještě nestačí.

Evropští „policy-makers“ stojí před důležitou volbou – ani tak nejde o to, co s neúspěchem současné podoby dopravní politiky, jako o to, co s její podobou pro příští dekádu. Evropská komise ve svém sdělení jakoby přiznává, že dosavadní cesta z veřejných zdrojů financovaných regulací a podpory (ekologisty sice preferované, ale jinak konkurence neschopné) železniční dopravy k cíli nevede. Do svého slovníku proto vrací slova jako trh či cena nebo teze o rovném přístupu ke všem dopravním módům a o jejich spolupráci. Zpráva Finského předsednictví Evropské radě, Stanovisko Výboru regionů a naposledy i zpráva Evropského parlamentu jdou naštěstí ještě dále.

Odpověď, kterou Evropská komise na své sdělení dostává, stojí rozhodně za pozornost. Je zřejmé, že tentokrát nejde o texty snů o autech nehlučně spalujících pyl z řepky či ranní rosu a rozplynuvších se kdykoli nejsou potřeba. Několik evropských „jetřebismů“, jak je trefně nazývá můj spolupracovník a mimo jiné také ex-ministr dopravy Jan Stráský, v textu sice zůstalo. To podstatné nové a slibné je ovšem v tom, že všechny tři dokumenty Evropské komisi vzkazují, že namísto úřednickým regulacím má doprava podléhat pravidlům trhu. S Václavem Klausem řečeno nikoli vizím zelené, ale zákonitostem modré planety. Regulátorem má být cena, která bude odrážet nejen náklady na vybudování a údržbu dopravních cest, ale také náklady spojené s provozem, a to včetně dopadů na životní prostředí anebo ztrát a škod způsobených dopravními zácpami. Cena má vycházet z nákladů a má reagovat na poptávku. Důvěra v trh se vrací do arény cirkusu Brusel.

Vedle toho všechny tři dokumenty (byť v různé míře) potvrzují klíčovou roli infrastruktury. Unie si několikrát opakuje slovní spojení jako „odstranění přeshraničních úzkých hrdel a chybějících spojení“, mluví o „propojování národních dopravních sítí v zájmu transevropské dopravy“ nebo o „skutečně homogenní celoevropské dopravní síti“. Dává tak za pravdu těm z nás, kteří věří, že první je hardware a pak software. Snad na to nezapomene do doby, kdy se začne připravovat další z „mid-term review“, tentokrát k sedmiletému rozpočtu Evropské unie.

O autorovi:

Jan Zahradník je druhé volební období hejtmanem Jihočeského kraje a také členem Výboru regionů, kde působil i jako zpravodaj Stanoviska ke střednědobému vyhodnocení Bílé knihy o evropské dopravní politice.