

TISKOVÁ ZPRÁVA

Praha, 23. listopadu 2011

Nástroj pro propojení Evropy: ČR musí maximálně využít prostředky na kohezi, infrastrukturní fond má řadu neznámých

Evropská komise předložila v říjnu 2011 návrh na vytvoření „Nástroje pro propojení Evropy“ (CEF), díky němuž budou v období 2014–2020 Komisí centrálně spravovány prostředky na propojení evropských dopravních, energetických a digitálních sítí v hodnotě 50 miliard eur (z toho 10 miliard eur bude vyčleněno z kohezního fondu na dopravní infrastrukturu). Pro Českou republiku je důležité, jaký vliv bude mít nástroj pro propojení Evropy na re-alokaci prostředků z rozpočtu EU 2014–2020, respektive aby se tak nestalo na úkor nových členských států a peníze určené na kohezní politiku neskončily v infrastrukturních projektech starých členských států. Alespoň částečným řešením, na kterém se většina účastníků debaty v Evropském domě dne 21. listopadu shodla, je kvalitní příprava projektů předkládaných v rámci CEF a maximální využití strukturálních fondů v budoucím programovacím období.



„Vyčlenění 50 miliard v rámci kohezní politiky na infrastrukturní fond je v ČR vnímáno citlivě“, potvrdil **Jan Michal**, vedoucí Zastoupení Evropské komise v ČR. Upozornil však, že silniční infrastrukturu je obtížné financovat mimo státní rozpočty. Česká vláda by se tak měla dle jeho slov v rámci vyjednávání o konečné podobě infrastrukturního fondu snažit ovlivnit finální seznam spolufinancovaných projektů.



Nová pravidla TEN-T definují regulační rámec se standardy zajišťujícími účinnost a interoperabilitu a vytvářejícími závazný plán složený z Comprehensive Network (Globální síť) a Core Network (Hlavní síť), jež by měly do roku 2030 řešit vznik sítí evropské infrastruktury a do roku 2050 jejich plnou funkčnost. Na oblast dopravy bylo v infrastrukturním fondu vyčleněno nejvíce prostředků, tj. 31,7 miliard eur. Dle ředitele Odboru strategie Ministerstva dopravy ČR **Ludka Sosny**, nemohly členské státy na rozdíl od comprehensive network ovlivnit podobu core network, která tak v konečné fázi reflektuje představu Komise. ČR pro období 2014–2020 požadovala zařazení do Core network i řadu klíčových silničních tras jako R35 v úseku Hradec Králové-Olomouc, R43, D3/R3 nebo R49, Komise však akceptovala jen tradiční spojení se sousedními velkými městy v podobě tahů D1, D2, D5, D8, D11/R11, R1 a R52. V železniční síti je návrh úspěšnější, z hlediska core network v osobní dopravě byl akceptován například směr Praha-Plzeň-Regensburg nebo Brno-Přerov-Ostrava, naopak součástí core network není trať z Praha-České Budějovice-Horní Dvořiště, u comprehensive sítě nebyl akceptován úsek vysokorychlostní železniční tratě Ústí nad Labem-Drážďany, naopak součástí sítě je nový úsek VRT Ústí nad Labem-Praha-Brno. Ty projekty, které nebyly akceptovány v síti core, zůstávají i nadále součástí sítě TEN-T v režimu comprehensive. Otázkou je, zda bude ČR schopna projekty spolufinancovat. V rámci kohezní politiky je potřeba počítat se spolufinancováním z národních zdrojů ve výši min. 15 % a u infrastrukturního fondu zhruba 60–80 % dle typu projektu u hlavního programu CEF, u převedených prostředků z kohezního fondu pak opět nejméně s 15 % z národních zdrojů ČR. „V rámci infrastrukturního fondu budou mezi sebou projekty soutěžit, kdežto u strukturálních fondů je víceméně jasné, že finance budou využity na domácí projekty“. Pro ČR je tak klíčové maximálně využít spolufinancování ze strukturálních fondů“, uvedl Sosna. „U infrastrukturního fondu existuje totiž řada neznámých – způsob a kritéria výběrů projektů či definice přidané evropské hodnoty“, dodal **Petr Kašík**, výkonný ředitel Svazu dopravy ČR, uvedl, že bylo pro dopravce zklamáním vyjmutí spojení Praha-České Budějovice-Horní Dvořiště z core network. Dle Kašíka je alarmující, že železniční doprava dnes de facto Českou republiku začíná objíždět. „Finance z infrastrukturního fondu na výstavbu dopravní infrastruktury v celé EU jsou nedostačující“, dodal Kašík. Další problém infrastrukturního fondu vidí ve zpracování cost-benefit analýzy. **Jaromír Kohlíček**, člen Výboru pro dopravu a cestovní ruch Evropského parlamentu, uvedl, že aktuální plány v oblasti evropské dopravní infrastruktury jsou 30x větší než prostředky, které má Evropská unie a členské státy k dispozici. Pozornost by se měla více zaměřit na výstavbu plynovodů a



Zastoupení
Evropské komise
v České republice



EVROPSKÝ PARLAMENT
Informační kancelář v ČR

energetických sítí. „Finanční prostředky z infrastrukturního fondu obdrží především ti, kteří budou dobře připraveni“, uvedl Kohlíček.

V oblasti digitálních sítí je v infrastrukturním fondu počítáno s 9,2 miliardami eur a investice by měly pomoci naplnit základní cíle Digitální agendy pro Evropu, zejména pokud jde o vysokorychlostní internet. „Cíle jsou stanoveny pro celou EU (nyní nejsou vyčleněny zvláštní prostředky pro ČR) a je zde prostor pro stimulaci investic ze strany provozovatelů telekomunikačních a kabelových sítí, regionálních subjektů a dalších“, uvedl **Jan Sochorek**, atašé pro telekomunikace ze Stálého zastoupení ČR při EU. Národní cíle pro tuto oblast jsme si stanovili ve strategii Digitální Česko, jde o dostupnost k vysokorychlostnímu internetu s přenosovou rychlostí alespoň 2 Mbit/s ve všech obydlených lokalitách ČR, ve městech přitom 10 Mbit/s, do roku 2013 a dále do roku 2015 ve venkovských sídlech o pokrytí na úrovni 50 % průměrné rychlosti ve městech (kde by měla mít třetina uživatelů přístup ke 30 Mbit/s internetu). **Tomáš Veselý** z ČEPS, a.s., uvedl, že ČEPS jako provozovatel přenosové soustavy ČR obecně vítá jakýkoliv legislativní návrh, který umožní akcelarovat problematiku zdoluhavých povolovacích procesů při výstavbě přenosové infrastruktury. „Z hlediska nastavení strategických výhledů Komise v oblasti energetiky je však třeba konstatovat, že se tato měla nejprve soustředit na infrastrukturu, která je nezbytná jak pro obchod, tak pro připojování obnovitelných zdrojů, a poté na liberalizaci trhu a klimaticko-energetickou legislativu“, uvedl. Společnost ČEPS již identifikovala cca 19 projektů, které by mohly být zařazeny do kategorie tzv. společného zájmu. „Jedná se o dlouhodobé projekty, které bude ČEPS realizovat v rámci rozsáhlého investičního programu a nezávisle na získání podpory z infrastrukturního fondu“, zdůraznil. Dle Veselého vytváření regionů pro rozvoj sítí v elektřině musí být konzistentní s regionálním upořádáním pro trh. Masivní investice do přenosové infrastruktury jsou nezbytným předpokladem pro připojování OZE.

Debatu v Evropském domě uspořádalo 21. listopadu 2011 Zastoupení Evropské komise v ČR a Informační kancelář Evropského parlamentu v ČR ve spolupráci s Konfederací zaměstnavatelských a podnikatelských svazů a CEBRE – Českou podnikatelskou reprezentací při EU. V případě zájmu kontaktujte ředitele CEBRE Michala Kaderu (Michal.Kadera@cebre.cz nebo +32 2 2139 450).

Partneři debaty:



Vysoká škola finanční
a správní

Mediální partneři debaty:

EurActiv.cz



Prague Leaders Magazine



Tato debata je organizována jako součást projektu Zastoupení Evropské komise v ČR a Informační kanceláře Evropského parlamentu v ČR s cílem komunikovat aktuální evropská témata vůči široké skupině odborné i laické veřejnosti realizovaného Konfederací zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR ve spolupráci s CEBRE – Českou podnikatelskou reprezentací při EU. Více informací na prague@cebre.cz.

