



Měsíčník EU aktualit

číslo 103,
duben 2012

- | | |
|------------------|--------------------------------------------------------------|
| strana 3 | Eurozóna se dohodla na posílení záchranných fondů |
| strana 3 | Řecko po dohodě s věřiteli škrtná přes 100 miliard eur dluhu |
| strana 7 | EP podpořil přijetí cestovní mapy k nízkouhlíkové ekonomice |
| strana 8 | Česko získalo čas na zlepšení systému čerpání z fondů EU |
| strana 12 | Hlavní téma:
Transevropské dopravní sítě |



Česká spořitelna, a.s.
Olbrachtova 1929/62
140 00 Praha 4
tel.: +420 956 718 012
EU_office@csas.cz
<http://www.csas.cz/eu>

EU OFFICE (KANCELÁŘ PRO EU)

Jan Jedlička

manažer EU Office

+420 956 718 014, jjedlicka@csas.cz

Petr Zahradník

+420 956 718 013, pzahradnik@csas.cz

Iva Dlouhá

+420 956 718 015, idlouha@csas.cz

EKONOMICKÉ A STRATEG. ANALÝZY

David Navrátil

hlavní ekonom České spořitelny

+420 224 995 439, dnavratil@csas.cz

KORPORÁTNÍ FINANCOVÁNÍ

Filip Husák

specialista EU Programu Business

+420 956 714 255, fhusak@csas.cz

FINANCOVÁNÍ VEŘEJNÉHO SEKTORU

Milan Kutnar

specialista EU Programu Region

+420 956 714 443, mkutnar@csas.cz

GRANTIKA ČESKÉ SPOŘITELNY

Richard Lev

ředitel odboru Projektové poradenství

+420 731 192 877, lev@grantikacs.com

Máte zájem o realizaci projektu s podporou fondů EU? Hledáte financování rozvojových plánů? Chcete získat více informací? Prosím, obraťte se na nás.

Obsahovými partnery Měsíčníku EU aktualit jsou portál EurActiv.cz a společnost Grantika ČS

 **GRANTIKA**
ČESKÉ SPOŘITELNY



Informace o evropské politice
v češtině
www.euractiv.cz

Vážený čtenáři,

nedávné dny a týdny přinesly ve změní zveřejněných statistických údajů o dění v EU dvě statistické sady dat, které by mohly být hodny dalšího rozpracování a interpretace.

Tou první je série aktuálních údajů o vývoji regionálních ekonomik za rok 2009. Ta je více než důležitá pro nadcházející období kohezní politiky, protože hodnota ukazatele HDP na obyvatele bude i nadále představovat výchozí kvalifikační kritérium pro to, zda se příslušný region bude moci i nadále těšit velkorysé podpoře z evropských fondů, anebo se výše jeho alokace zúží. Regiony ČR se začínají velmi koncentrovaně a nápadně blížit k rozhodné hranici 75 %, okolo níž jsou (s výjimkou Prahy) v průměru seřazeny více, než v jakékoliv jiné členské zemi EU. Pokud pro příští období kohezní politiky zůstane referenční hodnotou aritmetický průměr období let 2007–2009 (jak je předpokládáno), pro naše regiony se nezmění v zásadě nic a všechny z nich budou patřit do kategorie méně rozvinutých regionů (tak jako dosud) a dokonce se na ně nebude vztahovat ani nově navržená klasifikace regionů přechodových (75 % - 90 % průměru EU).

Celkově můžeme konstatovat, že i přes průběh krize většina tuzemských regionů byla schopna reálně konvergovat a Česká republika jako celek se pak za rok 2009 dostala na úroveň 82,2 % průměru EU. Zároveň jsme byli svědkem zajímavé události: Praha si sice udržela důstojné postavení v první desítce nejbohatších z celkem 271 evropských regionů (tentokrát na sedmém pořadí), avšak ji o dvě místa předstihl region Bratislavského kraje.

Druhá sada statistických dat je nepoměrně chmurnější a týká se aktuální nezaměstnanosti. Té na sklonku letošního prvního kvartálu v negativním slova smyslu vévodí Španělsko a Řecko a její hodnoty „zdrárně“ atakují 20 let staré výšiny, kdy se o trhu práce a nezaměstnanosti hovořilo jako o tragédii a katastrofě.

Téměř po celou dobu v mezičase spočívalo na pozici země s největší mírou nezaměstnanosti EU Španělsko; ale ještě před pouhými pěti lety s téměř třetinovými hodnotami oproti nynějším téměř 24 %. A pohled do dlouhodobé perspektivy trhu práce, ukazující, že ve Španělsku a Řecku je nyní bez práce již více než 50 % lidí mladších 25 let již může vyvolávat apokalyptické konsekvence.

Z tohoto pohledu lze na opačném spektru žebříčku taktéž zmínit pár „zázraků“. Za prvé fakt, že v Rakousku, Nizozemsku, či Lucembursku i nyní se míra nezaměstnanosti nevzdaluje významně od 4 % hladiny; avšak pozoruhodná je pozice Německa, jež po dlouhou dobu svého sjednocování po roce 1990 spíše „vynikalo“ hodnotami míry nezaměstnanosti okolo 10 % (v nových spolkových zemích pak 20 %); nyní vykazuje čtvrtou nejnižší míru nezaměstnanosti v EU.

Jako lichotku na přehršel negativ, jimiž vnímáme domácí realitu: Česká republika má vůbec nejnižší míru nezaměstnanosti mezi zeměmi EU, stojícími mimo eurozónu a pátou nejnižší v EU jako celku. Dobrých zpráv není nikdy dost!

Petr Zahradník

Od 1. dubna může milion občanů ze čtvrtiny členských zemí EU vyzvat evropské instituce k přijetí nové legislativy. Komise se obává nezávislosti soudnictví a orgánů zajišťujících ochranu osobních dat v Maďarsku, proto zahájila jeho další právní stíhání. Ministři financí se dohodli na souběžném fungování dočasného záchranného fondu EFSF a nového mechanismu ESM. Řecku se podařilo seškrtnat dluh ve výši 100 miliard euro. Ratifikace fiskální smlouvy se může v jednotlivých zemích potýkat s komplikacemi.

POLITIKA

Evropská občanská iniciativa začne fungovat na apríla

Lisabonská smlouva, která vstoupila v platnost koncem roku 2009, **zavádí do evropského práva nový nástroj**, který může znamenat velkou změnu ve způsobu, jakým evropští občané mohou ovlivnit věci veřejné.

Od 1. dubna bude moci **nejméně milion občanů ze čtvrtiny členských zemí EU** vyzvat evropské instituce k přijetí nové legislativy. Zároveň musí za organizaci iniciativy stát „výbor občanů“ tvořený minimálně sedmi lidmi ze sedmi různých členských států. Na shromáždění požadovaného milionu podpisů bude muset stačit 12 měsíců. Ve chvíli, kdy se iniciátorům petice podaří shromáždit milion podpisů, Komise získá tři měsíce na to, aby zvážila, zda vypracuje návrh nového zákona. Vysvětlení svých důvodů bude muset zveřejnit.

Zda bude nový nástroj fungovat, závisí na řadě věcí:

- **záležitosti technického a právního charakteru** – kolik zemí a do jaké míry bude k 1. dubnu 2012 na spuštění EOI připraveno (je třeba zajistit například certifikaci počtu podpisů) – dosud totiž není certifikační proces v řadě členských států nastaven, což se z důvodu délky národních legislativních procesů do 1. dubna nestihne
- **podpora občanské iniciativě v jednotlivých zemích**
- **zvýšení informovanosti Evropanů** prostřednictvím národních informačních kampaní

Evropská komise v lednu spustila **oficiální registr Evropské občanské iniciativy** a počítá také s tím, že iniciátorům petic bude potřebné poradenství poskytovat síť Europe Direct.

Otázkou zůstává, zda jsou evropské instituce na EOI připravené a **jakou roli bude hrát v Evropě občanská společnost**. Na základě současných informací je obtížné odhadnout, jak populárním nástrojem se iniciativa nakonec stane.

<http://ec.europa.eu/citizens-initiative/public/welcome>

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/336>

<http://www.euractiv.cz/evropske-institute/clanek/evropska-obcanska-iniciativa-zacne-fungovat-na-aprila-009755>

ČR o krok blíží k zavedení evropské občanské iniciativy

Poslaneckou sněmovnou **prošel návrh zákona**, který v případě schválení v České republice umožní fungování tzv. evropské občanské iniciativy. Nyní míří zákon do Senátu.

V České republice připadne **kontrola nad sbíráním podpisů ministerstvu vnitra**, které bude muset zavést zvláštní informační systém. Náklady na uvedení zákona do praxe se pro letošní rok odhadují na 8,5 milionu korun. V příštích letech by měly činit 4,3 milionu ročně.

<http://www.psp.cz/sqw/historie.sqw?T=579&O=6>

Komise vůči Maďarsku přitvrzuje, zahájila další fázi právního stíhání

Evropská komise se rozhodla zahájit **další fázi právního stíhání vůči Maďarsku**. Dvě tzv. **odůvodněná stanoviska**, která Budapešti zaslala, se týkají nezávislosti soudnictví a orgánů zajišťujících ochranu osobních dat. Komise dále zaslala maďarské vládě výzvu k objasnění dalších sporných míst v legislativě týkající se důchodového věku soudců a nezávislosti národní banky.

Exekutiva reagovala poté, co jí **Budapešť zaslala vysvětlující odpovědi na tři formální upozornění**, které od EU obdržela v polovině února. Upozornění, která jsou prvním krokem při nerespektování evropského práva, se týkala právě omezení nezávislosti soudnictví a ochrany osobních dat; třetí otázkou pak byla nezávislost maďarské centrální banky.

Podle dostupných informací **Komise například nesouhlasí** s vysvětlením, že snížení důchodového věku soudců ze 70 na 62 let je v souladu s pravidly, která platí v rámci celého státního sektoru. Brusel se domnívá, že se jedná o diskriminaci.

Budapešť má nyní měsíc na to, aby se k dokumentům zasláným Komisí vyjádřila a přijala potřebná opatření. Pokud požadavkům nevyhoví, **hrozí, že případ bude postoupen Soudnímu dvoru EU**.

Dalšími spornými otázkami mezi Bruselem a Budapeští zůstává **zákon o centrální bance**, který podle EU ohrožuje její nezávislost, dále platové ohodnocení prezidenta centrální banky, které chce vláda omezit. Podobné omezení se podle ní totiž vztahuje na všechny státní zaměstnance.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/222>

<http://www.euractiv.cz/evropske-pravo/clanek/komise-vuci-madarsku-pritvrzuje-zahajila-dalsi-fazi-pravniho-stihani-009693>

Maďarsku hrozí pokuta za telekomunikační daň

Evropská komise **zažalovala Maďarsko kvůli jednorázové dani**, kterou v roce 2010 vybralo od telekomunikačních společností – Magayar Telekom (skupina Deutsche Telekom), Telenor a Vodafone. Podle ní je v rozporu s právem EU. Komise upozorňovala Maďarsko na to, že se jedná o nepovolené zdanění vybraného odvětví. Pokud soud v Lucemburku rozhodne, že Budapešť porušila pravidla EU, hrozí jí **finanční pokuta**.

Vláda maďarského premiéra Viktora Orbána přistoupila k tzv. telekomunikační dani s cílem během tříletého období vybrat přibližně **600 milionů eur**. Co se týče kritizovaného zdanění telekomunikačních společností, Maďarsko není jedinou členskou zemí EU, která kvůli tomuto rozhodnutí skončí před Soudním dvorem. Komise tam předala i Francii a Španělsko.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/286>

<http://www.euractiv.cz/evropske-pravo/clanek/madarsku-hrozi-pokuta-za-telekomunikacni-dan-009746>

EKONOMIKA A EURO

EU se dohodla na dočasném posílení záchranných fondů

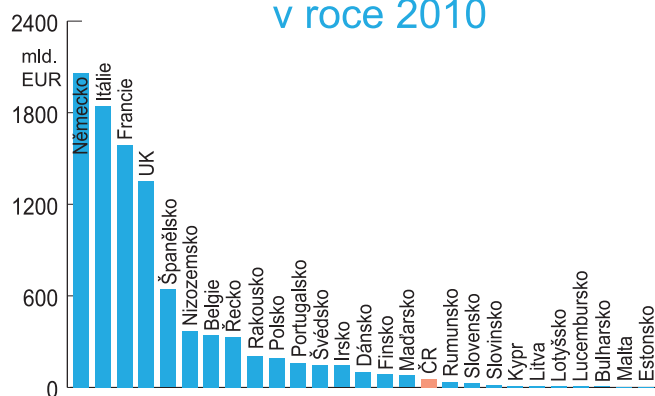
Ministři financí eurozóny se v Kodani dohodli na dočasném navýšení kapacity záchranných fondů pro případ, že by pomoc potřebovaly další země. Dočasný **záchranný fond EFSF bude do příštího roku fungovat souběžně s novým záchranným mechanismem ESM**. Zkombinováním obou fondů se dočasně zvýší objem prostředků, z kterých by se v případě nutnosti financovala případná další pomoc zemím na okraji měnové unie.

Ze závěrů Ecofinu vyplývá, že se jedná o částku **700 miliard euro**. Nový objem pomoci bude ale činit jen 500 miliard eur, **zbylých 200 miliard** jsou peníze, které už byly využity (tj. byly poslány nebo jsou zazávazkovány) na pomoc Řecku, Irsku a Portugalsku.

Oba fondy by přitom fungovaly souběžně a kapitál ESM by se postupně zvyšoval. Letos v červenci začne ESM operovat se **zápůjční kapacitou 200 miliard eur**. Do poloviny příštího roku se částka k půjčení **zvýší na zhruba 400 miliard eur** a do té doby bude možné současně **využít asi 240 miliard eur**, které zbyly v EFSF, uvádí ČTK. Plné kapacity půl bilionu eur tak ESM dosáhne až v roce 2014.

Původně Evropská komise navrhovala, aby spojená kapacita obou záchranných fondů dosahovala 940 miliard euro. Proti této myšlence se postavili **zejména Němci** a je otázka, zda by jí neodmítli i zástupci dalších členských států.

Veřejný dluh v mld. € v roce 2010



Zdroj: Eurostat

Nyní je důležité, **aby postižené či ohrožené státy využily oddechový čas**, který jim poskytly záchranný „dvoufond“ ESM/EFSF a zejména Evropská centrální banka se svými 3letými reoperacemi, **k provedení hlubokých reforem a**

ostrých úsporných opatření, aby si znovu získaly důvěru finančních investorů.

<https://www.bmf.gv.at/Presse/12967.htm>

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/eurozona-se-dohodla-na-docasnem-posileni-zachrannych-fondu-009776>

Řecko škrtná přes 100 miliard eur dluhu

Řecko úspěšně dokončilo restrukturalizaci svého dluhu. Neřízený bankrot země, který by silně dopadl na eurozónu, se tak nekoná. Evropská unie a Mezinárodní měnový fond **úspěšně uzavřely program účasti soukromého sektoru na záchraně Řecka**. Dohoda se soukromými věřiteli byla jednou z podmínek pro uvolnění pomoci z **druhého záchranného balíčku ve výši 130 miliard euro**. Athény půjčky nutně potřebovaly, protože vláda musela věřitelům vyplatit 14,5 miliard eur.

K dobrovolné výměně řeckých obligací za nové s delší dobou splatnosti, nižší nominální hodnotou a nižším úrokem se přihlásilo **85,8 % soukromých věřitelů**. Byl tak překročen 2/3 práh a díky **klausuli o kolektivním postupu** (tzv. collective action clauses) byla „dobrovolná“ výměna rozšířena na všechny držitele řeckých státních dluhopisů vydaných podle domácího práva. Banky, pojišťovny a penzijní fondy **přijdou dohodou o zhruba 74 % hodnoty investic** do vládních dluhopisů a řecký stát bude moci z ohromného dluhu 368 miliard eur škrtnout zhruba 107 miliard.

I po štedrém odpuštění dluhu zahraničními finančními investory a za předpokladu plnění dohodnutých úspor je projektováno, že řecký veřejný dluh dosáhne **v roce 2020 hodnoty 120 % HDP**. I tato hodnota je na zemi s takto ztracenou důvěryhodností jako je Řecko příliš vysoká. Proto zůstáváme spíše pesimisty a o vyřešení problému s veřejnými financemi země rozhodně nejsme přesvědčeni. **Potenciální hrozbou jsou i dubnové parlamentní volby**. Úřednickou vládu premiéra Papadimose nahradí nový politický kabinet, jehož politické priority a vztah k dohodnutému plánu reforem je velkou neznámou.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/12/174>

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/recko-skrta-pres-100-miliard-eur-dluhu-009700>

Ratifikaci fiskální smlouvy EU čeká v některých zemích ještě dlouhá cesta

Ratifikace fiskální smlouvy čelí v několika klíčových zemích komplikacím. **Fiskální smlouva EU** neboli tzv. Fiskální kompakt vstoupí v platnost, jakmile ji **přijme alespoň 12 signatářských zemí**, které platí eurem. Pokud by však její přijetí odmítly některé významné země, zkomplikovalo by to jeden z hlavních cílů smlouvy, tedy přesvědčit finanční trhy, že eurozóna má nejhorší za sebou.

Evropské instituce se dohodly na nových nižších cenových stropech pro roaming. Novinkou bude cenový strop pro datové přenosy v zahraničí. Česká republika musí přijmout do konce roku nový poštovní zákon, který bude liberalizovat poštovní trh. Navrhované znění by mohlo narazit v Bruselu pro porušení rovné hospodářské soutěže. Komisařka pro spravedlnost a základní práva Reding zahájila debatu o zavedení genderových kvót pro zastoupení žen v představenstvech firem.

Pakt o fiskální odpovědnosti podepsaly na posledním summitu EU **všechny členské státy EU kromě Velké Británie a České republiky**. Před některými zeměmi této pětadvacítky se však nyní vynořují politické překážky, které by mohly ratifikaci smlouvy zkomplikovat.

V Německu a Nizozemsku je fiskální pakt předmětem tvrdého **vyjednávání mezi vládou a opozicí**. V Německu opoziční sociální demokraté oznámili, že smlouvu podpoří pouze v případě, že budou splněny jejich podmínky, mezi které patří například zavedení daně z finančních transakcí. Nizozemští labouristé naopak pohrozili, že budou hlasovat proti ratifikaci smlouvy, pokud bude vláda v letošním roce trvat na splnění 3% kritéria rozpočtového deficitu, které požaduje Brusel.

V Evropě se také objevují **hlasy, které podporují snahu francouzského prezidentského kandidáta Françoise Hollanda** znovu otevřít jednání o smlouvě. Takový názor má i šéf španělských socialistů Alfredo Pérez Rubalcaba, pod jehož vedením strana v listopadu minulého roku prohrála parlamentní volby.

Život na dluh se Evropě v posledních desetiletích **dostal hluboko pod kůži**, a tak proti jakékoliv snaze o účinné omezení této politiky – jako je například přijatý Fiskální kompakt – **se přirozeně vzpíná silná opozice**. Nicméně v bytostném zájmu evropských zemí je přesvědčit investory, že jejich vůle po úsporách a reformách je opravdová, k čemuž může přispět i fiskální smlouva.

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/s-ratifikaci-fiskalni-smlouvy-to-v-nekterych-zemich-nebude-jednoduche-009730>

Referendum o rozpočtovém paktu proběhne v Irsku na konci května

Místopředseda irské vlády Eamon Gilmore oznámil, že budou **Irové rozhodovat o fiskální dohodě EU v referendu 31. května**. Zákon, který podmínky lidového hlasování upraví, by měl být podle Gilmorea přijat ještě do konce tohoto týdne.

Podle zatím posledních průzkumů veřejného mínění to vypadá, že **pro dokument by hlasovalo 49 % občanů**, zatímco 33 % s jeho přijetím nesouhlasí a 18 % stále nemá jasno, na jakou stranu se přikloní.

Kampaň na podporu smlouvy kromě vládnoucích stran Fine Gael a labouristů slíbila **podpořit i největší opoziční strana Fianna Fail**. Druhá nejsilnější strana v opozici, Sinn Féin, se již nechala slyšet, že dohodu o rozpočtové kázi v EU nepodpoří.

<http://www.merriestreet.ie/index.php/2012/03/tanaiste-eamon-gilmore-doorstep-on-the-eu-stability-treaty-referendum/>

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/referendum-o-rozpocetovem-paktu-probehne-v-irsku-na-konci-kvetna-009765>

JEDNOTNÝ VNITŘNÍ TRH

Surfování po internetu v zahraničí zlevní

Sledování filmu online na tabletu nebo stahování písniček do chytrého telefonu na dovolené u moře by mělo být od letošních prázdnin **výrazně levnější**. Alespoň to slibuje předběžná dohoda, kterou v Bruselu uzavřely členské státy, Evropská komise a europoslanci. Nyní musí dohodu schválit ještě Evropský parlament.

Zatímco u běžného volání či odesílání textové zprávy ze sítě zahraničního operátora **nejsou cenové stropy stanovené evropskou legislativou žádnou výjimkou**, u datových přenosů se s nimi setkáváme poprvé.

„Parlamentu se podařilo **uspět v jeho snaze po levnějším datovém roamingu pro spotřebitele**. Dosažená dohoda přispěje k větší transparentnosti a ochraně spotřebitelů před šokem, který by jim po návratu ze zahraničí mohl způsobit účet za stahování dat,“ prohlásila zpravodajka legislativy pro roaming Angelika Niebler (EPP).

Kromě slibovaného propadu cen za stahování dat na internetu schválený návrh **počítá i se zlevněním hlasových a textových služeb**.

Hlasové a textové služby mobilního připojení

	nyní	červenec 2012	červenec 2013	červenec 2014
stahování (za 1 MB)	-	70 centů	45 centů	20 centů
příchozí hovory (za minutu)	11 centů	8 centů	7 centů	5 centů
odchozí hovory (za minutu)	35 centů	29 centů	24 centů	19 centů
SMS	11 centů	9 centů	8 centů	6 centů

Zdroj: Evropská komise

Nová meziinstitucionální dohoda by se měla postarat i o **změnu struktury telekomunikačního trhu**, která přiměje mobilní operátory k pronájmu části kapacity svých sítí **tzv. virtuálním mobilním operátorům (MVNO)**. To jsou firmy, které nemají vlastní frekvenci a ani nedisponují mobilní sítí. Od stávajících mobilních operátorů si tak budou moct část kapacity jejich sítí koupit a využívat ji k nabízení vlastních mobilních služeb.

Nově schválený návrh počítá i s tím, že si **zákazníci budou moct od léta 2014 sami vybírat poskytovatele roamingu**. Může tak dojít k situaci, že doma budou využívat služby jednoho operátora a v zahraničí pak druhého. Jejich telefonní číslo se ale nezmění.

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/content/20120326IPR41842/html/Mobile-roaming-MEPs-win-deal-with-Council-to-lower-price-caps>

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/12/227>

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/surfovani-po-internetu-v-zahranici-bude-od-leta-levnejsi-009769>

Aukce kmitočtů: Revoluce v mobilních sítích se neočekává

Český telekomunikační úřad (ČTÚ) zveřejnil první verzi podmínek pro chystané aukce frekvencí v kmitočtových pásmech 800, 1.800 a 2.600 MHz. Podmínkami chce ČTÚ nastartovat superrychlý mobilní internet a umožnit také vstup novému mobilnímu operátorovi.

Český telekomunikační úřad zároveň po stávajících operátorech požaduje, aby případnému novému operátorovi dali možnost využít v rámci tzv. národního roamingu své sítě GSM a 3G, ale nenařizuje jim, aby je otevřeli také pro virtuální mobilní operátory.

Další podmínka operátorům určuje, že do 2,5 let od získání licence budou muset pokrýt signálem 95 % řídké osídlených oblastí a celé území ČR pak do pěti (v případě stávajících operátorů) nebo šesti let (v případě nového operátora).

<http://www.ctu.cz/aktuality/tiskove-zpravy.html?action=detail&ArticleId=9009>

Česko může s poštovním zákonem narazit i v Bruselu

Na konci minulého roku předložila česká vláda Poslanecké sněmovně novelu zákona o poštovních službách. Jejím prostřednictvím má být do českého právního systému implementována tzv. třetí evropská poštovní směrnice, která završuje postupný proces liberalizace evropského poštovního trhu. Návrh liberalizace poštovních služeb zbavuje dosavadní státní monopoly (v České republice se jedná o Českou poštu) výlučného práva na doručování zásilek do 50 gramů.

Tato směrnice musí být v České republice přijata do konce roku 2012. Česká republika patří mezi jedenáct členských zemí, kterým se podařilo vyjednat odklad liberalizace právě na rok 2013. V ostatních státech již předpisy přijaté na základě směrnice platí od roku 2011.

Hlavním bodem návrhu je tzv. požadavek poskytování univerzální služby. Na jeho základě musí být dopisy doručovány alespoň jednou denně a alespoň pětkrát do týdne. Tyto služby musí být zaručeny i v řídké obydlených oblastech. V prvních pěti letech po liberalizaci bude podle návrhu zákona provozovat univerzální služby Česká pošta.

Právě požadavek poskytování základní služby představuje v případě České republiky problém. Pokud by totiž kvůli provozování univerzálních služeb hrozila společnosti ztráta, měla by být uhrazena prostřednictvím speciálního

fondu, do něhož by Česká pošta i soukromí provozovatelé poštovních služeb přispívali podle svého podílu na trhu. Poštovní operátoři požadují, aby na případné ztráty doplácet státní rozpočet.

Pokud by Česká republika schválila zákon, který by chránil Českou poštu, došlo by k porušení rovné hospodářské soutěže a České republice by hrozil právní postih ze strany Evropské komise.

Liberalizace tuzemského poštovního trhu postupně zvyšuje konkurenci a přináší prospěch uživatelům. Její rozšíření i na oblast zásilek do 50 gramů je více než žádoucí. Včera bylo pozdě.

<http://www.mpo.cz/dokument103600.html>

<http://www.euractiv.cz/ekonomika-a-euro/clanek/postovni-zakon-kritizuj-i-soukrome-spolecnosti-i-ceska-posta-muze-pry-hrozit-i-pokuta-ze-strany-eu-009722>

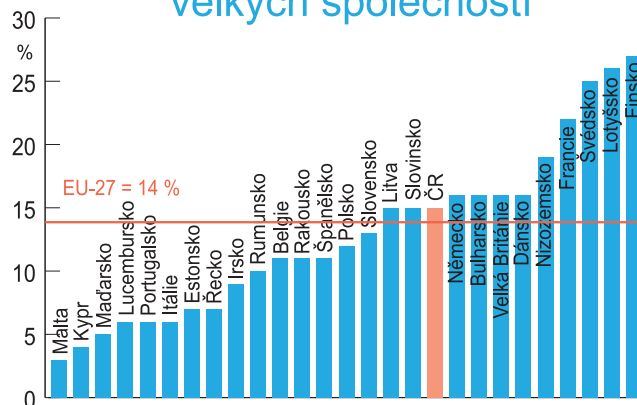
ZAMĚSTNANOST A SOCIÁLNÍ POLITIKA

Eurokomisařka Reding odstartovala debatu o genderových kvótách

Evropská komisařka pro spravedlnost a základní práva Viviane Reding zahájila tříměsíční veřejnou debatu o nevyváženém zastoupení mužů a žen v představenstvech firem. Debata by měla vyústit v přijetí právních předpisů, které by tuto situaci řešily.

Před rokem komisařka vyzvala evropské firmy, aby přijaly dobrovolná opatření a s nerovným postavením mužů a žen se vypořádaly samy. Podle jejích představ měly společnosti směřovat k tomu, aby ženy v roce 2015 zastávaly 30 % vedoucích pozic. V roce 2020 se toto číslo mělo zvednout na 40 %.

Podíl žen v představenstvech velkých společností



Zdroj: Eurostat; jedná se o velké společnosti obchodované na burze k 1/2012



Události

Ministři dopravy schválili plán rozvoje TEN-T, který zavádí dvouúrovňovou strukturu evropských dopravních sítí. Česká republika a Polsko dosud neimplementovaly do svých právních systémů směrnici o energetických štítcích. Parlament schválil návrh Cestovní mapy pro přechod k nízkouhlíkové ekonomice, nyní leží její osud v Radě ministrů. Česká republika se umístila na 4. místě v množství vyprodukovaného komunálního odpadu. Méně odpadu vyprodukovaly jen Lotyšsko, Estonsko a Polsko.

Ve vedení významných firem v rámci Evropské unie tvoří ženy podle studie, kterou vydala Evropská komise, **téměř 14 %**. To je o něco málo více než v roce 2010, kdy toto číslo činilo 11,8 %. Takovým tempem by se rovnoprávného zastoupení obou pohlaví v představenstvech velkých společností obchodovaných na burzách dalo dosáhnout až za více než 40 let.

„Nízké procento žen ve vedoucích pozicích ve světě byznysu **poškozuje konkurenceschopnost Evropy a její ekonomický růst**,” prohlásila Reding, která dodala, že dobrovolná opatření firem zatím žádané účinky nepřinesla. „Já osobně fanouškem kvót nejsem. Líbí se mi ale výsledky, které přinášejí,” řekla komisařka.

Některé členské státy (Belgie, Francie, Itálie, Nizozemsko a Španělsko) již začaly situaci řešit **přijetím vlastních právních předpisů, které zavádějí genderové kvóty pro představenstva firem**. Další země (Dánsko, Finsko, Řecko, Rakousko a Slovensko) **přijaly pravidla pro rovnovážné zastoupení obou pohlaví v představenstvech státních podniků**.

http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/reding/womenpledge/index_en.htm

<http://www.euractiv.cz/podnikani-a-zamestnanost/clanek/eurok-omisarka-reding-odstartovala-debatu-o-genderovych-kvotach-009691>

ENERGETIKA A DOPRAVA

Ministři schválili dopravní plán, koridor do Drážďan zatím chybí

Zástupci vlád zemí EU **schválili plán rozvoje transevropské dopravní sítě (TEN-T)**. Novela návrhu nařízení o hlavních zásadách pro rozvoj komplexní transevropské dopravní sítě (TEN-T), která nyní z Rady zamíří do Evropského parlamentu, počítá s **vytvořením dvouúrovňové struktury evropských sítí**:

- **hlavní síť (core network)** – páteřní síť celého evropského prostoru a jejím cílem je zlepšit propojení mezi členskými státy EU a zlepšit provázanost hlavních evropských letišť a přístavů s železnicemi a silnicemi – má být dokončena do roku 2030
- **komplexní síť (comprehensive network)** – zajistí pokrytí všech evropských regionů tak, aby se převážná většina občanů a podniků do roku 2050 nacházela nejdále 30 minut cesty od hlavní sítě.

Rozvoj hlavní sítě má být podle plánů Evropské komise **spolufinancován z nového Nástroje pro propojení Evropy (CEF)**. Jedná se o zbrusu nový nástroj, z něhož má EU v příštím sedmiletém unijním rozpočtu podporovat dostavbu nebo modernizaci chybějících silničních nebo železničních propojení evropského významu.

Fiannční nástroj CEF má v letech 2014–2020 **disponovat částkou 50 miliard euro** a na podporu rozvoje dopravní infrastruktury z něj má jít 31,7 miliard. Zbývající prostředky jsou určeny na podporu rozvoje energetických a telekomunikačních sítí.

Novým členským státům včetně České republiky se ale CEF příliš nezamlouvá. V částce 31,7 miliard euro se totiž skrývá i **10 miliard z Kohezního fondu**, jehož prostředky mohou využívat pouze ekonomicky méně vyspělé členské země EU.

Více k problematice naleznete v hlavním tématu tohoto čísla Měsíčníku EU aktualit.

http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/PM_se_zucastnil_Rady_ministru_dopravy_EU.htm

<http://www.euractiv.cz/regionalni-rozvoj/clanek/ministri-eu-sc-hvalili-dopravni-plan-koridor-do-drazdan-v-nem-zatim-chybi-009753>

Komise kárá ČR a Polsko za zpoždění v implementaci směrnice o energetických štítcích

Česká republika a Polsko měly do června minulého roku implementovat do svých právních předpisů směrnici o energetických štítcích. Již v červenci minulého roku zaslala Komise oběma státům formální upozornění, která jsou prvním krokem při porušení nebo nedodržení evropského práva, ale **ani jedna země dosud Komisi neinformovala o úplné transpozici nových předpisů do svých právních systémů**.

Komise proto přistoupila **k další fázi v procesu právního stíhání** při porušení evropského práva a **zaslala zemím tzv. odůvodněná stanoviska**. Pokud členské státy nesplní svůj právní závazek ve lhůtě dvou měsíců, může se Komise obrátit na Soudní dvůr EU.

Směrnice o energetických štítcích se týká **výrobníků spojených se spotřebou energie**. Energetické štítky poskytují spotřebitelům srovnávací informace o tom, kolik energie kupované výrobky spotřebují. Spotřebitelé se tak mohou při koupi snadněji rozhodnout pro výrobky, které jsou **nákladově efektivní a zároveň šetří energii**.

Evropská unie si od štítků slibuje, že **zajistí motivaci výrobců k vývoji produktů s dobrým hodnocením energetické účinnosti**. Považuje je proto za jeden z významných nástrojů pro podporování energetické účinnosti a dosahování emisních cílů, ke kterým se EU zavázala do roku 2020.

Tato směrnice například přinesla **změny v systému značení elektrospotřebičů** a nařídila stáhnouti veškerých elektrických spotřebičů, které byly řazeny do kategorií s vysokou spotřebou.

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/277>

<http://www.euractiv.cz/energeticka-ucinnost/clanek/komise-kar-a-cesko-a-polsko-za-zpozdeni-v-implementaci-smernice-o-energetickych-stitcich-0097480>



ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Evropský parlament podpořil přijetí cestovní mapy k nízkouhlíkové ekonomice

Evropský parlament přijal návrh Cestovní mapy pro přechod k nízkouhlíkové ekonomice do roku 2050, která během následujících 40 let předpokládá až 95% snížení množství vypouštěných emisí skleníkových plynů.

Zákonodárci podpořili přijetí postupných cílů pro jednotlivá desetiletí a také stanovení specifických cílů pro jednotlivé sektory. Podle europoslanců musí být také nízkouhlíková ekonomika lépe integrována do příštího víceletého finančního rámce EU. Parlament podpořil i přijetí závazných cílů pro využívání obnovitelných zdrojů energie (OZE) do roku 2030.

Tyto cíle prosazuje evropská komisařka pro otázky klimatu Connie Hedegaard, která plánuje jejich přijetí do roku 2014. Europoslanci položili důraz například na potřebu modernizace elektrických sítí, které se na přechod k OZE musí připravit. Dalšími významnými tématy jsou podle zákonodárců

energetická účinnost, udržitelné využívání zdrojů a zpracování a recyklování odpadů.

Důležitým nástrojem bude podle Parlamentu evropský systém pro obchodování s emisemi (ETS), který se nejprve bude muset vyrovnat s velmi nízkými cenami emisních povolenek. Europoslanci vyzvali Komisi, aby podnikla potřebné kroky k oživení systému. Již dříve Evropský parlament vyzval Komisi, aby stáhla určité množství povolenek z trhu, a tím pomohla zvýšením jejich ceny obchodování znovu nastartovat.

Nyní se ještě čeká na rozhodnutí Rady ministrů. Přístup členských států k cestovní mapě je o něco komplikovanější. Odmítavý postoj k přijímání postupných emisních cílů zaujalo především Polsko, které svým odporem projednávání této otázky v Radě zablokovalo.

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/content/20120315IPR40876/html/Parliament-calls-for-low-carbon-economy-by-2050>

<http://www.euractiv.cz/zivotni-prostredi/clanek/parlament-podporil-cestovni-mapu-k-nizkouhlikove-ekonomice-009721>

ČR více recykluje, i tak ale v celé EU příliš mnoho odpadu končí na skládkách

Množství vyprodukovaného komunálního odpadu v přepočtu na počet obyvatel je v České republice čtvrté nejnižší v Evropské unii. Podle posledních údajů Eurostatu připadlo v roce 2010 na jednoho Čecha 317 kg komunálního odpadu.

V evropském průměru připadá na jednoho obyvatele průměrně 502 kg vyprodukovaného komunálního odpadu, což je v porovnání s minulým rokem pokles průměrně o 9 kg na obyvatele.

Pokud jde o nakládání s odpadem, 38 % jeho celkového objemu směřuje v zemích EU na skládky a pouze jedna čtvrtina je recyklována. Do spaloven míří v EU 22 % odpadu a 15 % je kompostováno. V porovnání s předchozím rokem se tato čísla změnila jen nepatrně.

České republice se podle nejnovějších čísel podařilo snížit množství odpadu odváženého na skládky, a to o 15 %. Výrazně se zvýšil podíl recyklace na zpracování odpadu. Zatímco v roce 2009 se u nás recyklovala 2 % objemu komunálního odpadu, v roce 2010 tento podíl stoupl na 14 %.

Podle údajů statistického úřadu však mezi zeměmi panují výrazné rozdíly. Zatímco na Kypru připadá na jednoho obyvatele ročně 760 kg komunálního odpadu, v případě Lotyšska je to pouze 304 kg. Pod hranici 400 kg se nachází jen sedm zemí, přičemž ve všech případech jde o státy střední a východní Evropy, které EU rozšířily v roce 2004 nebo 2007. Ve vyšších hodnotách mezi 600 a 700 kg na obyvatele se naopak pohybuje Lucembursko, Dánsko a Irsko.

Snahou Unie je především zvýšit objem recyklovaného odpadu. V tom si nejlépe vede Německo, kde se recykluje zhruba 45 % objemu odpadů. Příznivá čísla mezi 30 a 40 % vykazují také Belgie, Slovinsko, Irsko a Nizozemsko. **Rakousko zase vyniká, pokud jde o kompostování** – na výrobu hnojiva využívá 40 % organického komunálního odpadu. Za ním následují Nizozemsko, Belgie, Lucembursko a Dánsko.

Množství komunálního odpadu v EU v roce 2010

	kg komunálního odpadu na osobu	z toho recyklovaného (%)
Lotyšsko	304	9%
Estonsko	311	14%
Polsko	315	18%
ČR	317	14%
Slovensko	333	4%
Rumunsko	365	1%
Litva	381	4%
Bulharsko	410	-
Maďarsko	413	18%
Slovinsko	422	39%
Řecko	457	17%
Švédsko	465	36%
Belgie	466	40%
Finsko	470	20%
EU-27	502	25%
Portugalsko	514	12%
UK	521	25%
Itálie	531	21%
Francie	532	18%
Španělsko	535	15%
Německo	583	45%
Malta	591	7%
Rakousko	591	30%
Nizozemsko	595	33%
Irsko	636	35%
Dánsko	673	23%
Lucembursko	678	26%
Kypr	760	16%

Zdroj: Eurostat

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/8-27032012-AP/EN/8-27032012-AP-EN.PDF

<http://www.euractiv.cz/zivotni-prostredi/clanek/eurostat-cr-recykluje-stale-vic-v-cele-unii-vsak-zatim-velke-mnozstvi-odpadu-konci-na-skladkach-009762>

KOHEZNÍ POLITIKA

Česko získalo čas na zlepšení systému čerpání z fondů EU

Česká republika dočasně pozastavila žádosti o proplácení prostředků z evropských fondů na již schválené projekty. Důvodem byly výhrady Evropské komise na adresu nastavení českého systému čerpání.

Mluvčí MMR Jana Jabůrková sdělila, že **Česko uzavřelo s Komisí gentlemenkou dohodu** a skutečně nebude o proplácení peněz žádat až do června letošního roku. Výměnou za to Evropská komise s plošným zastavením čerpání ze všech programů počká a poskytne České republice čas na odstranění jejich výték.

Komisi se podle Jabůrkové **nelíbilo především základní nastavení auditního systému**, které nezaručovalo jeho nezávislost, způsob, jakým řídicí orgány operačních programů řešily nesrovnalosti zjištěné kontrolou a v neposlední řadě si kritiku vysloužila i **personální politika některých řídicích orgánů**. Například rezort školství v současné době hledá již sedmého vedoucího pracovníka, který by nesl zodpovědnost za čerpání prostředků z fondů EU.

Ministerstvo pro místní rozvoj, které funguje jako centrální koordinátor využívání fondů EU v České republice, Komisi slíbilo, že situaci vyřeší například tím, že postupně převede audity pod ministerstvo financí.

Kabinet premiéra Petra Nečase se na konci března seznámil s **Akčním plánem ke zlepšení řídicího a kontrolního systému pro strukturální fondy v České republice**, který reaguje na výtky Evropské komise.

<http://www.mmr.cz/Pro-media/Tiskove-zpravy/2012/Demonizovany-dopis-z-Bruselu-prinasi-jasna-reseni>

<http://www.mmr.cz/Pro-media/Tiskove-zpravy/2012/Vlada-se-se-oznamlila-s-akcnim-planem-pro-strukturalni>

<http://www.euractiv.cz/regionalni-rozvoj/clanek/cr-musi-behem- nekolika-mesicu-zlepsit-system- cerpani-z-fondu-eu-jinak-hrozi-jeho-zastaveni-009737>





Rada EU pro hospodářské a finanční záležitosti posoudila návrh směrnice na zavedení daně z finančních transakcí v EU. Dánské předsednictví však konstatovalo, že zůstává řada nevyřešených otázek. Nyní budou členské státy hledat kompromisy, protože přijetí takové směrnice vyžaduje jednomyslné hlasování v rámci Rady. Průzkum Eurobarometru ukázal, že 54 % Čechů tráví dovolenou v tuzemsku.

1. BŘEZNA

Předseda EP Schulz – Evropa není společenství štědrosti, ale solidarity:

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/content/20120223STO39237>

2. BŘEZNA

Komise navrhuje rychlejší přístup k lékům pro pacienty:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=5802

5. BŘEZNA

Výbor regionů o nedostacích v provádění Strategie EU2020:

<http://www.cor.europa.eu/pages/PressTemplate.aspx?view=detail&id=1205e882-0c1c-4b4d-9c64-57a344ca2fba>

EK souhlasí s 5,8 mld. eur na úspěšné završení 5. revize programu finanční asistence Irsku:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/12/149>

Komise představila zprávu o směrnici o zdaňování úspor:

<http://europa.eu/rapid/middayExpressAction.do?date=02/03/2012>

6. BŘEZNA

Turistika jako tahoun ekonomiky v roce 2012 – průzkum Eurobarometr:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=5804

Podíl občanů trávících hlavní dovolenou ve své zemi

Řecko	80%	Litva	55%
Bulharsko	77%	ČR	54%
Itálie	74%	Rakousko	46%
Kypr	73%	UK	46%
Španělsko	69%	Německo	45%
Polsko	67%	Lotyšsko	44%
Francie	65%	Dánsko	42%
Maďarsko	64%	Irsko	33%
Rumunsko	63%	Slovinsko	33%
Portugalsko	59%	Nizozemsko	32%
Finsko	58%	Belgie	15%
Slovensko	58%	Malta	5%
Švédsko	57%	Lucembursko	2%
Estonsko	56%		

Zdroj: Eurobarometer

7. BŘEZNA

Břidlicový olej – Příležitost nebo hrozba pro životní prostředí?:

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/content/20120302STO39863>

Na výročí MDŽ poslanci diskutovali: „Stejný plat za práci stejné hodnoty“: <http://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/content/20120305IPR39922>

Lotyšsko – příběh ekonomického úspěchu:

http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/financial_operations/2012-03-05_latvia_economic_en.htm

8. BŘEZNA

ACTA – Jak to začalo a jak to skončí:

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/content/20120302STO39868>

90 milionů eur z fondů do schématu Ovoce do škol:

http://ec.europa.eu/agriculture/newsroom/73_en.htm

Důslednější provádění předpisů v oblasti ŽP sníží náklady a zlepší prostředí: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/220>

Komise podniká kroky ke zvýšení bezpečnosti a účinnosti vypořádání obchodů s cennými papíry v Evropě:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/221>

9. BŘEZNA

Projektové dluhopisy mají přilákat soukromé investice do infrastruktury: <http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/content/20120302STO39869>

COTER nastavuje regionální priority pro revizi TEN-T a budoucnost evropské dopravy:

<http://www.cor.europa.eu/pages/PressTemplate.aspx?view=detail&id=5b1e5c62-52c2-4e00-883e-d4d14de03289>

12. BŘEZNA

ECOFIN: Prohlášení komisaře Oli Rehna o účasti soukromého sektoru v řeckém programu:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/12/174>

Česká webová stránka o Evropském roce 2012 je v provozu:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newslid=1227>

13. BŘEZNA

Komise navrhuje zlepšit společná účetní pravidla týkající se skleníkových plynů v lesnictví a zemědělství: <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/234>

14. BŘEZNA

Měsíční fakta o pracovním trhu v EU – březen 2012:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newslid=1231>

15. BŘEZNA

Daň z finančních transakcí – První technické dokumenty dokončeny: <http://www.consilium.europa.eu/homepage/showfocus?lang=en&focusID=81256>



Kalendárium

Komise představila jeden programovací nástroj pro všechny strukturální fondy:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/236>

Krátký průvodce novým řízením fiskální politiky EU:

http://ec.europa.eu/economy_finance/articles/governance/2012-03-14_six_pack_en.htm

16. BŘEZNA

Debaty v EP nad rozšířením EU o Island, Makedonii a Bosnu a Hercegovinu:

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/content/20120314IPR40746>

Evropský hospodářský a sociální výbor – Je v současné krizi prostor pro udržitelný rozvoj?:

<http://www.eesc.europa.eu/?i=portal.en.press-releases.22688>

Globalizační fond EU vyplatil 33,6 milionů eur na pomoc nadbytečným pracovníkům v Rakousku, Francii, Itálii a Portugalsku: <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=1236>

19. BŘEZNA

Aktualizovaný seznam kritérií pro větší bezpečnost spotřebitelů: http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=5822

20. BŘEZNA

Boj proti stínovému bankovníctví – zabránit vzniku nových rizik ve finančním sektoru:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/253>

Prohloubení spolupráce mezi EU a Alžírskem:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/255>

Nový plán navrhuje zefektivnit a zjednodušit pravidla zadávání veřejných zakázek: <http://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/content/20120316STO41058>

21. BŘEZNA

Místopředseda EK Tajani na spanilé jízdě po světě na podporu evropských SME:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=5826

Konference o rozpočtu EU po roce 2013:

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/content/20120319IPR41160>

22. BŘEZNA

Komise zvyšuje sociální ochranu pracovníků vyslaných do zahraničí:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/267>

Evropská komise stanoví rovné podmínky pro evropské podniky na mezinárodních trzích s veřejnými zakázkami:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=5827

23. BŘEZNA

Evropská komise požaduje po Švédsku ukončení diskriminace vůči zahraničním penzijním fondům:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/284>

26. BŘEZNA

Daň z finančních transakcí sníží příspěvky z HND do evropského rozpočtu o 50 %:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/300>

CLIMATE-ADAPT: nový nástroj politiky přizpůsobení se změně klimatu:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/309>

Komise tlačí na Řecko, aby ukončila diskriminaci vůči pracovníkům, kteří vystudovali v jiné zemi EU:

<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=1249>

27. BŘEZNA

Kultura v kohezní politice EU 2014–2020:

http://ec.europa.eu/culture/news/eu-cohesion-policy_en.htm

Co mladí podnikatelé z kreativních odvětví očekávají od Evropy?:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=5844

28. BŘEZNA

Malé podniky – přechod na zelenou ekonomiku probíhá, zatím však ne naplno:

<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/12/316>

Stejná základní práva pro oběti zločinu po celé EU:

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/content/20120326IPR41845>

29. BŘEZNA

Nová iniciativa na pomoc malým podnikům stát se mezinárodními:

http://ec.europa.eu/enterprise/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=5848&tpa=135

30. BŘEZNA

Přísnější kontrola obchodování s deriváty:

<http://www.europarl.europa.eu/news/en/pressroom/content/20120329IPR42137>



V rubrice Informační servis zobrazujeme nadcházející zasedání klíčových rozhodovacích orgánů Evropské unie, které jsou doplňovány dalšími významnými událostmi typu mezinárodních summitů se světovými velmocemi apod.

Agenda jednání těchto klíčových orgánů je s ohledem na její maximální aktuálnost připravována často jen několik dní před vlastním jednáním a je možno ji vyhledat na tomto odkazu:

<http://europa.eu/eucalendar/>

Zasedání klíčových institucí EU

17. – 20. 4. 2012	Štrasburk, Francie
- Plenární zasedání Evropského parlamentu	
18. – 20. 4. 2012	Horsens, Dánsko
- Neformální setkání ministrů energetiky a životního prostředí	
23. – 4. 2012	Luxemburg, Lucembursko
- Zasedání Rady EU pro zahraniční záležitosti	
23. – 25. 4. 2012	Horsens, Dánsko
- Neformální setkání ministrů pro zaměstnanosti, sociální politiku, zdraví a ochranu spotřebitele	
24. 4. 2012	Luxemburg, Lucembursko
- Zasedání Rady EU pro obecné záležitosti	
26. – 27. 4. 2012	Luxemburg, Lucembursko
- Zasedání Rady EU pro zemědělství a rybolov	
26. – 27. 4. 2012	Luxemburg, Lucembursko
- Zasedání Rady EU pro spravedlnost a záležitosti vnitra	
9. – 10. 5. 2012	Brusel, Belgie
- Plenární zasedání Evropského parlamentu	
10. – 11. 5. 2012	Horsens, Dánsko
- Neformální setkání ministrů pro obecné záležitosti	
14. 5. 2012	Brusel, Belgie
- Eurokupina	
14. 5. 2012	Brusel, Belgie
- Zasedání Rady EU pro zahraniční záležitosti	
15. 5. 2012	Brusel, Belgie
- Zasedání Rady EU pro ekonomické a finanční záležitosti	
21. – 24. 5. 2012	Štrasburk, Francie
- Plenární zasedání Evropského parlamentu	

Zdroj: www.europa.eu, přístup ke dni 2.4.2012, z důvodu Velikonoc zasedají nejvyšší orgány EU až od poloviny dubna



V předchozích dvou pokračováních jsme se na tomto místě věnovali jednomu z klíčových témat rozvojových politik EU ve velmi dlouhodobé perspektivě – Trans-evropským dopravním sítím (TEN-T). Toto téma završíme nadcházejícím příspěvkem, věnovaným detailní deskripci obou klíčových součástí TEN-T, tedy napojující sítě (Comprehensive Network) a jádrové sítě (Core Network).

TRANS-EVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍŤ: DOKONČENÍ

1. COMPREHENSIVE NETWORK (NAPOJUJÍCÍ SÍŤ)

Comprehensive Network bude ustanoven na základě identifikace projektů společného zájmu. Bude specifikován prostřednictvím map v příloze nařízení a popisu infrastrukturních součástí. Bude v souladu s požadavky na dopravní infrastrukturu a bude vytvářet rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury.

Členské státy zajistí, aby Comprehensive Network byl dokončen a završen a plně v souladu s relevantními pravidly nejpozději do konce roku 2050.

1.1 Priority

Unie, členské státy, infrastrukturní manažeři a další podporovatelé projektů v procesu rozvoje Comprehensive Network budou mít zvláště na zřeteli opatření, jež jsou nutná pro:

- implementaci a nasazení inteligentních dopravních systémů, včetně opatření, která umožňují řízení dopravy, multimodální služby v oblasti jízdnicích řádů a informací, multimodální trasování (tracking a tracing), plánování kapacit a on-line rezervační služby a integrované služby spojené s jízdenkami;
- překonávání chybějících spojení a odstraňování úzkých míst, především v přeshraničních sekcích;
- odstraňování administrativních a technických překážek, zejména v případech interoperability sítě a hospodářské soutěže;
- zajištění optimální integrace dopravních módů;
- zajištění vhodné dostupnosti pro všechny regiony Unie;
- zlepšení nebo udržování kvality infrastruktury z pohledu efektivnosti, bezpečnosti, klimatu, odolnosti před neštěstími, výkonnosti v oblasti životního prostředí, sociálních podmínek, dostupnosti pro všechny uživatele, kvality služeb a kontinuity dopravních toků;
- podporu současného stavu technologického rozvoje;
- zajištění bezpečnosti v oblasti paliv umožněním využití alternativních a zejména nízké- či bezuhlíkových zdrojů energie a pohonných systémů;
- obchvaty městských oblastí pro železniční nákladní dopravu.

1.2 Železniční dopravní infrastruktura

Mapy

Železniční spojení, která formují část Comprehensive network, jsou indikována na mapách, jež jsou součástí příloh tohoto nařízení.

Komponenty infrastruktury

Železniční dopravní infrastruktura zahrnuje zejména:

- (a) vysokorychlostní a konvenční železniční spojení, včetně vleček, tunelů a mostů;
- (b) nákladní terminály a logistické platformy pro překládku zboží v rámci železničního módu a mezi železničním a ostatními dopravními módy;
- (c) stanice/nádraží podél spojení, indikovaných v příloze pro přepravu cestujících v rámci železničního módu a mezi železničním a ostatními dopravními módy;
- (d) související zařízení;
- (e) ITS.

Železniční spojení nabude jednu z následujících forem:

- železniční spojení pro vysoko-rychlostní dopravu, což jsou:
- speciálně postavené vysoko-rychlostní tratě vybrané pro rychlosti odpovídající 250 km/h nebo vyšší;
- speciálně přizpůsobené a rekonstruované konvenční tratě, vybavené pro rychlosti v řádu 200 km/h;
- železniční trati pro konvenční dopravu.

Technické vybavení spojené s železničními tratěmi budou zahrnovat elektrifikační systémy, vybavení pro nástup a výstup cestujících a nakládku a vykládku nákladů ve stanicích, logistických platformách a nákladních terminálech. Bude zahrnovat jakoukoliv facilitu nutnou k zajištění bezpečného a efektivního provozu vozidel.

Požadavky na dopravní infrastrukturu

Operátoři nákladních terminálů budou zajišťovat, aby jakýkoliv nákladní terminál byl otevřen pro všechny operátory.

Operátoři logistických platform budou nabízet alespoň jeden terminál otevřený všem operátorům

Operátoři nákladních terminálů a logistických platform zajistí tento přístup nediskriminačním způsobem a uplatní transparentní systém poplatků.

Operátoři stanic pro cestující budou zajišťovat, aby stanice pro cestující nabízely přístup k informačním, jízdňkovým a komerčním aktivitám pro železniční dopravu v rámci Comprehensive Network a tam, kde je vhodná informace o spojení s místní a regionální dopravou, v souladu s nařízením Evropské komise 454/2011 z 5. 5. 2011 o technické specifikaci interoperability vztahující se k subsystému telematických aplikací pro služby cestujícím v rámci Trans-evropského železničního systému.

V rámci sféry jejich zodpovědnosti členské státy a manažeři infrastruktury zajistí, aby:

- železniční trasy byly vybaveny ERTMS;
- železniční infrastruktura byla v souladu se směrnicí 2008/57/ES Evropského parlamentu a Rady EU ze 17. 6. 2008 k interoperabilitě železničního systému v rámci Společenství a jeho implementačních opatřeních k dosažení interoperability Comprehensive Network;
- železniční infrastruktura byla v souladu s požadavky technické specifikace interoperability (TSI), přijatými podle článku 6 směrnice 2008/57/ES pro nové a renovované tratě, s výjimkou řádně odůvodněných případů. Každopádně železniční infrastruktura bude v souladu s následujícími požadavky:
 - (a) nominální rozhod kolejí pro nové tratě – 1 435 mm;
 - (b) elektrifikace;
 - (c) spojení, používána konvenčními nákladními vlaky: 22,5 t hmotnosti na nápravu a délka vlaku 750 m;
 - (d) maximální gradienty pro nové tratě, které jsou využívány konvenčními nákladními vlaky: 12,5 mm/m.

Rámec pro prioritní rozvoj infrastruktury

Členské státy a další předkladatelé projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou zejména brát v úvahu:

- využívání ERTMS;
- snižování dopadu hluku způsobeného železniční dopravou;
- dosahování standardů vyšších než těch, stanovených jako minimální požadavky v technické specifikaci.



1.3 Vnitrozemská vodní dopravní infrastruktura

Mapy

Vnitrozemské vodní cesty a vnitrozemské přístavy, které formují část Comprehensive Network, jsou indikovány na mapách v příloze k návrhu nařízení.

Součásti infrastruktury

Infrastruktura vnitrozemských vodních cest sestává z:

- řek;
- kanálů;
- jezer;
- vztahující se infrastrukturu, jako například stavidla, zdymadla, mosty, nádrže;
- vnitrozemské přístavy, včetně infrastruktury nezbytné pro dopravní operace v rámci přístavní oblasti;
- související zařízení;
- ITS.

Vnitrozemské přístavy budou mít roční objem přepravovaného nákladu vyšší než 500.000 t. Celkový roční objem přepravovaného nákladu je založen na nejaktuálnějším dostupném tříletém průměru publikovaném Eurostatem.

Zařízení spojené s přístavem bude umožňovat zejména pohonným a operačním systémům redukovat znečištění, spotřebu energie a uhlíkovou intenzitu. To rovněž zahrnuje zařízení přijímající odpad.

Požadavky dopravní infrastruktury

V rámci sféry jejich zodpovědnosti členské státy, operátoři přístavů a manažeři infrastruktury zajistí, aby vnitrozemské přístavy byly propojeny se silniční nebo železniční infrastrukturou v rámci Comprehensive Network.

Operátoři přístavů zajistí, aby jakýkoliv vnitrozemský přístav nabídl alespoň jeden nákladní terminál otevřený všem operátorům nediskriminačním způsobem a byly uplatňovány transparentní poplatky.

V rámci své zodpovědnosti zajistí členské státy a manažeři infrastruktury, aby:

- řeky, kanály a jezera byly v souladu s minimálními požadavky pro třídu IV vodních cest, jak je specifikováno v Evropské smlouvě o hlavních vodních cestách mezinárodního významu (AGN) o nové klasifikaci vnitřních vodních cest a byla zajištěna souvislá světlost mostů;
- řeky, kanály a jezera byly vybaveny RIS.

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a další realizátoři projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou zvláštní pozornost věnovat:

- existujícím vnitrozemským vodním cestám: zaváděním

opatření nutných k dosažení standardů vnitrozemských vodních cest třídy IV.;

- kde je to vhodné, dosažení vyšších standardů než vnitrozemských vodních cest třídy IV., k zajištění poptávky na trhu;
- zavádění ITS, včetně RIS;
- propojení vnitrozemské přístavní infrastruktury na železniční dopravní infrastrukturu.

1.4 Silniční dopravní infrastruktura

Mapy

Silnice, které tvoří součást Comprehensive Network, jsou indikovány na mapách v příloze návrhu nařízení.

Komponenty infrastruktury

Silniční dopravní infrastruktura sestává zejména z:

- silnic vyšší kvality, včetně mostů, tunelů, křižovatek, přechodů, mimoúrovňového křížení;
- parkovacích zón;
- doprovodného zařízení;
- ITS;
- nákladních terminálů a logistických platforem;
- autobusových nádraží a terminálů.

Silnice vyšší kvality jsou ty, které sehrávají důležitou roli v dopravě na dlouhé vzdálenosti pro náklad i osoby, integrují hlavní urbánní a ekonomická centra, propojují další dopravní módy a umožňují spojení odlehlých a periferních regionů NUTS 2 s centrálními regiony Unie.

Silnice vyšší kvality budou zvláště navrženy a stavěny pro motorovou dopravu a budou mít podobu dálnic nebo rychlostních komunikací.



Dálnice je silnice speciálně navržená a stavěná pro motorovou dopravu, která primárně neslouží subjektům a entitám ležícím v jejich sousedství a která:

- je tvořena, s výjimkou zvláštních míst/úseků nebo po přechodnou dobu, oddělenými jízdními pruhy pro dva směry dopravy, oddělenými od sebe dělícím pásem, který není zamýšlen pro dopravu, resp. pouze ve výjimečných případech;
- nekříží na stejné úrovni jinou silnici, železnici nebo tramvajové těleso či stezku pro pěší; a
- je speciálně označena jako dálnice.

Rychlostní komunikace je silnice vyčleněná pro motorovou dopravu, dostupná pouze z řízených křižovatek a mimoúrovňových křížení a která:

- zakazuje zastavování a parkování v jízdním pruhu;
- a nekříží se na jedné úrovni s jakoukoliv železnici, tramvajovou tratí nebo stezkou pro chodce.

Zařízení spojené se silnicemi zahrnuje zejména vybavení pro řízení dopravy, informační a navigační zařízení, zařízení pro provádění zpoplatnění za užití silnice, bezpečnostní opatření, zařízení pro redukci negativních environmentálních dopadů, pro tankování či dobíjení vozidel s alternativními pohony a pro zajištění parkovacích zón pro komerční vozidla.

Požadavky dopravní infrastruktury

V rámci sféry své zodpovědnosti členské státy a manažeři infrastruktury zajistí, aby:

- silnice byly v souladu s výše vymezenými definicemi;
- bezpečnost infrastruktury železniční dopravy byla zajišťována, monitorována a tam, kde je nutné, zlepšována podle procedury obsažené ve směrnici 2008/96/ES Evropského parlamentu a Rady EU z 19. 11. 2008 k řízení bezpečnosti silniční infrastruktury;
- silniční tunely s délkou přes 500 m byly v souladu se směrnicí 2004/54/ES Evropského parlamentu a Rady EU z 29. 4. 2004 k minimálním bezpečnostním požadavkům pro tunely v rámci Trans-evropské silniční sítě;
- interoperabilita systémů výběru poplatků byla zajišťována v souladu se směrnicí 2004/52/ES Evropského parlamentu a Rady EU z 29. 4. 2004 k interoperabilitě elektronických systémů pro silniční poplatky ve Společenství a rozhodnutím Evropské komise 2009/750/ES z 6.10. 2009 k definici evropských elektronických poplatkových služeb a jejich technických prvků.

Inteligentní dopravní systémy silniční dopravní infrastruktury, které jsou v souladu se směrnicí 2010/40/EU Evropského parlamentu a Rady EU ze 7. 7. 2010 k rámci pro využití inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s ostatními dopravními módy, budou využívány.

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a další účastníci projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou věnovat přednostní pozornost:

- využití ITS, zejména multi-modálního informačního managementu a managementu dopravního provozu a umožní integrované komunikační a platební systémy;
- zavedení nových technologií a inovací k podpoře nízkouhlíkové dopravy;
- zajištění bezpečných parkovacích zón;
- podporu silniční bezpečnosti.

1.5 Námořní dopravní infrastruktura

Mapy

Námořní přístavy, které tvoří část Comprehensive Network, jsou vymezeny na mapách v příloze k návrhu nařízení.

Součásti infrastruktury

Námořní dopravní infrastruktura sestává zejména z:

- námořního prostoru;
- mořských kanálů;
- námořních přístavů, včetně infrastruktury nutné pro dopravní operace v rámci oblasti přístavu;
- navigační pomůcky;
- přístupy k přístavům;
- mořské dálnice;
- související zařízení;
- ITS.



Námořní přístavy budou vstupními a výstupními body pro pozemní infrastrukturu Comprehensive Network. Budou vyhovovat alespoň jednomu z následujících kritérií:

- celkový roční objem přepravy osob přesahuje 0,1 % celkového ročního objemu přepravy osob všech námořních přístavů v Unii; referenční hodnota pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr, založený na statistice publikované Eurostatem;
- celkový roční objem nákladu – buď pro hromadnou nebo nehromadnou manipulaci s nákladem – přesahuje 0,1 % odpovídajícího celkového ročního objemu nákladu, manipulovaného ve všech námořních přístavech v Unii; referenční částka pro tento celkový objem je poslední dostupný tříletý průměr založený na statistice publikované Eurostatem;
- námořní přístav je lokalizován na ostrově a zajišťuje výlučný bod k přístupu k regionu NUTS 3 v rámci Comprehensive Network;
- námořní přístav je lokalizován v odlehleém regionu nebo periferní oblasti, mimo rádius 200 km od nejbližšího dalšího přístavu v rámci Comprehensive Network.

Spojené vybavení s námořní dopravní infrastrukturou zahrnuje zejména vybavení pro lámání ledu, hydrologické přehledy, bagrování a údržbu přístavu a přístupu k přístavu.

Mořské dálnice

Mořské dálnice představují námořní dimenzi Trans-evropské dopravní sítě. Spočívají v pobřežních trasách, přístavech, související námořní infrastrukturu a vybavení, zařízení umožňující pobřežní přepravu nebo služby moře – řeka mezi alespoň dvěma přístavy, včetně spojení s vnitrozemím, v alespoň dvou různých členských státech.

Mořské dálnice zahrnují:

- námořní spojení mezi námořními přístavy Comprehensive Network;
- přístavní zařízení, informační a komunikační technologie, jako elektronické logistické řídicí systémy, bezpečnostní, administrativní a celní procedury v alespoň jednom členském státě;
- infrastrukturu pro přímý přístup na pevninu i k moři.

Projekty společného zájmu pro mořské dálnice v Trans-evropské dopravní síti budou navrženy alespoň dvěma členskými státy. Nabudou jedné z následujících forem:

- budou námořní součástí koridoru Core Network (viz níže), nebo vytvoří námořní součást mezi dvěma koridory Core Network;
- vytvoří námořní propojení a jeho vnitrozemské spojení v rámci Core Network mezi dvěma nebo více přístavy Core Network;
- vytvoří námořní spojení a jeho vnitrozemské propojení mezi přístavem Core Network a přístavem Comprehensive

Network, se speciálním zaměřením na vnitrozemské propojení přístavů Core a Comprehensive Network.

Projekty společného zájmu pro mořské dálnice v Trans-evropské dopravní síditi mohou rovněž zahrnovat aktivity, které mají širší přínosy a nejsou spojeny se specifickými přístavy, jako například aktivity pro zlepšení výkonnosti v oblasti životního prostředí, učinit zařízení na lámání ledu dostupná, aktivity zajišťující celoroční splavnost, bagrovací operace, zařízení pro alternativní plavidla, stejně jako optimalizace procesů, procedur a lidského prvku, ICT platform a informačních systémů, včetně řízení provozu a elektronických a informačních systémů.

Požadavky na dopravní infrastrukturu

V rámci oblasti své zodpovědnosti zajistí členské státy, provozovatelé přístavů a manažeři infrastruktury, aby:

- námořní přístavy byly propojeny s železničními tratěmi, silnicemi a tam, kde je možné, také vnitrozemskými vodními cestami Comprehensive Network, s výjimkou Malty a Kypru po dobu, kdy nebude v rámci jejich teritoria pořízen žádný železniční systém;
- jakýkoliv námořní přístav nabídl alespoň jeden terminál otevřený pro všechny operátory nediskriminačním způsobem a uplatnil transparentní poplatky;
- mořské kanály, přístavní průplavy a ústí řek mohly propojit dvě moře nebo zajistit přístup od moře do námořních přístavů a propojit alespoň na vnitřní vodní cesty třídy VI.

Operátoři přístavů zajistí, aby přístavy zahrnovaly vybavení nezbytné k zajištění odpovídající výkonnosti v oblasti životního prostředí v případě lodí v přístavech, zejména v rámci přijímacího zařízení pro lodě, v jehož rámci se vytváří odpad a jsou kumulovány zbytky nákladu v souladu se směrnicí 2000/59/ES Evropského parlamentu a Rady EU z 27. 11. 2000 o přístavních přijímacích zařízeních pro lodě, vytvářející odpad a zbytky nákladu.

Členské státy budou zavádět VTMS v souladu se směrnicí 2002/59/ES.

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a další účastníci projektů u projektů společného zájmu budou věnovat specifickou pozornost:

- podpoře mořských dálnic, včetně pobřežní přepravy;
- vzájemnému propojení mořských přístavů s vnitřními vodními cestami;
- implementaci VTMS a služeb eMaritime.

1.6 Letecká dopravní infrastruktura

Mapy

Letiště, která vytvářejí část Comprehensive Network, jsou specifikována na mapách v příloze návrhu nařízení.

Součásti infrastruktury

Infrastruktura letecké dopravy sestává především ze:

- vzdušného prostoru, letových tras a vzdušných cest;
- letišť;
- souvisejícího vybavení;
- ITS.

Letiště splňují jedno z následujících kritérií:

(a) pro osobní letiště

- celkový počet osobní dopravy je alespoň 0,1 % celkového ročního objemu cestujících všech letišť Unie; celkový roční objem cestujících je založen na posledním dostupném tříletém průměru, publikovaném Eurostatem;
- objemový strop 0,1 % není aplikován, pokud je letiště situováno mimo rádius 100 km od nejbližšího letiště Comprehensive Network, nebo mimo rádius 200 km, pokud region, ve kterém je situované, je vybaven vysokorychlostní železniční tratí.

(b) pro nákladní letiště je celkový roční objem nákladu alespoň 0,2 % celkového ročního objemu všech letišť Unie. Celkový roční objem nákladu je založen na posledním dostupném tříletém průměru publikovaném Eurostatem.

Požadavky na dopravní infrastrukturu

V rámci sféry své zodpovědnosti budou členské státy a letištní operátoři zajišťovat, aby jakékoliv letiště nabízelo alespoň jeden terminál otevřený pro všechny operátory nediskriminačním způsobem a uplatnily transparentní poplatky.

V rámci sféry své zodpovědnosti zajistí členské státy, letištní operátoři a letečtí přepravci, aby společné základní standardy pro zabezpečení letectví proti aktům protiprávního vměšování, jak byly přijaty Uníí v souladu s nařízením č. 300/2008 Evropského parlamentu a Rady EU z 11. 3. 2008 o společných pravidlech na poli bezpečnosti civilního letectví, se budou vztahovat také na leteckou infrastrukturu Comprehensive Network.

V rámci sféry své zodpovědnosti zajistí členské státy, letištní operátoři a letečtí přepravci, aby infrastruktura pro řízení letecké dopravy umožňovala implementaci Jednotného evropského nebe, v souladu s:

- nařízením (ES) č. 549/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004, jímž se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámec nařízení),
- nařízením (ES) č. 550/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004 k zajištění leteckých navigačních služeb na jednotném evropském nebi (nařízení o zajištění služeb),
- nařízením (ES) č. 551/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004 o organizaci a využití letového prostoru v rámci jednotného evropského nebe (nařízení o letovém prostoru),
- nařízením (ES) č. 552/2004 Evropského parlamentu a Rady EU z 10. 3. 2004 k interoperabilitě sítě řízení evropské letecké dopravy (nařízení k interoperabilitě)



Téma

ke zlepšení výkonnosti a udržitelnosti evropského leteckého systému, implementace pravidel a unijních specifik.

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a další řešitelé projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou prioritně sledovat:

- optimalizaci existující infrastruktury;
- zvyšování kapacity letišť;
- podporu implementace Jednotného evropského nebe a systémů řízení letecké dopravy, zejména těch využívajících SESAR.

1.7 Infrastruktura pro multi-modální dopravu

Mapy

Nákladní terminály a logistické platformy jsou indikovány na mapách v příloze návrhu nařízení.

Součásti infrastruktury

Nákladní terminály a logistické platformy budou vykazovat soulad s alespoň jedním z následujících kritérií:

- jejich celkový přesun nákladu přesahuje kvantitativní práh pro námořní přístavy (viz výše);
- tam, kde není žádný nákladní terminál nebo logistická platforma v souladu s předchozím bodem v teritoriu regionu NUTS 2, týká se to hlavního nákladního terminálu nebo logistické platformy navržené příslušným členským státem, spojeným alespoň se silnicemi a železnicemi pro tento region NUTS 2.

Požadavky dopravní infrastruktury

V rámci sféry své zodpovědnosti členské státy, operátoři nákladních terminálů, přístavů a letišť a infrastrukturní manažeři zajistí, aby:

- jednotlivé dopravní módy byly propojeny v jakémkoliv z následujících míst: nákladní terminály, osobní stanice a nádraží, vnitrozemské přístavy, letiště, námořní přístavy, aby byla umožněna multi-modální doprava nákladu a osob;
- (aniž jsou dotčena použitelná ustanovení daná v Unii a národním právem) nákladní terminály a logistické platformy, vnitrozemské a námořní přístavy a letištní manipulace s nákladem, byly vybaveny pro zajištění informačních toků v rámci této infrastruktury a mezi druhy dopravy v rámci logistického řetězce. Takovéto systémy budou schopny informací v reálném čase o dostupné infrastrukturní kapacitě, dopravních tocích a lokalizaci, trasování a zajišťování bezpečnosti prostřednictvím multi-modálních tras;
- (aniž by byla dotčena ustanovení, daná unijním a národním právem) pokračující osobní doprava po Comprehensive Network bude usnadněna prostřednictvím vhodného vybavení a dostupnosti ITS v železničních stanicích, autobusových stanicích, letišťích a tam, kde je to relevantní taktéž v námořních a vnitrozemských vodních přístavech.

Operátoři nákladních terminálů zajistí, aby nákladní terminály byly vybaveny jeřáby, dopravníky a dalším zařízením pro přemístění nákladu mezi různými dopravními módy a pro polohování a uskladnění nákladu.

Rámec pro rozvoj prioritní infrastruktury

Členské státy a další realizátoři projektů v případě podpory projektů společného zájmu budou mít zvláště na mysli:

- zajištění efektivního propojení a integrace infrastruktury Comprehensive Network, včetně přístupové infrastruktury tam, kde je to nutné a prostřednictvím nákladních terminálů a logistických platform;
- odstranění hlavních technických a administrativních bariér pro multi-modální dopravu;
- rozvoj hladkých toků informací mezi dopravními módy a umožnění zajištění multi-modálních a „jednodruhových“ služeb napříč Trans-evropským dopravním systémem, včetně souvisejících komunikačních, platebních, jízdenkových a komercializačních služeb.

1.8 Společná ustanovení

Urbánní uzly

Členské státy a ostatní řešitelé projektů při rozvoji Comprehensive Network v urbánních uzlech se zaměřují na zajištění:

- osobní dopravy: propojení mezi železniční, leteckou dopravou a když je to vhodné i vnitrozemskými vodními cestami, silniční a námořní infrastrukturou Comprehensive Network;
- nákladní dopravy: propojení mezi železnicí a tam, kde je to vhodné, infrastrukturou letecké dopravy, námořní a silniční Comprehensive Network;
- adekvátního spojení mezi různými železničními stanicemi nebo letišti v rámci Comprehensive Network v rámci urbánního uzlu;
- bezproblémového propojení mezi infrastrukturou Comprehensive Network a infrastrukturou pro regionální a místní dopravu, včetně logistických konsolidačních a distribučních center;
- obchvatů urbánních oblastí pro silniční dopravu k usnadnění dopravních toků na dlouhé vzdálenosti směrem ke Comprehensive Network;
- obchvatů urbánních oblastí pro železniční nákladní dopravu;
- podpory efektivních, nízkouhlíkových dodávek nákladu v městských oblastech s nízkou hlučností.

Společná ustanovení se dále zabývají tématy ITS, nákladních dopravních služeb, nových technologií a inovací, bezpečnosti infrastruktury, infrastruktury odolné klimatickým změnám a neštěstím, ochrany životního prostředí a dostupnosti pro všechny uživatele.

2. CORE NETWORK (JÁDROVÁ SÍŤ)

2.1 Identifikace Core Network

Core Network bude spočívat v těch částech Comprehensive Network, které mají největší strategický význam při dosažení cílů politiky Trans-evropské dopravní sítě. Core Network bude zejména přispívat k vyrovnávání se s rostoucí mobilitou a rozvoji nízkouhlíkového dopravního systému.

Core Network bude propojen v uzlech a zajišťovat spojení se sítěmi dopravní infrastruktury sousedních zemí. Dopravní infrastruktura tvořící Core Network je znázorněna v souvisejících mapách ke Comprehensive Network v příloze návrhu nařízení.

2.2 Požadavky

Core Network bude odrážet vyvíjející se poptávku po dopravě a potřebu multi-modálního dopravního systému. Stav technologií a regulačních a řídicích opatření pro management využití infrastruktury bude významně vzat v úvahu pro zajištění zdrojově-efektivního využívání dopravní infrastruktury a zajištění dostatečné kapacity. Infrastruktura Core Network bude vyhovovat požadavkům, vymezeným výše pro Comprehensive Network, k nimž budou přidány další dodatečné:

- pro infrastrukturu železniční dopravy: plná elektrifikace železničních tras; trasy s pravidelnou nákladní dopravou (alespoň 22,5 t hmotnosti na nápravu, tratě pro rychlost 100 km/h a délku vlaků 750 m);
- pro infrastrukturu vnitrozemské navigace a námořní dopravy: dostupnost alternativních čistých paliv;
- pro infrastrukturu silniční dopravy: rozvoj odpočívadel přibližně každých 50 km na dálnicích a zajištění dostatečného prostoru pro parkování pro komerční uživatele silnic s odpovídající hladinou bezpečnosti; dostupnost alternativních čistých paliv;
- pro infrastrukturu letecké dopravy: kapacita pro dostupná alternativní čistá paliva.

2.3 Rozvoj Core Network

Dopravní infrastruktura zahrnutá v Core Network bude rozvinuta podle ustanovení týkajících se Comprehensive Network (viz výše). Projekty společného zájmu přispívající dokončení Core Network budou implementovány prioritně.

Členské státy zajistí dokončení Core Network nejpozději do konce roku 2030.

2.4 Uzly Core Network

Uzly Core Network jsou specifikovány v příloze návrhu nařízení a zahrnují:

- urbánní uzly, včetně jejich přístavů a letišť;
- námořní přístavy;
- hraniční přechody do sousedních zemí.

Námořní přístavy budou spojeny železniční a silniční dopravní infrastrukturou Trans-evropské dopravní sítě do konce roku 2030 nejpozději.

Hlavní letiště budou propojena s železniční a silniční dopravní infrastrukturou Trans-evropské dopravní sítě do konce roku 2050 nejpozději. Bude vzata v úvahu potenciální poptávka po dopravě; takováto letiště budou integrována do sítě vysokorychlostní železnice v případech, kde je to možné a racionální.

2.5 Implementace Core Network prostřednictvím koridorů Core Network

Obecný smysl koridorů Core Network

Koridory Core Network jsou nástroje k usnadnění koordinované implementace Core Network. Koridory Core Network budou založeny na modální integraci, interoperabilitě a na koordinovaném rozvoji a managementu infrastruktury, vedoucí ke zdrojově efektivní multi-modální dopravě.

Koridory Core Network zajistí koordinovaný přístup s ohledem na užití infrastruktury a investice, takže management kapacit by měl být proveden nejefektivnější cestou. Multi-modální infrastruktura v rámci koridorů Core Network bude stavěna a koordinována tam, kde je potřebná, způsobem, jež optimalizuje použití každého dopravního módu a jejich spolupráci. Koridory Core Network budou podporovat ucelené využívání intraoperabilních systémů řízení dopravy.

Definice koridorů Core Network

Koridory Core Network spočívají v částech Core Network. Budou zahrnovat alespoň tři dopravní módy a procházet alespoň třemi členskými státy. Pokrývají nejdůležitější přeshraniční toky na dlouhé vzdálenosti v rámci Core Network. V odůvodněných případech může koridor Core Network zahrnovat pouze dva dopravní módy.

Koridory Core Network budou zahrnovat námořní přístavy a přístupy k nim.

Seznam koridorů Core Network

Každý členský stát se bude účastnit v alespoň jednom koridoru Core Network.

Seznam je uveden v příloze k nařízení o CEF (Nástroj o propojení Evropy; Viz předchozí situační zprávy).

Koordinace koridorů Core Network

Aby se usnadnila koordinovaná implementace koridorů Core Network, Evropská komise určí, po konzultaci s dotčenými členskými státy a po konzultaci s Evropským parlamentem, osoby nazvané „Evropský koordinátor“.

Evropský koordinátor

Evropský koordinátor bude vybrán zejména na základě zkušenosti evropských institucí a znalosti oborů, vztahujících se k financování a socio-ekonomické a environmentální evaluaci hlavních projektů.

Rozhodnutí Evropské komise, jež určí evropského koordinátora, taktéž specifikuje, jakým způsobem budou naplňovány jeho cíle.

Evropský koordinátor bude jednat jménem Evropské komise. Vytvoří v součinnosti s dotčenými členskými státy pracovní plán pro činnosti, jež mají být naplněny.

Evropský koordinátor:

- povede koordinovanou implementaci koridoru Core Network, aby došlo k dodržování časového plánu, stanoveného v rozhodnutí o implementaci pro individuální koridor Core Network;
- bude informovat členské státy, Evropskou komisi a tam, kde je to vhodné všechny další entity přímo spjaté s rozvojem koridoru Core Network o jakýchkoliv problémech a komplikacích a přispívat k nalézání vhodných řešení;
- bude každoročně sestavovat zprávu pro Evropský parlament, Evropskou komisi a dotčené členské státy o dosaženém pokroku při implementaci koridoru Core Network;
- bude konzultovat ve spolupráci s dotčenými členskými státy a zejména regionálními a místními autoritami, manažery infrastruktury, dopravními operátory, uživateli dopravy a je-li vhodné – dalšími veřejnými a soukromými entitami, s pohledem na získání větší znalosti o poptávce po dopravních službách, možnostech financování investic a krocích, jež mají být učiněny pro optimalizaci podmínek financování.

Řízení koridorů Core Network

Pro každý koridor Core Network založí zúčastněné členské státy koridorovou platformu, zodpovědnou za definování obecných cílů koridoru Core Network a za přípravu a dohled opatření, spojených s plánem rozvoje koridoru (viz níže).

Koridorová platforma bude složena ze zástupců zúčastněných členských států a – pokud je vhodné – dalších veřejných a soukromých subjektů.

Evropský koordinátor bude stát v čele koridorové platformy.

Koridorová platforma může být založena jako stálá právnícká osoba, jako například evropská ekonomická zájmová skupina.

Založení koridorových platform nemá vliv na to, že příjemce unijní finanční podpory má konečnou zodpovědnost za implementaci projektů.

Plán rozvoje koridoru

Pro každý koridor Core Network zúčastněné členské státy ve spolupráci s koridorovou platformou společně zpracují (a

vyrozumí Evropskou komisi) plán rozvoje koridoru ve lhůtě šesti měsíců poté, co vstoupí v platnost toto nařízení. Plán zejména zahrnuje:

- popis charakteristik koridoru Core Network, včetně úzkých míst;
- cíle koridoru Core Network, zejména z pohledu výkonnosti vyjádřené optikou kvality služeb, kapacity a souladu s definičními požadavky kladenými na Core Network;
- program opatření nutných pro rozvoj koridoru Core Network;
- tržní studii o multi-modální dopravě;
- **implementační plán**, včetně prováděcího plánu, vztahujícího se k interoperabilním řídicím systémům k multi-modálním nákladním koridorům; plánu pro odstranění fyzických, technických, operačních a administrativních bariér mezi a v rámci dopravních módů a pro zesílení efektivnosti multi-modální dopravy a služeb; opatření ke zlepšení administrativní a technické kapacity pro koncepční, plánovací, designové, zabezpečovací, implementační a monitorovací projekty společného zájmu; ocenění rizika, včetně možných dopadů klimatických změn na infrastrukturu a tam, kde je vhodné, navržená opatření k posílení odolnosti proti klimatu; opatření přijatá ke zmírnění emisí skleníkových plynů;
- **investiční plán**, který bude pravidelně aktualizován, včetně seznamu projektů pro rozšíření, obnovu či překládání dopravní infrastruktury pro každý dopravní mód, zahrnutý do koridoru Core Network; s tím spojený finanční plán, s různými zdroji, zamýšlenými pro financování na mezinárodní, národní, regionální, lokální či unijní úrovni, včetně – kde je to možné – předurčených systémů křížového financování a soukromého kapitálu, společně s částkami závazků již učiněnými a odkazem na příspěvek Unie, předpokládaný v rámci unijních finančních programů.





Statistické okénko

Statistické okénko zobrazuje důležité makroekonomické ukazatele všech 27 členských zemí Unie. Zahrnují ukazatele ekonomické výkonnosti (HDP per capita k průměru EU, růst HDP, míra nezaměstnanosti), vnější ekonomické stability (běžný účet k HDP), fiskální stability (veřejné rozpočty k HDP, veřejný dluh k HDP) či cenové charakteristiky (meziroční inflace na bázi indexu HICP, úroveň cenových hladin). Pro srovnání jsou v tabulce i stejné ukazatele pro celou EU. Zdrojem dat je Eurostat.

Klíčové makroekonomické ukazatele

v %	Růst HDP			Saldo běžného účtu k HDP			Míra nezaměstnanosti			Meziroční inflace		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	XII-11	I-12	II-12	XII-11	I-12	II-12
Belgie	1,0	-2,8	2,3	-1,8	-1,7	1,5	7,1	7,2	7,2	3,2	3,3	3,3
Bulharsko	6,2	-5,5	0,2	-23,0	-8,9	-1,3	11,8	12,2	12,4	2,0	1,9	2,0
ČR	2,5	-4,7	2,7	-0,7	-2,4	-3,1	6,7	6,7	6,8	2,8	3,8	4,0
Dánsko	-1,1	-5,8	1,3	2,7	3,3	5,5	7,8	7,9	7,9	2,4	2,8	2,7
Německo	1,0	-5,1	3,7	6,2	5,6	5,7	5,7	5,7	5,7	2,3	2,3	2,5
Estonsko	-5,1	-14,3	2,3	-9,7	3,7	3,6	11,7	n/a	n/a	4,1	4,7	4,4
Irsko	-3,5	-7,0	-0,4	-5,6	-2,9	0,5	14,7	14,7	14,7	1,4	1,3	n/a
Řecko	1,0	-3,3	-3,5	-14,7	-11,1	-10,1	21,0	n/a	n/a	2,2	2,1	1,7
Španělsko	0,9	-3,7	-0,1	-9,6	-5,2	-4,6	23,0	23,3	23,6	2,4	2,0	1,9
Francie	-0,1	-2,7	1,5	-1,9	-1,5	-1,7	9,9	10,0	10,0	2,7	2,6	2,5
Itálie	-1,3	-5,1	1,5	-2,9	-2,0	-3,5	8,9	9,1	9,3	3,7	3,4	3,4
Kypr	3,6	-1,9	1,1	n/a	-10,7	-9,9	9,4	9,5	9,7	4,2	3,1	3,1
Lotyšsko	-4,2	-17,7	-0,3	-13,1	8,6	3,0	14,6	n/a	n/a	3,9	3,4	3,3
Litva	2,9	-14,8	1,4	-13,1	4,4	1,5	14,3	n/a	n/a	3,5	3,4	3,7
Lucembursko	1,4	-5,3	2,7	5,3	6,5	7,7	5,1	5,1	5,2	3,4	3,2	3,3
Maďarsko	0,8	-6,8	1,3	-7,3	-0,2	1,1	11,0	11,3	11,0	4,1	5,6	5,8
Malta	5,3	-2,6	2,9	-7,3	-7,3	-3,9	6,8	6,8	6,8	1,3	1,5	2,4
Nizozemí	1,9	-3,5	1,7	4,4	4,2	6,6	4,9	5,0	4,9	2,5	2,9	2,9
Rakousko	2,2	-3,8	2,3	4,9	2,7	3,0	4,2	4,1	4,2	3,4	2,9	2,6
Polsko	5,1	1,6	3,9	-4,8	-3,9	-4,6	10,1	10,1	10,2	4,5	4,1	4,4
Portugalsko	0,0	-2,9	1,4	-12,6	-10,9	-10,0	14,6	14,8	15,0	3,5	3,4	3,6
Rumunsko	7,3	-6,6	-1,6	-11,6	-4,2	-4,4	7,5	7,2	7,1	3,2	2,8	2,7
Slovinsko	3,7	-8,0	1,4	-6,7	-1,3	-0,8	8,7	8,7	8,7	2,1	2,3	2,8
Slovensko	5,8	-4,9	4,2	-6,2	-2,6	-3,5	14,1	14,0	14,0	4,6	4,1	4,0
Finsko	0,9	-8,4	3,7	2,9	1,9	1,8	7,5	7,5	7,4	2,6	3,0	3,0
Švédsko	-0,6	-5,0	6,1	8,8	7,1	6,7	7,5	7,6	7,5	0,4	0,7	1,0
Velká Británie	-0,1	-4,4	2,1	-1,5	-1,5	-3,3	8,3	n/a	n/a	4,2	3,6	n/a
EU	0,5	-4,3	2,0	-2,0	-1,1	-0,6	10,0	10,1	10,2	3,0	2,9	3,0

v %	Saldo veř. rozpočtů k HDP			Veřejný dluh k HDP			HDP per capita k ø EU			Cenová hladina k ø EU		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Belgie	-1,3	-5,9	-4,1	89,6	96,2	96,8	115,0	117,0	119,0	110,4	113,4	111,6
Bulharsko	1,7	-4,7	-3,2	13,7	14,6	16,2	44,0	44,0	44,0	49,2	49,7	50,5
ČR	-2,7	-5,9	-4,7	30,0	35,3	38,5	84,0	85,0	82,0	72,2	70,0	72,0
Dánsko	3,2	-2,7	-2,7	34,5	41,8	43,6	124,0	122,0	126,0	139,7	144,9	142,5
Německo	0,1	-3,0	-3,3	66,3	73,5	83,2	116,0	115,0	118,0	103,5	105,8	104,2
Estonsko	-2,8	-1,7	0,1	4,6	7,2	6,6	69,0	64,0	64,0	77,7	76,6	75,1
Irsko	-7,3	-14,3	-32,4	44,4	65,6	96,2	133,0	128,0	127,0	129,1	126,0	118,2
Řecko	-9,8	-15,4	-10,5	110,7	127,1	142,8	92,0	93,0	88,0	91,0	96,5	95,5
Španělsko	-4,2	-11,1	-9,2	39,8	53,3	60,1	103,0	103,0	100,0	95,2	97,8	96,7
Francie	-3,3	-7,5	-7,0	67,7	78,3	81,7	106,0	107,0	107,0	111,9	114,2	111,8
Itálie	-2,7	-5,4	-4,6	106,3	116,1	119,0	104,0	104,0	100,0	102,9	105,5	103,6
Kypr	0,9	-6,0	-5,3	48,3	58,0	60,8	97,0	98,0	97,0	88,8	90,1	89,3
Lotyšsko	-4,2	-9,7	-7,7	19,7	36,7	44,7	56,0	52,0	52,0	74,7	73,5	69,3
Litva	-3,3	-9,5	-7,1	15,6	29,5	38,2	61,0	55,0	58,0	65,9	66,2	63,5
Lucembursko	3,0	-0,9	-1,7	13,6	14,6	18,4	279,0	267,0	274,0	117,5	121,1	119,9
Maďarsko	-3,7	-4,5	-4,2	72,3	78,4	80,1	64,0	64,0	63,0	69,3	64,3	65,5
Malta	-4,5	-3,7	-3,6	61,5	67,6	68,0	78,0	81,0	83,0	77,3	79,8	78,9
Nizozemí	0,6	-5,5	-5,4	58,2	60,8	62,7	133,0	131,0	133,0	104,8	109,0	106,1
Rakousko	-0,9	-4,1	-4,6	63,8	69,6	72,3	124,0	125,0	126,0	105,4	107,6	107,1
Polsko	-3,7	-7,3	-7,9	47,1	50,9	55,0	56,0	61,0	62,0	69,1	57,9	62,6
Portugalsko	-3,5	-10,1	-9,1	71,6	83,0	93,0	78,0	80,0	81,0	88,0	88,7	87,6
Rumunsko	-5,7	-8,5	-6,4	13,4	23,6	30,8	47,0	47,0	45,0	62,8	57,8	58,6
Slovinsko	-1,8	-6,0	-5,6	21,9	35,2	38,0	91,0	88,0	86,0	82,3	84,4	84,0
Slovensko	-2,1	-8,0	-7,9	27,8	35,4	41,0	72,0	73,0	74,0	69,6	72,4	71,2
Finsko	4,2	-2,6	-2,5	34,1	43,8	48,4	119,0	114,0	116,0	121,3	125,4	122,9
Švédsko	2,2	-0,7	0,0	38,8	42,8	39,8	123,0	119,0	123,0	113,2	107,7	119,8
Velká Británie	-5,0	-11,4	-10,4	54,4	69,6	80,0	114,0	113,0	114,0	102,1	95,2	100,3
EU	-2,4	-6,8	-6,4	62,3	74,4	80,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tato publikace je považována za doplňkový zdroj informací našim klientům i nejširší veřejnosti. Na informace uvedené v ní nelze pohlížet tak, jako by šlo o údaje nezvratné a nezměnitelné. Publikace je založena na nejlepších informačních zdrojích dostupných v době tisku. Použité informační zdroje jsou všeobecně považované za spolehlivé, avšak Česká spořitelna, a.s. ani její pobočky či zaměstnanci neručí za správnost a úplnost informací. Autoři považují za slušnost, že při použití jakékoliv části tohoto dokumentu, bude uživatelem tento zdroj uveden.

Některé obrázky použité v této publikaci pochází z audiovizuální knihovny Evropské komise.

Vydáváno pod evidenčním číslem Ministerstva kultury ČR: MK ČR E 16338, ISSN on-line: 1801-5042, ISSN tisk: 1801-5034.

