Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 1316/2013 s ohledem na vystoupení Spojeného království z Unie

[COM(2018) 568 final – 2018/0299 (COD)]

(2019/C 62/48)

Hlavní zpravodaj: **Stefan BACK**

Konzultace	Evropský parlament, 10. 9. 2018
	Rada, 11. 9. 2018
Právní základ	články 172 a 304 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná specializovaná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Rozhodnutí předsednictva	18. 9. 2018
Přijato na plenárním zasedání	17. 10. 2018
Plenární zasedání č.	538
Výsledek hlasování	118/1/0
(pro/proti/zdrželi se hlasování)	

1. **Závěry a doporučení**

1.1. EHSV vítá návrh jako přípravné opatření, které odpovídá potřebě zajistit soudržnou síť TEN-T a přizpůsobit severomořsko-středomořský koridor hlavní sítě scénáři, kdy Spojené království nebude součástí sítě TEN-T.

1.2. EHSV doporučuje Komisi, aby vzala na vědomí situaci Irska po odchodu Spojeného království z EU a vážně zohlednila případné související negativní dopady na hospodářství EU a Irska. V této souvislosti doporučujeme, aby se při navrhování změn vytyčení tras postupovalo se zvláštní opatrností.

1.3. EHSV zastává názor, že k zachování soudržnosti severomořsko-středomořského koridoru hlavní sítě a k zajištění dopravních operací mezi Irskou republikou a kontinentální EU bez hraničních kontrol je nutné jedno nebo více přímých spojení mezi kontinentální EU a Irskou republikou.

1.4. EHSV se domnívá, že pokud Spojené království nebude součástí sítě TEN-T a pokud se – jak je pravděpodobné – doprava přes Spojené království kvůli hraničním kontrolám zpomalí, změní se pravděpodobně trasy dopravních toků do Irska a naopak.

1.5. EHSV poznamenává, že podoba koridoru, již teď Komise navrhuje, byla zpochybněna během konzultačního postupu, jenž návrhu předcházel, a to z různých důvodů, mj. kvůli otázce vhodnosti zvolených přístavů a nutnosti přehodnotit rovněž vytyčení tras atlantského koridoru hlavní sítě.

1.6. EHSV připomíná, že cílem sítě TEN-T je zajistit soudržnost, účinnost a udržitelnost dopravy, a hlavní síť je pro tento účel strategicky nejdůležitějším prvkem.

1.7. EHSV proto vyjadřuje pochybnost nad podobou nově navrhovaného úseku koridoru, protože ten by nemusel odpovídat budoucím dopravním tokům, a tedy ani plnit cíl koridorů hlavní sítě TEN-T, tj. usnadnit nejdůležitější dálkové dopravní toky.

1.8. EHSV rovněž konstatuje, že některé z přístavů, které by za nových okolností mohly nabýt na významu, nejsou hlavními přístavy, a nesplňují proto základní kritérium, aby se mohly stát součástí koridoru hlavní sítě, a že přezkum nařízení o hlavních směrech pro síť TEN-T je plánován až na rok 2023.

1.9. EHSV se domnívá, že zatím pravděpodobně není možné s jistotou předvídat, jak by se dopravní toky změnily v situaci, kdy by se návrh začal uplatňovat.

1.10. EHSV proto souhlasí s tím, že opatření návrhu představují vhodný způsob, jak dočasně řešit situaci, než se projeví změny v dopravních tocích.

1.11. EHSV nicméně lituje, že nebyla provedena žádná analýza dopadu, která by ověřila vhodnost navrhovaných opatření, např. pro zboží podléhající rychlé zkáze, a posoudila nejúčinnější a nejudržitelnější podobu trasy, jež by měla nahradit britský pevninský most coby spojení sítě TEN-T do Irska a naopak.

1.12. EHSV proto doporučuje, aby bylo do návrhu začleněno zvláštní ustanovení o přezkumu, jež by stanovilo, že Komise přijaté nařízení do dvou let od jeho vstupu v platnost přezkoumá. Tento přezkum by měl vycházet z posouzení změn ve skutečných dopravních tocích mezi Irskou republikou a kontinentální EU a posloužit jako podklad pro odpovídající návrhy na vytyčení tras příslušných koridorů hlavní sítě TEN-T.

1.13. Do provedení tohoto přezkumu nevidí EHSV žádný důvod ke změně podstatného obsahu návrhu, a to s ohledem na skutečnost, že situace v žádném z existujících hlavních přístavů v Lamanšském průlivu, které jsou v současnosti součástí severomořsko-středomořského nebo atlantského koridoru hlavní sítě, se v důsledku navrhované úpravy nezmění.

1.14. EHSV se ptá, proč návrh nenavrhuje zrušení stávajících spojení se Spojeným královstvím a přes něj. Nebudou-li právní předpisy EU týkající se sítě TEN-T pro Spojené království platit, nebude existovat ani žádný právní základ pro realizaci těchto spojení. Zdá se tedy, že by bylo rozumné je zrušit.

2. **Návrh**

2.1. V rámci opatření plánovaných v souvislosti s odchodem Spojeného království z Evropské unie (brexit) předložila Evropská komise návrh nařízení, kterým se mění nařízení (EU) č. 1316/2013 s ohledem na vystoupení Spojeného království z Unie.

2.2. Spojené království by tak mělo po svém oznámení o vystoupení z EU ze dne 29. března 2017, v souladu s článkem 50 Smlouvy o Evropské unii, učinit k 30. březnu 2019. Pokud nebude prostřednictvím ratifikované dohody o vystoupení dohodnuto jinak, nebude právo EU pro Spojené království od 30. března 2019 platit, a Spojené království se stane nečlenským státem, jenž nespadá pod síť TEN-T a není součástí koridorů hlavní sítě TEN-T.

2.3. Komise ve svém sdělení *Příprava na vystoupení Spojeného království z Evropské unie dne 30. března 2019* (COM(2018) 556) zdůraznila, že je důležité být připraven na jakýkoli možný výsledek probíhajících vyjednávání o vystoupení, a to včetně nedosažení dohody.

2.4. Cílem návrhu je vypořádat se se situací, kdy se při probíhajících jednáních mezi Spojeným královstvím a EU nedospěje v rámci dohody o vystoupení k přechodným opatřením. Jeho záměrem je zejména zachovat přímé spojení s Irskou republikou v rámci severomořsko-středomořského koridoru hlavní sítě po zrušení spojení přes Spojené království coby součást tohoto koridoru.

2.5. Návrh mění vytyčení tras koridoru vložením nového řádku: „Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam“. Změna se použije od prvního dne následujícího po dni, kdy nařízení (EU) č. 1316/2013 přestane platit pro Spojené království.

3. **Obecné připomínky**

3.1. EHSV vítá návrh jako opatření, které odpovídá potřebě zajistit soudržnou síť TEN-T a zachovat severomořsko-středomořský koridor, a to i za situace, kdy by probíhající jednání mezi EU a Spojeným královstvím o vystoupení a o přechodných opatřeních nedospěla k dohodě. Návrh je tedy součástí příprav Komise na nejhorší scénář, v němž by Spojené království opustilo EU bez dohody.

3.2. Návrh, bude-li přijat, bude platit ode dne, kdy Spojené království opustí EU a právo EU se na něj již nebude vztahovat, což znamená, že Spojené království nebude spadat pod síť TEN-T.

3.3. EHSV konstatuje, že k zachování soudržnosti severomořsko-středomořského koridoru hlavní sítě a k zajištění dopravních operací mezi Irskou republikou a kontinentální EU bez hraničních kontrol je nutné jedno nebo více přímých spojení mezi kontinentální EU a Irskou republikou.

3.4. EHSV důrazně upozorňuje na závažnost situace pro hospodářství a blahobyt Irska, a to zejména tam, kde mají změny předvídatelné i nepředvídatelné důsledky.

3.5. Je proto nanejvýš důležité, aby jakékoli nové vytyčení tras zlepšovalo propojenost Irska s kontinentální EU. Ačkoliv dnes velká část irské silniční nákladní dopravy směřující do kontinentální Evropy prochází přes Spojené království, mělo by být skutečně posíleno námořní spojení mezi hlavními irskými přístavy Dublin a Cork a přístavy, jež jsou součástí severomořsko-středomořského koridoru na kontinentu.

3.6. EHSV konstatuje, že podoba koridoru v návrhu počítá se scénářem, kdy Spojené království nebude součástí sítě TEN-T a kdy se kvůli hraničním kontrolám doprava přes Spojené království zpomalí, a že se za této nové situace pravděpodobně změní trasy dopravních toků do Irska a naopak.

3.7. EHSV rovněž poznamenává, že vytyčení tras koridoru, jež teď Komise navrhuje, bylo zpochybněno, a to jak v jednotlivostech, tak obecně. Během konzultačního postupu, jenž návrhu předcházel, byl zpochybněn plán, o nějž se návrh z velké části opírá, a to řadou přístavů na jižním pobřeží Lamanšského průlivu i sdružením francouzských přístavů a regionálních orgánů, když byla otevřena problematika týkající se toho, že by se přístavy Dunkerque, Calais, Le Havre, Roscoff a Brest staly součástí navrhovaného propojení severomořsko-středomořského koridoru, a změn vytyčení tras atlantského koridoru hlavní sítě. Podobně i různé irské zainteresované strany zpochybnily účinnost dlouhého námořního spojení coby náhrady za „pevninský most" přes Spojené království, neboť jsou k dispozici kratší námořní trasy, například z Irska do přístavů v Bretani. Bylo konstatováno, že kratší trasy budou vhodnější, např. pro zboží podléhající rychlé zkáze.

3.8. Cílem sítě TEN-T je zajistit soudržnost, účinnost a udržitelnost dopravy. Hlavní síť je strategicky nejdůležitějším prvkem pro dosažení těchto cílů, přičemž koridory hlavní sítě mají usnadnit nejdůležitější dálkové dopravní toky v hlavní síti ([1]).

3.9. EHSV proto vyjadřuje pochybnost nad vytyčením tras nového úseku koridoru a zastává názor, že by taková změna uspořádání nemusela odpovídat budoucím dopravním tokům, a tedy ani plnit cíl sítě TEN-T, tj. usnadnit nejdůležitější dálkové dopravní toky ([2]).

3.10. EHSV konstatuje, že některé z přístavů, které by za nových okolností mohly nabýt na významu (např. Brest nebo Roscoff), nejsou hlavními přístavy, a nesplňují proto základní kritérium, aby se mohly stát součástí koridoru hlavní sítě, a že přezkum nařízení o hlavních směrech pro TEN-T je plánován až na rok 2023.

3.11. EHSV je rovněž přesvědčen, že zatím pravděpodobně není možné s jistotou předvídat, jak by se dopravní toky změnily v situaci, kdy by se návrh začal uplatňovat.

3.12. EHSV proto souhlasí s tím, že opatření návrhu představují vhodný způsob, jak dočasně řešit situaci, než se projeví změny v dopravních tocích.

3.13. EHSV nicméně lituje, že nebyla provedena žádná analýza dopadu, která by ověřila vhodnost navrhovaných opatření, např. pro zboží podléhající rychlé zkáze, a posoudila nejúčinnější a nejudržitelnější podobu trasy, jež by měla nahradit britský pevninský most coby spojení TEN-T do Irska a naopak, a to s ohledem na obtížnou předvídatelnost změn dopravních toků v situaci, kdy by Spojené království vystoupilo z EU bez dohody.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1), článek 38.
([2]) Nařízení (EU) č. 1315/2013, čl. 43 odst. 1.

3.14. EHSV se domnívá, že případné hospodářské, sociální a environmentální důsledky navrhovaného opatření jsou dostatečně významné, aby odůvodňovaly provedení posouzení dopadu, jak to stanoví interinstitucionální dohoda o zdokonalení tvorby právních předpisů ([3]).

3.15. EHSV proto doporučuje, aby bylo do návrhu začleněno zvláštní ustanovení o přezkumu, jež by stanovilo, že Komise přijaté nařízení do dvou let od jeho vstupu v platnost přezkoumá. Tento přezkum by měl vycházet z posouzení změn ve skutečných dopravních tocích mezi Irskou republikou a kontinentální EU a posloužit jako podklad pro odpovídající návrhy na vytyčení tras příslušných koridorů hlavní sítě TEN-T.

3.16. Do provedení tohoto přezkumu nevidí EHSV žádný důvod ke změně návrhu, a to i s ohledem na skutečnost, že situace v žádném z hlavních přístavů v Lamanšském průlivu, které jsou v současnosti součástí koridoru, se v důsledku navrhované úpravy nezmění.

4. **Konkrétní připomínky**

4.1. EHSV se ptá, proč návrh nenavrhuje zrušení spojení se Spojeným královstvím a přes něj. Nebudou-li právní předpisy EU týkající se sítí TEN-T pro Spojené království platit, nebudou moci být tato spojení podle právních předpisů EU ani provedena. Zdá se tedy, že by bylo rozumné je zrušit.

V Bruselu dne 17. října 2018.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Luca JAHIER

([3]) Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1. Viz také sdělení Komise (COM(2016) 615 final) o zlepšování právní úpravy a sdělení Komise (COM (2017) 651 final) Dokončení programu zlepšování právní úpravy, část. 2.3.