



VYSOKÁ PŘEDSTAVITELKA
UNIE PRO ZAHRANIČNÍ
VĚCI A BEZPEČNOSTNÍ
POLITIKU

V Bruselu dne 19.9.2018
JOIN(2018) 31 final

**SPOLEČNÉ SDĚLENÍ EVROPSKÉMU PARLAMENTU,
RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU, VÝBORU
REGIONŮ A EVROPSKÉ INVESTIČNÍ BANCE**

Propojení Evropy a Asie – základní prvky strategie EU

**SPOLEČNÉ SDĚLENÍ EVROPSKÉMU PARLAMENTU,
RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU, VÝBORU
REGIONŮ A EVROPSKÉ INVESTIČNÍ BANCE**

Propojení Evropy a Asie – základní prvky strategie EU

1. Úvod

Vztahy mezi Evropskou unií a Asií mají celosvětový význam a v nadcházejících letech se vazby pravděpodobně zintenzivní. Na Asii s přibližně 60 % světové populace připadá 35 % vývozu EU (618 miliard EUR) a 45 % dovozu EU (774 miliard EUR)¹. Pro Evropu i Asii představuje rostoucí celosvětová vzájemná závislost příležitost k větší spolupráci, k mírové politické spolupráci, spravedlivým a silnějším ekonomickým vztahům, komplexnímu společenskému dialogu a spolupráci v oblasti mezinárodní a regionální bezpečnosti. Evropa a Asie se mohou společně stát hybnými silami přístupu ke světové politice, globální stabilitě a regionální hospodářské prosperitě, jež je založen na větší spolupráci.

K provedení další skokové změny v této spolupráci a k uvolnění příležitostí ve světovém hospodářství by EU a Asie měly zajistit efektivní a udržitelnou konektivitu. Konektivita² přispívá k hospodářskému růstu a zaměstnanosti, světové konkurenceschopnosti a obchodu a pohybu osob, zboží a služeb v rámci Evropy a Asie i mezi nimi.

Podle některých odhadů bude Asie potřebovat v příštích desetiletích investice do infrastruktury v hodnotě více než 1,3 bilionu EUR ročně, aby si udržela současná tempa růstu a přizpůsobila se změně klimatu³. Pro srovnání, v EU se potřebné investice do transevropské dopravní sítě v období 2021–2030 odhadují na 1,5 bilionu EUR. Nejedná se však pouze o problém v oblasti investic. Asie zahrnuje různé regiony, v nichž se nacházejí velmi rozmanité země, pokud jde o ekonomické modely a úroveň rozvoje. Aby se podpořil přístup na trh a přeshraniční pohyb zboží, služeb, kapitálu a osob, jsou nezbytná jednotná a sladěná pravidla, normy nebo postupy. K zajištění udržitelnosti investic do konektivity v dlouhodobějším horizontu jsou zapotřebí přísné environmentální a sociální normy, náležité plánování a analýza nákladů a přínosů v rámci celého životního cyklu. Je nutno zajistit fiskální a finanční udržitelnost infrastrukturních projektů, aby se zamezilo riziku zadlužení.

Z tohoto důvodu navrhuje Komise základní prvky **strategie EU pro propojení Evropy a Asie** s konkrétními politickými návrhy a iniciativami ke zlepšení spojení mezi Evropou a Asií, včetně prostřednictvím interoperabilních dopravních, energetických a digitálních sítí⁴. Toto sdělení je rovněž součástí příspěvku EU k 12. setkání Asie-Evropa (ASEM) v říjnu 2018, které poskytne příležitost k prosazování konektivity a zvýšení spolupráce s asijskými partnery.

Toto sdělení je nutno vykládat ve spojení s návrhem Komise na příští víceletý finanční rámec⁵, který určuje jednoznačné priority, jež byly blíže objasněny v nedávných sděleních

¹ Viz údaje z roku 2016, k dispozici na adrese http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/january/tradoc_147207.pdf

² Konektivita je definována v prohlášení předsedů z 13. zasedání ministrů zahraničí v rámci setkání Asie-Evropa (ASEM) v Nepjitu (Myanmar) ve dnech 20.–21. listopadu.

³ Asijská rozvojová banka, *Meeting Asia's Infrastructure Needs*, 2017.

⁴ Význam konektivity pro prosperitu je uznán v deseti prioritách Evropské komise, globální strategii zahraniční a bezpečnostní politiky EU a Evropském konsensu o rozvoji.

⁵ Sdělení „Moderní rozpočet pro Unii, která chrání, posiluje a brání – Víceletý finanční rámec na období 2021–2027“, COM(2018) 321.

Komise⁶, přičemž stanoví způsoby prosazování a podpory soukromých investic na celosvětové úrovni.

2. Evropský způsob: udržitelná a komplexní konektivita založená na pravidlech

V minulých desetiletích byla EU hybnou silou vnitřní konektivity. Vytvořením **vnitřního trhu** umožnila EU volný pohyb osob, zboží, služeb a kapitálu. Pravidla EU platná na celém jejím území – například pravidla týkající se kontroly státní podpory a zadávání veřejných zakázek – zaručují spravedlivou a transparentní hospodářskou soutěž, zatímco politiky Unie zajišťují také ochranu životního prostředí, bezpečnost, zabezpečení a sociální a individuální práva⁷. Obdobně prosazuje EU také oběhové hospodářství, nízké emise skleníkových plynů a budoucnost odolnou vůči změně klimatu, aby tak dosáhla cílů udržitelného rozvoje a cílů stanovených v Pařížské dohodě o klimatu. Tyto politiky stimulují investice do přeshraniční konektivity na základě jednoznačné transevropské sítě (TEN) s náležitě určenými prioritami a normami. Občané jakožto uživatelé konektivity a podniky mají prospěch z možnosti využívat účinnou celoevropskou infrastrukturu, z volné a spravedlivé hospodářské soutěže a ze společných norem. Vnitřní trh EU vede k vyšší produktivitě a konkurenceschopnosti a může být zdrojem inspirace v celosvětovém měřítku.

Politiky EU v oblasti konektivity usilují o prosazování účinnosti na jednotném trhu EU a o posílení konektivity v celosvětovém měřítku, přičemž důraz je kladen na přínosy pro občany a na jejich práva. Tyto cíle jsou podporovány politikami v oblasti udržitelného rozvoje, dekarbonizace, digitalizace, investic, inovací a předního postavení na celosvětové úrovni.

Zkušenosti, které EU získala, jí umožňují prosazovat přístup ke konektivě, která je udržitelná, komplexní a založená na pravidlech:

- **Udržitelná konektivita.** Ke zvýšení produktivity a zajištění růstu a zaměstnanosti musí investice do konektivity zaručit efektivnost trhu a musí být schůdné z fiskálního hlediska. V reakci na problémy související se změnou klimatu a zhoršováním stavu životního prostředí je nutné prosazovat dekarbonizaci hospodářství a dodržovat přísné normy, jež jsou založeny na posouzení vlivů na životní prostředí. Na podporu dalšího sociálního pokroku je třeba dodržovat přísné normy týkající se transparentnosti a řádné správy věcí veřejných a poskytnout osobám, které jsou dotčeny konkrétními projekty, možnost vyjádřit své názory v rámci náležitých veřejných konzultací. Politiky v oblasti konektivity by měly omezit negativní externality, jako jsou dopady na životní prostředí, přetížení, hluk, znečištění a nehody. Konektivita musí být dlouhodobě udržitelná z ekonomického, fiskálního, environmentálního a sociálního hlediska.
- **Komplexní konektivita.** Konektivita je o sítích a toku osob, zboží, služeb a kapitálu, jenž jimi prochází. To znamená dopravní spojení, letecká, pozemní nebo námořní. Znamená to digitální síť, od mobilních po pevné, od internetové páteřní sítě po

⁶ Sdělení o nové alianci mezi Afrikou a Evropou pro udržitelné investice a zaměstnanost, COM(2018) 643 a sdělení nazvané „Na cestě k účinnější finanční architektuře pro investice mimo Evropskou unii“, COM(2018) 644.

⁷ Povinnost provádět u infrastrukturních projektů posouzení vlivů na životní prostředí byla v právních předpisech EU zavedena poprvé v roce 1985. Měla by se uplatňovat zásada předběžné opatrnosti, zásada prevence, zásada, že by se škody na životním prostředí měly napravovat především u zdroje a zásada „znečišťovatel platí“. Viz Smlouva o fungování Evropské unie, čl. 174 odst. 2.

poslední úsek („poslední míle“), od kabelů po družice. Znamená to rovněž energetické sítě a toky, od plynu včetně zkapalněného zemního plynu po elektrorozvodné sítě, od obnovitelných zdrojů energie po energetickou účinnost. Je třeba optimalizovat synergie mezi těmito třemi oblastmi, jež někdy vedou k inovativním a novým formám konektivity. Konektivita má důležitý lidský rozměr a jádrem jakékoli politiky by měly být zájmy a práva osob.

- **Mezinárodní konektivita založená na pravidlech.** Pro účinný, spravedlivý a hladký pohyb osob, zboží, služeb a kapitálu jsou zapotřebí pravidla a předpisy. Mezinárodně schválené postupy, pravidla, úmluvy a technické normy, které jsou podporovány mezinárodními organizacemi a institucemi, umožňují interoperabilitu sítí a přeshraniční obchod. EU na svém vnitřním trhu zaručuje zákaz diskriminace a rovné podmínky pro podniky a prosazuje otevřené a transparentní investiční prostředí, přičemž současně chrání svá klíčová aktiva⁸. EU by měla nadále prosazovat otevřené a transparentní postupy zadávání veřejných zakázek, v jejichž rámci by měly mít společnosti rovné podmínky.

Na tomto základě bude EU spolupracovat se svými sousedy a asijskými partnery ve třech oblastech:

- Za prvé, přispíváním k účinným spojením a sítím mezi Evropou a Asií prostřednictvím prioritních dopravních koridorů, digitálních spojů a spolupráce v oblasti energetiky ve prospěch lidí a příslušných ekonomik.
- Za druhé, navázáním partnerství pro konektivitu na základě společně dohodnutých pravidel a norem umožňujících lepší řízení toků zboží, osob, kapitálu a služeb.
- Za třetí, přispíváním k odstranění značných investičních mezer prostřednictvím lepší mobilizace zdrojů, většího využívání finančních prostředků EU a posílených mezinárodních partnerství.

3. Vytváření účinných spojení mezi Evropou a Asií

K dalšímu posílení účinnosti stávajících a budoucích spojení by se měla Unie spolu se svými partnery zabývat dopravními, energetickými a digitálními propojeními mezi Evropou a Asií, přičemž jsou současně zohledněny rychlé technologické změny, jež mají značný dopad na konektivitu. Při řešení fyzických propojení mezi Evropou a Asií by měla EU a její partneři podporovat také propojení a mobilitu studentů a akademických a výzkumných pracovníků.

3.1 Doprava

Asijské partnery i Unie mají zájem na rozvoji účinných, hospodářsky životaschopných a environmentálně udržitelných obchodních tras a koridorů mezi Evropou a Asií. Měřeno z hlediska hodnoty je v současnosti 70 % objemu obchodu přepravováno po moři a více než 25 % letecky, zatímco železniční doprava je poměrně okrajová. Ve všech odvětvích existuje značný potenciál k růstu.

EU by měla posilovat dopravní konektivitu společně se svými sousedy a asijskými partnery. EU by měla usilovat o **propojení náležitě rozvinutého rámce transevropské dopravní sítě (TEN-T) se sítěmi v Asii**. TEN-T zahrnuje jednoznačné priority a normy na podporu

⁸ Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic do Evropské unie (COM(2017) 487).

přeshraniční a interoperabilní multimodální přepravy, tj. kombinace železničních a námořních tras a vnitrozemských vodních cest. K dosažení tohoto cíle by mohla EU podle potřeby poskytovat technickou pomoc, aby svým partnerům pomohla naplánovat jejich dopravní systémy a zajistit jejich propojení, a případně přispět k financování infrastruktury (viz část 4). K určení nedostatků a příležitostí pomohou nové metody posuzování úrovně konektivity, například ukazatele konektivity. EU by měla přispívat rovněž k zajištění větší bezpečnosti dopravního spojení s Asií.

Konektivita a bezpečnost

Svět je v rostoucí míře závislý na propracovaných datových sítích a přenosech údajů, energetických propojeních, dokonale načasovaných hodnotových řetězcích a mobilitě osob. Řízení těchto toků znamená hledání náležité rovnováhy mezi jejich usnadněním a zajištěním jejich bezpečnosti a zabezpečení. V době hybridních hrozeb a terorismu je důležitá „bezpečnost toků“. Přístup k obchodním trasám závisí i nadále na náležitém politickém a bezpečnostním prostředí a vyžaduje řešení problémů, jako je nadnárodní organizovaná trestná činnost a veškeré formy nezákonného převaděčství a nedovoleného obchodu, kybernetická bezpečnost a útoky na dopravní a energetickou bezpečnost. Tyto problémy nelze řešit výhradně prostřednictvím vnitřních či vnějších politik jednotlivých zemí nebo subjektů. EU by měla spolupracovat s partnerskými zeměmi při zajišťování větší bezpečnosti a lepšího zabezpečení dopravního spojení s Asií, zejména v oblasti kybernetické bezpečnosti.

- **Letecká doprava**

Dohody o letecké dopravě, které EU sjednala se třetími zeměmi, vytvářejí nové hospodářské vyhlídky v důsledku otevření trhů a podpory investičních příležitostí. S cílem umožnit růst letecké dopravy ve prospěch občanů a podniků z EU i z partnerských zemí sjednává EU v současnosti dohody o letecké dopravě s řadou zemí v sousedství EU a v Asii⁹. EU se přitom zabývá rovněž dopadem letectví na životní prostředí a klima, zejména otázkou emisí z letecké dopravy. EU bude v Evropě a v Asii i mimo ně nadále podporovat nezbytnou **dlouhodobou dekarbonizaci** letecké dopravy, a to mimo jiné prosazováním účinného provádění mezinárodních dohod¹⁰ a prostřednictvím cílených činností k budování kapacit v partnerských zemích.

- **Námořní doprava**

EU podporuje čistou a udržitelnou lodní dopravu vypracováním politických opatření platných v celé EU a zapojením se do úsilí o ochranu životního prostředí, včetně úsilí Mezinárodní námořní organizace (IMO). V rámci své strategie k dekarbonizaci dopravy bude Komise dále prosazovat používání **alternativních paliv** v přístavech v Evropě a Asii. Další spoluprací se třetími zeměmi v Asii prostřednictvím příslušných **dohod o námořní dopravě** pomůže regulovat a usnadňovat námořní přepravu. K urychlení celních formalit by měla prosazovat své iniciativy v oblasti digitalizace a zjednodušení správních formalit v asijských přístavech¹¹. EU by měla podporovat také širší přijetí Rotterdamských pravidel, která usnadní

⁹ Byla dokončena jednání s Arménií a v současnosti probíhají jednání se sdružením ASEAN, Ázerbájdžánem, Tureckem a Katarom. Komise parafovala dohodu o vytvoření společného leteckého prostoru s Ukrajinou, dvoustrannou dohodu o bezpečnosti letectví s Čínou a jedná o takovéto dohodě s Japonskem.

¹⁰ Dohody ICAO.

¹¹ Sdělení „Strategické cíle a doporučení pro politiku EU v oblasti námořní dopravy do roku 2018“, KOM(2009) 8.

využívání elektronických dokumentů v lodní dopravě¹². K posílení námořní bezpečnosti by měla EU navrhnout další opatření a dále podporovat mezinárodní úsilí, včetně prostřednictvím IMO. EU by měla dále rozvíjet úlohu povodí Černého moře v oblasti propojení.

- **Pozemní doprava**

V odvětví **železniční dopravy** by měla EU společně se svými partnery usilovat o větší konkurenceschopnost železničních spojení, a to zkrácením doby tranzitu a zvýšením faktorů vytíženosti. EU rozšířila transevropskou dopravní síť (TEN-T) na země západního Balkánu a nedávno schválila rozšíření sítě TEN-T se šesti zeměmi Východního partnerství (Arménie, Ázerbájdžán, Bělorusko, Gruzie, Moldavsko, Ukrajina). V budoucnu by mohla hrát důležitou úlohu železniční spojení mezi **severem a jihem**¹³ i železniční spojení mezi **východem a západem**¹⁴. Silný růst zaznamenává zejména železniční spojení mezi EU a Čínou. Je třeba se zabývat výzvami v souvislosti s dlouhodobou hospodářskou životaschopností a neutralitou tohoto železničního spojení z hlediska hospodářské soutěže. EU podporuje iniciativu Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN) týkající se jednotného železničního práva (Unified Rail Law), která má sjednotit právní režimy pro přepravu zboží po železnici na celém euroasijském kontinentu. EU bude spolupracovat s příslušnými organizacemi v oblasti železniční dopravy s cílem rozšířit uplatňování unijních technických specifikací a rámců řízení bezpečnosti¹⁵. S ohledem na euroasijskou konektivitu má **silniční doprava** obvykle smysl v případě středních vzdáleností (např. do Střední Asie) a jako sekundární dopravní síť v kombinaci s jinými druhy dopravy. Klíčový význam má mimoto zajištění náležitých sociálních podmínek pro pracovníky v tomto odvětví a spravedlivé hospodářské soutěže mezi podniky v oblasti silniční dopravy. V rámci své spolupráce s asijskými zeměmi by se měla EU zaměřit na prosazování **bezpečnosti silničního provozu** sdílením osvědčených postupů a nejvhodnějších řešení k snížení počtu osob, které jsou usmrceny a zraněny při dopravních nehodách. EU pomůže také prosazovat výměnu **celních** informací a rozvíjet spolupráci v oblasti tranzitu na dvoustranné úrovni i v rámci Světové celní organizace (WCO).

3.2 Digitální konektivita

Zásadní význam pro podporu digitální ekonomiky má **propojení sítí s vysokou kapacitou**. Připojení asijských a ostatních třetích zemí na páteřní síť přispěje k vytvoření zcela zauzlené sítě, zajistí potřebnou šířku pásma a poskytne další kritéria kvality pro tuto stále důležitější infrastrukturu. Všeobecný a finančně dostupný přístup k internetu je prokazatelně **faktorem, který umožňuje socioekonomický rozvoj**.

Ve svých vztazích s asijskými zeměmi by měla EU prosazovat pokojné, bezpečné a otevřené prostředí IKT a současně se zabývat hrozbami pro kybernetickou bezpečnost a chránit lidská práva a svobody na internetu, včetně ochrany osobních údajů. Na podporu soukromých a veřejných investic do „digitální“ infrastruktury, jakož i politik a pobídek k odstranění digitální propasti, zejména ve vzdálených regionech nebo vnitrozemských státech, je

¹² Úmluva OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři (2008).

¹³ Železniční spojení mezi severem a jihem spojují Středomoří, Černé moře a Záliv se Severním mořem, Baltským mořem a Arktidou.

¹⁴ Železniční spojení mezi východem a západem spojují EU s Čínou a Střední Asií.

¹⁵ Mezivládní organizace pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) a Organizace pro spolupráci železnic.

zapotřebí jednotný regulační přístup¹⁶. Za tímto účelem bude EU v Asii případně provádět svou **strategii Digital4Development**¹⁷ na podporu digitálních technologií a služeb k posílení socioekonomického rozvoje.

3.3 Konektivita v oblasti energetiky

Liberalizace energetického trhu EU ve spojení s cíli v oblasti obnovitelných zdrojů energie a energetické účinnosti stanovenými do roku 2020 a strategie energetické unie podněcují tržní transformaci směrem k čisté energii. To vede k dekarbonizovanější a propojenější elektrické síti, která má zásadní význam pro hospodářskou soutěž a je klíčovým faktorem umožňujícím integraci různých zdrojů obnovitelné energie. EU by na základě svých zkušeností měla podporovat regionální **platformy pro konektivitu v oblasti energetiky**, které se zaměřují na tržní zásady, vybízejí k modernizaci energetického systému a přijetí čistých (decentralizovaných) řešení, prosazují energetickou účinnost a **podporují energetická propojení mezi partnery a s partnery v Asii**.

3.4 Propojení v oblasti mezilidských vztahů

Pro vzájemné pochopení a hospodářský růst má zásadní význam propojení a mobilita studentů a akademických a výzkumných pracovníků. Od roku 2014 byla prostřednictvím různých programů financována mobilita více než 18 000 studentů, výzkumných pracovníků a zaměstnanců. EU by měla s asijskými zeměmi dále posilovat výměny studentů a akademických pracovníků prostřednictvím programu Erasmus, akcí „Marie Curie-Sklodowska“, vzájemného uznávání diplomů a regionálních výměn výzkumných pracovníků a inovátorů. EU by měla podporovat spolupráci mezi městy, včetně interakce mezi evropskými hlavními městy kultury a jejich protějšky v Asii, a zvyšovat mobilitu umělců a spolupráci v oblasti sportu.

Klíčová opatření pro kapitolu 3

Komise:

- *vypracuje metodiku k posuzování úrovní udržitelné konektivity v Evropě a v Asii a jejího hospodářského dopadu v EU a v jejích regionech,*
- *bude prosazovat výměnu údajů pro celnictví a digitální dopravní koridory a posuzovat rizika,*
- *povede jednání se Sdružením národů jihovýchodní Asie (ASEAN), Ázerbájdžánem, Tureckem a Katarem o dohodách o letecké dopravě a podepíše dvoustranné dohody o bezpečnosti letectví s Čínskou lidovou republikou (dále jen „Čína“) a Japonskem,*
- *bude na mezinárodních fórech prosazovat dohody o dekarbonizaci dopravy, zejména v odvětví letecké a námořní dopravy,*
- *bude prosazovat digitalizaci a administrativní zjednodušení námořní dopravy v Asii a zemích v oblasti Černého moře a rovněž přijetí Rotterdamských pravidel,*

¹⁶ Viz sdělení nazvané „Moderní rozpočet pro Unii, která chrání, posiluje a brání“, COM(2018) 321, v němž Komise navrhla prosazování digitální konektivity s asijskými a ostatními zeměmi prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy na období 2021–2027.

¹⁷ Viz pracovní dokument útvarů Komise „Digital4Development: mainstreaming digital technologies and services into EU Development Policy“ (Digital4Development: začleňování digitálních technologií a služeb do rozvojové politiky EU), SWD(2017) 157.

- *přezkoumá možnost rozšíření mandátu koordinátora (koordinátorů) koridorů sítě TEN-T v EU na region, na nějž se vztahuje politika EU v oblasti rozšiřování a sousedství, a to v rámci plánovaného přezkumu nařízení o síti TEN-T, jenž musí být proveden do roku 2023,*
- *vypracuje normy pro etické využívání technologií budoucnosti, jako je umělá inteligence, a bude prosazovat plné dodržování odpovědného chování státu na internetu,*
- *bude dále prosazovat program Erasmus a akce „Marie Curie-Skłodowska“ v Asii a související ujednání o vzájemnosti ke zvýšení možnosti výměny a mobility.*

4. Budování mezinárodních partnerství pro udržitelnou konektivitu

Existuje široká škála aktérů a dynamik, jež stanoví parametry pro spolupráci v oblasti udržitelné konektivity¹⁸. K účinnému prosazování konektivity by měla EU posílit stávající a dále budovat nová dvoustranná, regionální a mezinárodní partnerství, která jsou udržitelná, otevřená, inkluzivní a založená na pravidlech.

4.1 Dvoustranná spolupráce

EU je důležitým **partnerem při spolupráci v oblasti rozvoje a investic** v Asii. Rovněž dialogy o rozvoji se zabývají investicemi a udržitelnou konektivitou a měly by zahrnovat možnou spolupráci se třetími zeměmi. V tomto kontextu mohou EU a její asijské partnery lépe spolupracovat při zlepšování regulačního prostředí, řízení veřejných financí a mobilizaci domácích zdrojů. EU bude nabízet svou podporu mimo jiné také tak, že poskytne technickou pomoc k posílení kapacit v oblasti plánování a za účelem vypracování a provádění projektů, politik a regulačních režimů týkajících se udržitelné konektivity, a to na základě mezinárodních norem a osvědčených postupů.

Dvoustrannou spolupráci s jednotlivými zeměmi je nutno přizpůsobit jejich konkrétní situaci. Například s Čínou by měla EU posílit stávající spolupráci v souvislosti s příslušnými iniciativami týkajícími se spolupráce v oblasti infrastruktury a rozvoje, prosazovat uplatňování zásad přístupu na trh a rovných podmínek a v rámci iniciativ v oblasti konektivity využívat mezinárodní normy. Co se týká Japonska, EU by měla úzce koordinovat úsilí o prosazování mezinárodních norem a regionální spolupráce v Asii, zejména oživením dialogu mezi EU a Japonskem v oblasti dopravy. V jihovýchodní Asii by měla EU pokračovat v dialogu se Singapurem v oblasti dopravy, který byl zahájen v roce 2011.

EU by měla současně rozšířit svůj dialog o udržitelné konektivitě s ostatními partnery, včetně Afghánistánu, Indie, Indonésie, Íránu, Pákistánu, Ruska, Korejské republiky, Turecka a zemí ve Střední Asii, jakož i s Austrálií a USA.

Udržitelná konektivita a politika EU v oblasti rozšiřování a sousedství

Konektivita představuje důležitý aspekt politiky EU v oblasti rozšiřování a sousedství.

¹⁸ Viz společný pracovní dokument útvarů Komise SWD(2017) 436, „Euro-Asian Connectivity Mapping Exercise – Main Findings“ (Mapování euroasijské konektivity – hlavní zjištění) týkající se různých iniciativ v oblasti konektivity, které provádějí partnery EU.

Jelikož země, na něž se tyto politiky vztahují, sblíží nebo harmonizují své přístupy s přístupy EU, je v jejich právních předpisech postupně zaváděna udržitelná konektivita.

V rámci nové politiky EU pro země západního Balkánu¹⁹ Komise nedávno zahájila stěžejní iniciativy týkající se větší konektivity a Digitální agendy pro tento region. Sofijské prohlášení z května 2018 v rámci summitu EU a západního Balkánu rovněž přislíbilo značné zvýšení konektivity ve všech jejích rozměrech: dopravním, energetickém, digitálním a lidském²⁰. V současnosti se kromě nedávného úsilí o zintenzivnění spolupráce v oblasti digitální ekonomiky vypracovává akční plán pro investice do dopravy v zemích Východního partnerství.

Komise bude v této souvislosti zajišťovat, aby byla udržitelná konektivita širěji zohledněna v politikách EU v oblasti rozšiřování a sousedství, a bude prosazovat další technickou konvergenci a sblížování právních předpisů v této oblasti. Bude rovněž poskytovat další pomoc při provádění právních předpisů o zadávání veřejných zakázek a prosazovat transparentnost a osvědčené postupy.

4.2 Regionální spolupráce

EU má zkušenosti se zřizováním struktur regionální spolupráce, jako jsou struktury v oblasti Baltského moře. V rámci spolupráce s partnerskými zeměmi, mezinárodními organizacemi a finančními institucemi by měla EU uvážit vypracování **přístupů k regionální spolupráci v oblasti konektivity** pro Asii, poskytnout analýzu činností souvisejících s konektivitou v určitých regionech, mezer v konektivě a příležitostí ke spolupráci na podporu propojení EU a Asie.

Asie má řadu mezinárodních organizací a mechanismů s mandáty týkajícími se konektivity²¹. Povaha zapojení EU v těchto organizacích závisí na jejich činnosti a oblasti působnosti. Důležitou platformou pro spolupráci s klíčovými asijskými partnery je setkání Asie-Evropa (ASEM). EU by měla nadále posilovat svou spolupráci se sdružením ASEAN, hlavním hráčem v oblasti konektivity v jihovýchodní Asii, na podporu hlavního plánu propojení v rámci sdružení ASEAN do roku 2025 a sblížování příslušných standardů, mimo jiné také prostřednictvím probíhajícího dialogu o dopravě²². EU by měla prosazovat také regionální spolupráci v oblasti udržitelné konektivity jako klíčový aspekt své strategie pro Střední Asii.

4.3 Mezinárodní spolupráce

Mezinárodní spolupráce má ústřední úlohu při určování právních rámců a konkrétních forem konektivity. Hraje důležitou úlohu při posilování udržitelnosti těchto rámců, jak prokazuje nedávná iniciativa EU v oblasti správy oceánů.

¹⁹ Sdělení „Přesvědčivá perspektiva rozšíření pro západní Balkán a větší angažovanost Unie v tomto regionu“, COM(2018) 65.

²⁰ Sofijské prohlášení (květen 2018). K dispozici na adrese: http://www.consilium.europa.eu/media/34776/sofia-declaration_en.pdf

²¹ Včetně ASEM, sdružení ASEAN, iniciativy pro víceodvětvovou technickou a hospodářskou spolupráci v Bengálském zálivu, Středoasijského regionálního programu hospodářské spolupráce, Jihoasijského sdružení pro regionální spolupráci, programu Jihoasijské subregionální ekonomické spolupráce a Šanghajské organizace pro spolupráci.

²² Je-li to relevantní, mohla by EU spolupracovat na technické úrovni s Euroasijskou hospodářskou unií a jejími členskými státy v zájmu dosažení většího sblížení jejich technických předpisů a norem s mezinárodními předpisy a normami.

Správa oceánů

EU se zavázala k svobodě plavby a k udržitelné správě oceánů a moří. V listopadu 2016 bylo ve společném sdělení²³ navrženo 50 opatření pro bezpečné, zabezpečené, čisté a udržitelně spravované oceány po celém světě, přičemž se usilovalo o vytvoření „partnerství v otázkách správy oceánů“ s klíčovými aktéry. Spolu se Světovou bankou navrhla EU „rámec pro rozvoj modré ekonomiky“, který pomůže pobřežním státům, regionům a komunitám uskutečnit přechod k modrým ekonomikám, a to zřízením mechanismu pro kombinované financování investic partnerství veřejného a soukromého sektoru během 30 let.

Mezinárodní organizace²⁴ vypracovávají **mezinárodní dohody a normy** jejichž prosazování a uznávání je nezbytné v boji proti změně klimatu a zhoršování stavu životního prostředí, na podporu přístupu na trh a volného a spravedlivého obchodu a k zajištění **interoperability sítí**²⁵. Společně přijaté mezinárodní normy zajišťují technickou harmonizaci, která umožňuje interoperabilitu různých sítí. Mezinárodní a evropské normalizační organizace²⁶ jsou důležitými partnery EU zajišťujícími technickou harmonizaci v Evropě a Asii založenou na vypracování norem iniciovaných odvětvím na základě konsensu. Komise bude spolupracovat s těmito organizacemi a příslušnými odvětvími při přezkumu potřeby norem týkajících se konektivity. Komise rozšíří poskytování technické pomoci a bude úžeji koordinovat s příslušnými mezinárodními organizacemi a zahraničními partnery s cílem zajistit závazek klíčových třetích zemí týkající se dodržování těchto norem a jejich širšího přijetí. EU by měla celkově posílit svou spolupráci s mezinárodními organizacemi a své vnější zastupování, účast a koordinaci.

Klíčová opatření pro kapitolu 4

Komise:

- *zintenzivní svou spolupráci s příslušnými třetími zeměmi, včetně platformy pro propojení mezi EU a Čínou, na podporu digitální ekonomiky, účinné dopravní konektivity a inteligentní, udržitelné, bezpečné a zabezpečené mobility na základě rozšíření sítě TEN-T a bude prosazovat rovné podmínky v oblasti investic,*
- *bude podporovat udržitelnou konektivitu v politických dialogích a dialogích o rozvoji vedených se třetími zeměmi,*
- *prohloubí spolupráci s příslušnými regionálními organizacemi v Asii a bude zavádět přístupy k regionální spolupráci v oblasti konektivity pro Asii,*
- *bude spolupracovat s evropskými a mezinárodními normalizačními organizacemi a jejich národními členy za účelem účinného a společného vypracovávání potřebných*

²³ Společné sdělení „Mezinárodní správa oceánů“, JOIN(2016) 49.

²⁴ Včetně Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj, EHK OSN a jejího Výboru pro vnitrozemskou dopravu; v oblasti železniční dopravy OTIF a OSJD; v oblasti energetiky Mezinárodní energetické agentury a Mezinárodní agentury pro obnovitelné zdroje energie. K dalším klíčovým organizacím s celosvětovým mandátem patří IMO, ICAO, ITU a MOP s ohledem na sociální práva.

²⁵ Včetně například Úmluvy EHK OSN o přístupu k informacím, účasti veřejnosti na rozhodování a přístupu k právní ochraně v záležitostech životního prostředí a Úmluvy EHK OSN o posuzování vlivů na životní prostředí přesahujících hranice států (úmluva z Espoo) a jejího Protokolu o strategickém posuzování vlivů na životní prostředí.

²⁶ Mezinárodní elektrotechnická komise, Mezinárodní organizace pro normalizaci a Mezinárodní telekomunikační unie; Evropský výbor pro normalizaci, Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice a Evropský ústav pro telekomunikační normy.

technických norem, včetně prostřednictvím cílené technické pomoci a technické spolupráce,

- *bude spolupracovat s Evropskou hospodářskou komisí OSN (EHK OSN) za účelem sjednocení právního režimu pro přepravu zboží po železnici na celém euroasijském kontinentu a s Mezivládní organizací pro mezinárodní železniční přepravu (OTIF) a Organizací pro spolupráci železnic (OSJD) s cílem rozšířit uplatňování unijních technických specifikací a rámců řízení bezpečnosti.*

5. Více investic do udržitelné konektivity a jejich zkvalitnění

Potřeby investic do konektivity nejsou celkově uspokojovány. Ze studie Světové banky vyplývá, že nejhudší země mají úměrně nejvyšší potřeby (v průměru 12,5 procentního bodu HDP) a největší mezery (7,5 procentního bodu HDP) ve výdajích na infrastrukturu. K odstranění této značné investiční mezery je zapotřebí komplexní přístup k financování. To začíná lepší mobilizací domácích zdrojů, lepšími modely stanovování cen za užívání infrastruktury a lepšími regulačními rámci. To platí rovněž pro Asii, kde existují velké regionální rozdíly²⁷.

5.1 Nové a inovativní financování konektivity ze strany EU

Cílem tohoto sdělení není stanovení investičního plánu, ačkoli stávající a budoucí finanční nástroje EU by mohly poskytnout určité výchozí body pro podporu soukromých investic do projektů souvisejících s konektivitou.

EU již má značné **zkušenosti** s finanční podporou konektivity.²⁸ Finanční a technickou pomoc pro infrastrukturu a konektivitu poskytují zeměpisné investiční nástroje, jako je investiční facilitas sousedství (NIF), investiční nástroj pro Střední Asii (IFCA) a investiční nástroj pro Asii (AIF). Samotné investiční nástroje pro Asii a Střední Asii získaly v období od roku 2010 do poloviny roku 2018 prostřednictvím kombinace grantů a úvěrů investice přesahující 4,2 miliardy EUR.²⁹ Rovněž investiční plán pro Evropu představuje konkrétní příležitosti pro společné investice v Evropě.

Pro příští víceletý finanční rámec (2021–2027) navrhla Komise řadu inovativních opatření, která by mohla podnítit veřejné a soukromé investice do konektivity. Návrh Komise zahrnuje zejména investiční rámec pro vnější činnost v návaznosti na stávající Evropský fond pro udržitelný rozvoj³⁰ (který je součástí plánu vnějších investic EU a vztahuje se na Afriku a sousední země) s cílem poskytnout finanční prostředky k uvolnění dalšího veřejného a soukromého kapitálu. Ačkoliv se zaměří v první řadě na Afriku a země sousedství EU, část jeho prostředků bude vyhrazena i pro jiné zeměpisné oblasti.

²⁷ Inderst, George (2018), „*Infrastructure Investment, Private Finance, and Institutional Investors: Asia from a Global Perspective*“, Institut Asijské rozvojové banky.

²⁸ Od roku 2014 do poloviny roku 2018 byly díky investiční facilitě pro západní Balkán aktivovány investice do konektivity ve výši zhruba 2,4 miliardy EUR, zatímco díky investičnímu nástroji sousedství byla zmobilizována částka ve výši 2,9 miliardy EUR na investice do konektivity v zemích Východního partnerství.

²⁹ Např. EIB přispěje částkou ve výši 70 milionů EUR na projekt týkající se přenosu elektřiny a obchodu ve Střední Asii a v jižní Asii (CASA-1000), který umožní přenos elektřiny mezi Kyrgyzstánem, Tádžikistánem a Afghánistánem a Pákistánem.

³⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/1601 ze dne 26. září 2017 o zřízení Evropského fondu pro udržitelný rozvoj (EFSD), záruky EFSD a záručního fondu EFSD.

V reakci na naše hlavní investiční výzvy Komise mimoto podporuje veškeré úsilí o zajištění ještě větší účinnosti a funkčnosti institucionálního a operačního rámce pro vnější investice EU. Nedávné sdělení Komise³¹ vyzdvihuje potřebu mezinárodní spolupráce, aby bylo možno využít kombinaci různých zdrojů financování, zejména získáním větších soukromých investic, přičemž je zdůrazněna nutnost co největšího využití stávajících nástrojů počínaje Evropským fondem pro udržitelný rozvoj. Ve sdělení se rovněž požaduje, aby hlavní finanční a rozvojové instituce, které působí v oblasti financování rozvoje, posílily svou spolupráci.

Inovativní financování mezinárodní spolupráce v příštím víceletém finančním rámci (na období 2021–2027)

V květnu 2018 předložila Komise svůj návrh³² na příští víceletý finanční rámec EU, který obsahuje opatření na podporu investic, včetně investic do udržitelné konektivity. Komise navrhuje novou architekturu pro vnější investice s širším globálním pokrytím zahrnujícím také Asii³³. Stejně jako její předchůdkyně bude mobilizovat veřejné a soukromé financování prostřednictvím posílené záruky EU, která může být doplněna granty a půjčkami. Bude-li nová architektura schválena, podpoří další investice, a to i do udržitelné konektivity. Navrhované zvýšení rozpočtu EU na výzkum napomůže přechodu k udržitelnějším formám konektivity.

EU by měla posílit spolupráci s **veřejnými a soukromými finančními institucemi členských států EU, včetně státních fondů**, a usilovat o užší sladění činností s těmito institucemi. Na podporu udržitelného financování by měly EU a evropské instituce poskytující půjčky zlepšit rovněž dialog s veřejnými a soukromými finančními institucemi třetích zemí v souladu s akčním plánem pro financování udržitelného růstu³⁴. Akční plán je podkladem pro jednání na mezinárodních fórech zaměřená na udržitelnější správu finančního systému. Komise podporuje spolupráci v oblasti udržitelného financování a výměnu osvědčených postupů mezi evropskými bankami včetně veřejných bank a ostatními bankami třetích zemí. Bude rovněž prosazovat iniciativy v oblasti sociální odpovědnosti podniků k zavedení mezinárodních norem pro financování projektů souvisejících s konektivitou. EU bude podporovat procesy v rámci G7, G20 a OECD s cílem sladit postupy veřejných finančních institucí při poskytování půjček se zásadami udržitelné konektivity.

5.2 Mezinárodní partnerství v oblasti financí

Hlavní prvek globální architektury pro financování konektivity představují **mezinárodní finanční instituce a mezinárodní rozvojové banky**. Evropská investiční banka (EIB), jakožto banka EU a investiční partner, a Evropská banka pro obnovu a rozvoj (EBRD) rozšiřují své půjčky, což poskytuje nové možnosti pro spolupráci. Důležitými partnery při spolupráci v oblasti udržitelnosti dluhu a konektivity jsou MMF a Světová banka. EU by měla prohlubovat také svou spolupráci s Asijskou rozvojovou bankou (ADB) a Asijskou

³¹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě a Evropské investiční bance. Na cestě k účinnější finanční architektuře pro investice mimo Evropskou unii, COM(2018) 644.

³² Sdělení „Moderní rozpočet pro Unii, která chrání, posiluje a brání – Víceletý finanční rámec na období 2021–2027“, COM(2018) 321. Sdělení Komise nazvané „Na cestě k účinnější finanční architektuře pro investice mimo Evropskou unii“, COM(2018) 644 objasňuje navrhovanou architekturu vnějších investic.

³³ Viz výše uvedené sdělení v poznámce pod čarou č. 30.

³⁴ Sdělení nazvané „Akční plán: Financování udržitelného růstu“, COM(2018) 97.

bankou pro investice do infrastruktury (AIIB), přičemž by měla současně zajistit, aby byly v těchto vztazích plně respektovány priority EU. Podpora mezinárodních rozvojových bank je nezbytná při provádění „plánu pro infrastrukturu jako třídu aktiv“, který vypracovala skupina G20, a širší přijetí platform pro řízení infrastruktury by napomohlo k lepšímu provádění projektů³⁵. Je třeba usilovat také o posílenou koordinaci členství EU v rámci mezinárodních rozvojových bank.

5.3 Rovné podmínky pro podniky

Hlavními předpoklady k tomu, aby podniky rozvíjely a podporovaly propojení mezi EU a Asií, jsou odpovídající rovné podmínky, pokud jde o přístup na trh a přímé zahraniční investice; spravedlnost a transparentnost při zadávání veřejných zakázek; nediskriminační tržní postupy a vyvážená ochrana práv duševního vlastnictví³⁶. Proto jsou nezbytné důkladné rámce makroekonomické a fiskální stability, řádné odvětvové politiky a reformy, komplexní roční a střednědobé fiskální a rozpočtové rámce a systémy řádného řízení veřejných financí. EU bude nadále podporovat iniciativy, které zajišťují rovné podmínky pro podniky. Konkrétním krokem vpřed by bylo širší přistoupení k **Dohodě WTO o vládních zakázkách**. Rychlé přijetí návrhu Komise týkajícího se nástroje pro mezinárodní zadávání veřejných zakázek³⁷ by podnítilo partnery k tomu, aby se k němu připojili a aby byli vstřícnější k závazkům týkajícím se přístupu na trh. EU by měla i nadále vybízet své partnery k používání kritérií týkajících se kvality a nákladů životního cyklu v postupech zadávání veřejných zakázek. Dosažení rovných podmínek bude vyžadovat také zvýšení transparentnosti **systémů vývozních úvěrů**. Je třeba vyloučit diskriminační praktiky. Mezinárodní pracovní skupina pro vývozní úvěry by měla stanovit pravidla k zajištění rovných podmínek mezi vývozci z jednotlivých zemí.

EU hodlá zvýšit své úsilí v oblasti **ekonomické diplomacie**³⁸ v Asii. Zamýšlí podporovat platformy, jejichž cílem bude propojit evropské a asijské podniky, zvláště malé a střední podniky, a plánuje, že vytvoří obchodní poradní skupinu pro propojení mezi Evropou a Asií. EU by měla nadále propagovat svůj Evropský portál investičních projektů (v budoucnu portál InvestEU), který umožňuje zviditelnit pro všechny investory, kteří mají zájem, investiční příležitosti v EU.

Klíčová opatření pro kapitolu 5

Komise (a případně vysoká představitelka):

- *usnadní investice do euroasijské konektivity prostřednictvím investičních nástrojů a záruk za účasti evropských veřejných bank (EIB, EBRD a národní banky a instituce členských států) a mezinárodních finančních institucí v souladu s mezinárodními standardy a za rovných podmínek,*

³⁵ Například platforma pro řízení SOURCE, viz internetové stránky Nadace pro udržitelnou infrastrukturu (Sustainable Infrastructure Foundation), <https://public.sif-source.org/>

³⁶ Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o překážkách obchodu a investic od 1. ledna 2016 do 31. prosince 2016.

³⁷ Návrh Komise týkající se nařízení o přístupu zboží a služeb třetích zemí na vnitřní trh Unie s veřejnými zakázkami a o postupech na podporu jednání o přístupu zboží a služeb Unie na trhy třetích zemí s veřejnými zakázkami, COM(2016) 34. Návrh se v současnosti posuzuje v Evropském parlamentu a v Radě.

³⁸ Komise, „Diskusní dokument o využití potenciálu globalizace“, COM(2017) 240.

- *zintenzivní spolupráci EU s Asijskou rozvojovou bankou a Asijskou bankou pro investice do infrastruktury v oblasti investic,*
- *zřídí obchodní poradní skupinu pro propojení mezi Evropou a Asií,*
- *bude usilovat o větší transparentnost při zadávání veřejných zakázek týkajících se euroasijské infrastruktury, mimo jiné také prostřednictvím širšího přistoupení k Dohodě WTO o vládních zakázkách a přijetí standardů této dohody a podpoří vytvoření zvláštních internetových stránek věnovaných veřejným zakázkám.*

6. Závěry

Toto společné sdělení stanoví základ strategie EU pro propojení Evropy a Asie. **Tato strategie vychází ze zásad udržitelné, komplexní a mezinárodní konektivity založené na pravidlech.** Prostřednictvím tohoto přístupu zvýší EU kvalitu právních předpisů a lepší rovné podmínky v oblasti konektivity, přičemž bude čerpat inspiraci ze svého vnitřního trhu. Na základě svých zkušeností s přeshraniční konektivitou přispěje k rozvoji dopravních, energetických a digitálních sítí. Bude usilovat o posílení partnerství se třetími zeměmi, regiony a mezinárodními organizacemi. Zvýší spolupráci v oblasti vzdělávání, výzkumu, inovací, kultury, sportu a cestovního ruchu a napomůže při prosazování rozmanitosti a volného pohybu myšlenek. Na podporu těchto různých politik a opatření by měla EU využít všechny páky a nástroje ve svém finančním rámci za účelem mobilizace veřejných a soukromých investic do udržitelné konektivity. Zásadní význam pro úspěch strategie bude mít rovněž společné úsilí EU a jejích členských států o lepší komunikaci s asijskými partnery ohledně projektů a programů v oblasti konektivity, jakož i úsilí o jejich lepší propagaci a uvádění na trh.

Komise proto vyzývá Evropský parlament, Radu, Evropský hospodářský a sociální výbor, Výbor regionů, Evropskou investiční banku a příslušné zúčastněné strany, aby projednaly a podpořily opatření představená v tomto společném sdělení.