

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 4.2.2009
KOM(2009) 44 v konečném znění

ZELENÁ KNIHA

TEN-T: přezkum politiky

**SMĚREM K LÉPE INTEGROVANÉ TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTI VE
SLUŽBÁCH SPOLEČNÉ DOPRAVNÍ POLITIKY**

ZELENÁ KNIHA

TEN-T: přezkum politiky

SMĚREM K LÉPE INTEGROVANÉ TRANSEVROPSKÉ DOPRAVNÍ SÍTI VE SLUŽBÁCH SPOLEČNÉ DOPRAVNÍ POLITIKY

OBSAH

1.	Úvod.....	2
2.	Základy budoucí politiky TEN-T.....	3
3.	Nevyřešené otázky dalšího rozvoje TEN-T.....	7
4.	Možné alternativy dalšího rozvoje TEN-T.....	15
5.	Informace pro respondenty zelené knihy.....	16

1. ÚVOD

Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) má za cíl zajišťovat infrastrukturu nezbytnou pro hladké fungování vnitřního trhu a dosažení cílů lisabonské agendy pro růst a zaměstnanost. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí, a podporuje tak udržitelný rozvoj.

Částka 400 miliard EUR, která byla doposud investována do sítě vytvořené rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady z roku 1996, naposledy pozměněným v roce 2004¹, pomohla dokončit velký počet projektů společného zájmu tím, že propojila vnitrostátní sítě a překonala technologické překážky přesahující vnitrostátní hranice. K úplné realizaci původních plánů však stále zbývá dlouhá cesta, jednak kvůli dlouhodobé povaze dotčených projektů, jednak z důvodu významného zpoždění při dokončování mnoha projektů.

Téměř třetina z dosud investované částky pochází ze zdrojů Společenství². Pro jednotlivého Evropana však výsledky celkové politiky TEN-T nebo evropská přidaná hodnota vytvořená příspěvky ze strany Společenství nemusí být vždy zřejmé. Cíle byly stanoveny spíše široce, bylo tak nemožné zcela je naplnit pomocí dostupných nástrojů. V některých aspektech možná nebyly dostatečně konkrétní, takže bylo obtížné jednat cíleně a dosáhnout účinných dopadů a viditelných výsledků. Komise se proto domnívá, že je čas nejen se tázat, proč bylo cílů dosaženo pouze částečně, ale také zda jsou uvedené cíle i nadále dostačující k podání výhledových odpovědí na budoucí problémy a jakých prostředků je třeba k plnému dosažení nadcházejících cílů politiky TEN-T.

¹ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, naposledy pozměněné rozhodnutím č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004.

² Granty z rozpočtu TEN-T, Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj, dále pak úvěry od Evropské investiční banky.

Zatímco cílem dopravní politiky je podporovat z hospodářského hlediska i z hlediska životního prostředí účinné, bezpečné a zabezpečené dopravní služby v rámci vnitřního trhu i mimo něj, politika TEN-T musí zajistit, aby tyto služby fungovaly co nejlépe, na základě integrované a inovativní infrastruktury, která odpovídá technologickému rozvoji v odvětvích energetiky, infrastruktury a vozidel³. Měla by více než dosud odrážet stanovené evropské cíle, a to nejen v odvětví dopravy, ale také jejich širší politické, socioekonomické, environmentální a institucionální souvislosti.

Vedle posílení role TEN-T v rámci lisabonské agendy vyžaduje rostoucí globální role Evropy, aby se řádná pozornost věnovala rozvoji budoucí politiky TEN-T. Evropský hospodářský růst a vytváření pracovních míst také závisí na její mezinárodní konkurenceschopnosti, kterou musí podporovat dobré dopravní spojení s ostatními částmi světa. Dobré spojení se všemi bezprostředními sousedy Evropy včetně Afriky je navíc zásadní z ekonomického, politického a bezpečnostního hlediska.

Mimo to boj proti změně klimatu vyžaduje celoevropská opatření na podporu vůdčí role Evropy ve světě. Doprava a dopravní infrastruktura jsou oblasti, které nabízejí významný potenciál pro pozitivní přínos. Cíle v oblasti změny klimatu by měly být centrem budoucí politiky TEN-T a měly by se odrážet ve skutečně evropském přístupu. Budoucí politika TEN-T by měla prostřednictvím procesu, který integruje ekonomické a environmentální cíle, je zřetelně zaměřen na potřebu účinných služeb komodální přepravy zboží a cestujících a uplatňuje inovace, poskytovat kvalitní základ pro účinný příspěvek k cílům Společenství v oblasti změny klimatu.

To vše odůvodňuje zásadní přezkum politiky TEN-T namísto pouhého bilancování a případné aktualizace plánů a prioritních projektů. Politický přístup musí stavět na dosud nabytých zkušenostech a dosažených výsledcích, musí však být nejprve předmětem širšího přezkumu. S ohledem na rozsah úkolu z pohledu politických, socioekonomických, institucionálních, geografických a technických aspektů se Komise snaží zapojit zúčastněné strany na co nejširším základě, a zajistit tak, že budou řádně zohledněny znalosti odborníků, jejich zkušenosti a stanoviska. Proto Komise zahajuje proces přezkumu TEN-T zelenou knihou, která shrnuje její současné úvahy a vyzývá k předkládání příspěvků dříve, než předloží případné legislativní a jiné návrhy.

2. ZÁKLADY BUDOUCÍ POLITIKY TEN-T

- *Smlouva o ES*

Články 154–156 Smlouvy o ES vymezují politiku transevropských sítí a její příspěvek k dosažení cílů v oblasti vnitřního trhu, sociální a hospodářské soudržnosti ve prospěch všech občanů Unie, hospodářských subjektů, jakož i regionálních a místních územních samosprávných celků, mimo jiné tím, že podporuje propojení a interoperabilitu vnitrostátních sítí a přístup k nim. Politika musí navíc integrovat otázku udržitelného rozvoje. Hlavní směry TEN-T byly následně rozvinuty, aby napomohly provádění ustanovení Smlouvy, která stanoví, že určí projekty společného zájmu a že Společenství může podporovat projekty společného zájmu podporované členskými státy. Aby provádění dále usnadnila, může Komise rovněž přijmout iniciativy na podporu koordinace mezi členskými státy.

³ Výraz „vozidlo“ se v tomto dokumentu používá jako odkaz na dopravní prostředek všeho druhu.

- *Specifika*

Hlavní směry TEN-T počítají s konečným cílem v podobě vytvoření jednotné multimodální sítě, která by zahrнула jak tradiční pozemní struktury a zařízení (včetně inteligentních dopravních systémů) s cílem umožnit bezpečnou a účinnou přepravu. Rostoucí měrou rovněž využívá inovativních systémů, které jsou slibné nejen pro dopravu, ale mají také významný potenciál pro průmyslové inovace.

Projekty společného zájmu v rámci TEN-T se mezi sebou významně liší v mnoha ohledech: procesem plánování, geografickým záběrem a náklady, dobou realizace a životností, jakož i strukturami pro investice, realizaci a provoz. Politika TEN-T se zabývá širokou paletou přístupů, zatímco členské státy hrají vůdčí roli při poskytování tradiční infrastruktury a činností spolu se soukromým sektorem. Charakter sítě samotné proto klade zvláštní odpovědnost na všechny aktéry, kteří by měli sdílet cíle a plnit příslušnou úlohu při dosahování uvedených cílů.

- *Dosažené úspěchy*

Pozitivní změny vyplývající z realizace politiky TEN-T jsou již viditelné. Vnitrostátní železniční a silniční sítě byly na mnoha místech propojeny a přeshraniční železniční doprava se stává interoperabilní. Financování ze strany Společenství se soustředilo na hlavní projekty vysokorychlostní železnice, čímž se pro přepravu cestujících otvírá nová generace služeb, která může úspěšně konkurovat dopravě letecké či soukromým osobním automobilům. Prostřednictvím Fondu soudržnosti byly finanční prostředky usměrněny na hlavní projekty propojující země a regiony s různou úrovní rozvoje, což napomáhá snížit rozdíly. Politika TEN-T významně podpořila a umožnila některé z nejnáročnějších a nejsložitějších projektů (po stránce geologické, technické, právní/správní). Podpořila pilotní projekty partnerství veřejného a soukromého sektoru, z nichž se lze poučit, pokud jde o financování a projektové řízení.

Politika TEN-T rovněž podnítila rozvoj inteligentních dopravních systémů. Vedle programu Galileo učinilo odvětví v oblasti silniční, železniční, letecké a vodní dopravy významný pokrok prostřednictvím projektů podporovaných TEN-T na evropské či euroregionální úrovni; mnoho z těchto projektů by se jinak nemohlo uskutečnit či být zahájeno.

Politika TEN-T začala reagovat na výzvy v oblasti přepravy zboží, kde očekávaný růst (nárůst o 34 % mezi lety 2005 a 2020) zdůrazňuje význam zavedení skutečných komodálních řešení, která překonávají problémy jako přetížení provozu, nárůst emisí oxidu uhličitého, mezery v infrastruktuře či organizaci. Koncept námořních dálnic, který je svou povahou skutečně multimodální, si zasluhuje v rámci dalšího rozvoje TEN-T mnohem větší pozornost. Podporuje „čistší“ přepravu zboží na komodálním základě a rovněž umožňuje spojení EU s okolním světem.

- *Posouzení silných a slabých stránek*

Plánování sítě

Hlavní směry TEN-T jsou v první řadě nástrojem Společenství pro vymezení politiky a plánování sítě. Projekty společného zájmu stanovené v těchto hlavních směrech mohou být vymezeny svou zeměpisnou polohou na plánech a/nebo svými charakteristikami.

Hlavní směry přijaté v roce 1996 a naposledy pozměněné v roce 2004 zahrnují dvě úrovně plánování: úroveň globální sítě (plány pro železniční, silniční, vnitrozemskou

vodní, kombinovanou dopravu, síť letišť a přístavů) a druhou úroveň v podobě 30 prioritních projektů, tj. vybraných projektů společného zájmu.

Globální síť zahrnuje celkem: 95 700 km silničního spojení, 106 000 km železničního spojení (včetně 32 000 km vysokorychlostního spojení), 13 000 km vnitrozemských vodních cest, 411 letišť a 404 námořních přístavů. Většina z těchto spojení a uzlů již existuje. Přesto však stále zbývá postavit nebo podstatně zdokonalit téměř 20 000 km silničního spojení, více než 20 000 km železničního spojení (v naprosté většině vysokorychlostních tratí) a 600 km vnitrozemských vodních cest, a to podle nejnovějších odhadů členských států při nákladech přibližně 500 miliard EUR⁴.

„Plánování“ této sítě Společenství převážně znamenalo sloučit významnou část vnitrostátních sítí pro různé druhy dopravy a na vnitrostátních hranicích je propojit. Ačkoli toto bylo jistě vhodné v počáteční etapě politiky TEN-T, přiměřenost takového přístupu s každým rozšířením postupně klesala. Plánování sítě TEN-T nebylo vedeno skutečně evropskými cíli, což by zajistilo, aby byl celek víc než jen součet jednotlivých částí. Bez ohledu na výhradní odpovědnost členských států v oblasti plánování a realizace infrastruktury na jejich území je otázka, jak lze kombinovat vnitrostátní plánování s celoevropskou úrovní plánování a zohlednit cíle mimo perspektivu každého jednotlivého členského státu, stále relevantnější vzhledem k tomu, že se EU rozšiřuje a sítě nabývají na složitosti.

Prioritní projekty TEN-T v zásadě pokrývají hlavní železniční, silniční a vnitrozemské vodní osy, které procházejí více členskými státy. Byly zvoleny v roce 2004 pro svůj značný význam v oblasti nadnárodních dopravních toků, pro cíle soudržnosti a udržitelného rozvoje a byly předmětem společného socioekonomického hodnocení. Stále však vyvstávají otázky, například pokud jde o metodickou spolehlivost jejich výběru, potenciál pro propojení a rozšíření (jak geografický, tak podle druhu dopravy), přístup ke konzistentním normám kapacity a jakosti a způsob, jak lépe stimulovat jejich dokončení v plánovaném časovém rámci.

Vedle vymezení projektů společného zájmu jejich umístěním v plánech a zařazením na seznam prioritních projektů stanovují hlavní směry „charakteristiky“ a uvádějí cíle a kritéria pro určení projektů společného zájmu. Na poli inteligentních dopravních systémů vytvořil tento typ koncepčního přístupu základ pro vymezení projektů společného zájmu.

Realizace sítě

Hlavní směry TEN-T jsou spojeny s nástroji k usnadnění realizace projektů, které jsou vymezeny jako společný zájem. Jedná se o: a) různé finanční nástroje založené na příslušných právních předpisech, včetně finančního nařízení TEN⁵ a Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj a úvěrů od Evropské investiční banky, a b) nefinanční nástroje, jako jsou koordinační činnosti Komise.

Dosud nebyly dostupné nástroje dostatečné pro to, aby přinesly plné dokončení projektů společného zájmu v rámci harmonogramu odsouhlaseného hlavními směry. To platí zejména pro globální síť. Odpovědnost za dokončení velkého počtu dotčených projektů

⁴ Evropská komise, generální ředitelství pro energetiku a dopravu, *TEN-T – Implementation of the Priority Projects, Progress Report* (TEN-T – Realizace prioritních projektů, zpráva o pokroku), květen 2008.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí.

zůstává téměř výhradně na členských státech, jejichž investiční rozhodování je do značné míry vedeno vnitrostátními cíli. Financování ze strany Společenství z Fondu soudržnosti podpořilo realizaci projektů ve způsobilých členských státech, a rovněž tak přispělo k funkci přístupu (včetně přístupu k nejbližším regionům); financování TEN-T mohlo napomoci cílům politiky jen částečně. Doposud vynaložené zdroje Společenství celkově příliš neumožnily občanům a hospodářským subjektům „vidět rozdíl“ – evropskou přidanou hodnotu – opatření Společenství ve vztahu ke globální TEN-T jako celku. Investiční úsilí členských států na jejich území se spíše projevilo jako vnitrostátní investice než příspěvek k cíli Společenství.

Situace je jiná u prioritních projektů, které byly v centru jak finančního, tak koordinačního úsilí Společenství. Ačkoli dostupné finanční zdroje Společenství stále nejsou dostatečné, aby zcela naplnily potřeby uvedených projektů, byla opatření zaměřená na omezenější a společně dohodnuté cíle mnohem účinnější a viditelnější. Blíží se dokončení některých z těchto projektů poskytuje konkrétní obrázek o potenciálním přínosu cílů politiky TEN-T stanovených ve Smlouvě. Klíčový prioritní projekt TEN-T, jako je vysokorychlostní železniční trať spojující Paříž, Brusel, Kolín nad Rýnem/Frankfurt, Amsterdam a Londýn, nejen propojil vnitrostátní sítě a zaznamenal průlomový nástup nové generace přeshraniční železniční dopravy, ale umožnil rovněž občanům a cestujícím na služebních cestách pocítit přínosy volného pohybu po Evropě.

Prioritní projekt námořní dálnice (zahrnující infrastrukturu, zařízení, postupy, technologie a služby) má posílit kvalitu a vysokokapacitní charakter integrovaných multimodálních služeb námořní dopravy „z domu do domu“. V hlavních směrech TEN-T je vymezen formou koncepčního přístupu, který stanoví cíle a postupy pro určení projektů společného zájmu. To napomohlo Společenství rozvinout praktické uplatňování řešení komodální dopravy s cílem zlepšit dostupnost a omezit emise ze silniční nákladní dopravy. Jsou dostupné různé nástroje Společenství i vnitrostátní nástroje, včetně rozpočtu TEN-T, které jsou zejména určeny na nadstavbovou a základní infrastrukturu v přístavech a propojení s vnitrozemím. Složitost postupů pro získání veřejné finanční podpory a chybějící jasné cíle a kritéria však dosud bránily jakémukoli širšímu zavádění tohoto konceptu.

Pokud jde o inteligentní dopravní systémy, napomohla politika TEN-T zejména přípravě systému Galileo a Výzkumného projektu uspořádání leteckého provozu v rámci jednotného evropského nebe (SESAR) – hlavních evropských projektů, u nichž se po jejich zprovoznění očekává mnohem účinnější využití dopravní infrastruktury. V silniční, železniční a letecké dopravě, stejně jako v řízení lodní dopravy a říčních informačních službách byly projekty inteligentních dopravních systémů rozvíjeny pružným způsobem a na základě charakteristik vymezených v hlavních směrech TEN-T. Tento koncepční přístup umožňuje zahrnout technologický vývoj, potřeby trhu a iniciativy v oblasti spolupráce mezi partnery z různých členských států a v kombinaci s možným 50% financováním přípravy projektu měl významný dopad na rozvoj přeshraničních projektů, které by jinak nemohly existovat. Zmíněný druh pružného přístupu k rozvoji projektů založený na předem stanovených cílech a kritériích by měl rovněž napomoci k dosažení ostatních cílů dopravní politiky – poskytování (z hospodářského hlediska i z hlediska životního prostředí) účinných, bezpečných, zabezpečených a vysoce kvalitních dopravních služeb.

- *Očekávaná poptávka po dopravě*

Plánování budoucí dopravní infrastruktury je úzce spojeno s předpovědí poptávky, ať už na vnitrostátní úrovni či na úrovni EU. Nicméně při snaze o poskytnutí dopravní infrastruktury, která by plně odpovídala budoucí poptávce, čelí plánující orgány řadě nejistot ohledně faktorů, jimiž je poptávka řízena, jako jsou hospodářské a populační trendy, ceny energie, tvorba cen za dopravu a její zdanění, rozvoj městských a územních struktur, změny chování a technologický vývoj. Na straně politiky nabývají na významu opatření pro řízení poptávky a měla by být rovněž vzata v potaz při plánování infrastruktury. To zejména zahrnuje zpoplatnění infrastruktury, internalizaci vnějších nákladů a použití inteligentních dopravních systémů.

Podnikatelsky zaměřený rozvoj dopravních služeb v rozvíjejícím se vnitřním trhu by měl rovněž podpořit účinné využívání infrastruktury a mít dopad na vývoj poptávky. Tím, že jsou služby tohoto druhu založeny na komodálním přístupu, který zahrnuje účinnou přeshraniční koordinaci a použití inteligentních dopravních systémů, zaznamenávají rychlý růst. Dopravní politika EU se v této oblasti soustředí na řadu iniciativ, včetně akčního plánu pro logistiku nákladní dopravy, návrhu směrnice o koridorech zaměřených na nákladní dopravu a politiky jednotného evropského nebe.

Obchodní činnosti mohou v kratším období růst v rámci stávající infrastruktury, ale s jejich vývojem se bude muset vyvíjet i reakce dopravní politiky, což by mohlo mít dopad jak na poskytování dopravní infrastruktury, tak na její postupné zavádění. Budoucí politika TEN-T musí být dostatečně pružná, aby sladila dopravní politiku a rozvoj dopravní infrastruktury v krátkém, středním a dlouhém období.

Otázka 1 Mělo by hodnocení dosavadního vývoje TEN-T ze strany Komise zahrnovat nějaké další faktory?

3. NEVYŘEŠENÉ OTÁZKY DALŠÍHO ROZVOJE TEN-T

Přezkoumání politiky TEN-T, jehož ústřední otázkou bude, jak nastavit budoucí multimodální síť a jak zajistit její včasné dokončení, vyžaduje důmyslnou kombinaci přístupů k plánování, kapacit pro realizaci a know-how na různých dotčených úrovních. Aniž by bylo dotčeno výlučné právo členských států, pokud jde o projekty na jejich území, rostoucí složitost, inovativní povaha a geografický rozsah požadovaných úkolů vyžadují, aby Společenství sehrálo významnou roli.

Na základě výše uvedeného hodnocení politiky je dále nastíněno několik otázek do budoucna.

3.1 Plánování sítě

- *Budoucnost globální sítě*

Současná globální síť měla zásadní význam pro naplnění „funkce přístupu“ uvedené ve Smlouvě a ukázala se jako cenný základ pro podporu v rámci Fondu soudržnosti. Vytvořila navíc důležitý základ k provádění právních předpisů Společenství v odvětví dopravy, např. u železniční interoperability a bezpečnosti silničních tunelů. Na druhé straně mezi její nedostatky patří rozdíl mezi celkovými ambicemi při plánování a prostředky ke stimulaci a sledování realizace a dále nedostatečný náhled z evropské perspektivy.

Zachování úrovně globální sítě TEN-T by s sebou neslo přezkoumání metodiky s cílem její aktualizace a sledování a také přezkoumání nástrojů potřebných pro úplnou a včasnou realizaci, přičemž členské státy by jistě musely nést mnohem větší odpovědnost.

Pokud by se od ní upustilo, vyžadovalo by to na druhé straně například věnovat zvláštní pozornost tomu, aby se zajistila funkce přístupu k síti.

Otázka 2 Jaké existují další argumenty pro nebo proti zachování globální sítě a jak by bylo možné překonat nevýhody jednotlivých přístupů?

- *Možné zahrnutí „prioritní sítě“?*

Současný přístup založený na prioritních projektech odráží hlavní dopravní toky mezi výchozím a cílovým bodem, aniž by zohledňoval kontinuitu těchto toků, a proto nevytváří jakékoli další „přínosy sítě“. Aby byl přínosem, a posílila se tak rovněž ekonomická stránka projektů TEN-T, na nichž má Společenství velký zájem, mohl by se současný přístup k prioritním projektům vyvíjet směrem k přístupu založenému na prioritní síti. Tento druh přístupu k síti by rovněž mohl umožnit systematičtější začlenění uzlů (které jsou často hlavním zdrojem přetížení provozu a dalších nedostatků), přístavů a letišť coby vstupních bodů do sítě a hlavních intermodálních bodů připojení, které umožňují silnou integraci sítě. Kombinací stávající infrastruktury a uzlů s plánovanou infrastrukturou do jediné sítě by dosavadní výsledky politiky TEN-T mohly rovněž vytvořit dodatečnou hodnotu.

Jakýkoli přístup k takové síti by měl vycházet ze společné shody o jasných cílech a být založen na transparentní a objektivní metodice plánování. Ty by měly vzít v potaz zejména hlavní dopravní toky jak v rámci Společenství, tak s ostatními částmi světa, cíle soudržnosti prostřednictvím propojení mezi regiony s různými úrovněmi rozvoje a různými rysy území, propojení s centry hospodářského rozvoje, „hodnotu úsilí již vynaloženého“ na rozvoj TEN-T, cíle v oblasti životního prostředí, jiné cíle politiky Společenství (např. hospodářskou soutěž), postupné úsilí směrem k efektivnějšímu využití infrastruktury, rozdílnou situaci v jednotlivých členských státech a sdílení odpovědnosti za plánování na úrovni Společenství a na vnitrostátní úrovni.

Geograficky vymezená prioritní síť by měla zajistit kontinuitu současných prioritních projektů a v odůvodněných případech na nich být založena. Cíle v oblasti změny klimatu by měly veškerý přístup v prvé řadě orientovat k rozvoji možné prioritní sítě. Tento druh sítě by tudíž měl být ryze multimodální a umožnit hlavním tokům v oblasti přepravy zboží a cestujících procházet Evropskou unií (z hospodářského hlediska i z hlediska životního prostředí) tak účinně, jak je to jen možné, a to na komodálních základech. To si žádá optimální propojení druhů dopravy, například pomocí propojení námořních a vnitrozemských přístavů s vnitrozemím nebo pomocí železničního spojení s letišti, a zahrnutí hlavních projektů do oblasti inteligentních dopravních systémů. Ve snaze znatelně přispět k cílům 20/20/20 v oblasti změny klimatu by měla politiky TEN-T rovněž zohlednit potřebu přizpůsobit se možným důsledkům změny klimatu (zvýšení hladiny moří či měnícím se teplotním poměrům). Měla by být proto posouzena zranitelnost TEN-T v důsledku změny klimatu a potenciální opatření pro přizpůsobení a měla by se věnovat pozornost otázce, jak novou infrastrukturu učinit „odolnou vůči klimatu“. S cílem plně posoudit dopady TEN-T na životní prostředí by dále měly být splněny požadavky stanovené Protokolem UNECE o strategickém posuzování životního prostředí k úmluvě z Espoo.

Tato prioritní síť by se měla odlišovat plnou interoperabilitou (tj. zavedením evropského systému řízení železničního provozu a všech dalších technických specifikací v železničním odvětví, zavedením politiky jednotného nebe a hlavního plánu ULP, interoperabilitou v ostatních odvětvích inteligentních dopravních systémů) a dohodnutými cílovými kapacitními normami pro všechny dotčené složky infrastruktury.

(V současnosti hlavní směry TEN-T pouze zahrnují cílové normy pro odvětví vnitrozemské vodní dopravy.) Měla by být rovněž zohledněna veškerá další opatření Společenství, která souvisejí s konstrukčním řešením infrastruktury, jako je možné zavedení rozměrnějších a těžších silničních vozidel či inteligentních dálnic.

Prioritní síť by spojila dosažené výsledky se současnými a budoucími výzvami politiky TEN-T. V tomto rámci by se EU mohla omezit na identifikaci projektů společného zájmu a objektivněji určit svou podporu těmto projektům prostřednictvím nástrojů Společenství, pokud by byly projekty hodnoceny na harmonizovaném základě. Mohla by kombinovat opatření v oblasti infrastruktury v různých měřítcích – od velkých dlouhodobých projektů po projekty menšího rozsahu, které mohou být realizovány v kratším období, a posílit tak účinnost a viditelnost opatření Společenství.

Otázka 3 **Byl by takový přístup založený na prioritní síti lepší než současný přístup založený na prioritních projektech? Pokud ne, proč a jaké jsou konkrétní silné stránky přístupu založeného na prioritních projektech? Pokud ano, jaké (další) přínosy by mohl přinést a jak by se měl rozvíjet?**

- „*Koncepční pilíř*“

Koncepční přístup TEN-T by mohl být významně rozšířen s cílem reagovat na potřeby infrastruktury vyplývající z podnikatelsky zaměřených opatření v různých odvětvích dopravy. Odvětvově zaměřené cíle a kritéria, jak jsou vymezeny v hlavních směrech TEN-T, by mohly hospodářské subjekty vést při rozvoji projektů společného zájmu. Tím, že jejich cílem původně bylo hlavně optimalizovat kapacitu stávající infrastruktury, mohl by tento přístup dlouhodobě odrážet vyvíjející se potřeby infrastruktury a rostoucí poptávky. Do konceptu projektů společného zájmu by také mohl vnést více pružnosti, čímž by umožnil, aby odpovídaly vývoji trhu, který lze dnes obtížně předpovídat. Zavedl by přímé propojení zejména mezi cíli dopravní politiky Společenství (jako je podpora udržitelné nákladní dopravy prostřednictvím různých legislativních a politických opatření, účinná a udržitelná letecká doprava prostřednictvím politiky jednotného nebe a projektu SESAR) a politikou Společenství v oblasti infrastruktury, a tudíž přímo TEN-T, k jejímu hlavnímu cíli, jímž je sloužit jako základ dopravních služeb, které naplňují stanovené cíle Společenství.

Otázka 4 **Byl by takový pružný přístup k určení projektů společného zájmu vhodný pro účely politiky, která v oblasti investic do infrastruktury tradičně z velké části spočívá na jednotlivých rozhodnutích členských států? Jaké další výhody a nevýhody by mohl mít a jak by bylo možné jej nejlépe zohlednit v plánování na úrovni Společenství?**

- *Otázky související s infrastrukturou zvláštního významu pro budoucí rozvoj TEN-T*

Bez ohledu na budoucí podobu TEN-T existuje velký počet konkrétních otázek, které by měly být řešeny při budoucím plánování TEN-T. Tyto otázky podle názoru Komise zahrnují následující:

Odlišné potřeby v oblasti přepravy cestujících a zboží

Přeprava cestujících a přeprava zboží se vyznačují odlišnými charakteristikami. Očekává se, že přeprava zboží poroste rychleji než přeprava cestujících, průměrné přepravní vzdálenosti u přepravy zboží jsou delší než u přepravy cestujících a body sítě poskytující propojení mezi jednotlivými druhy a mezi přepravou na dlouhé vzdálenosti a místní přepravou vyžadují různá opatření. Problémy s přetížením provozu v určitých úsecích

infrastruktury mohou vyžadovat oddělení železničních tratí pro přepravu cestujících a zboží. V přístavech a na letištích pak zacházení s cestujícími i s nákladem klade různé požadavky na infrastrukturu, a to jak v rámci uzlů, tak v přístupu k těmto uzlům. Přístup nákladní dopravy prostřednictvím kamionů do měst vyžaduje, aby byly rostoucí měrou zohledněny otázky životního prostředí a územního plánování. Zatímco každý jednotlivý případ by měl být posouzen z ekonomického a environmentálního hlediska, může vyvstat otázka, zda a do jaké míry by se oddělení přístupů k plánování pro přepravu zboží a cestujících mělo řešit v rámci celkové politiky TEN-T. Uzly jako místa překládky mezi přepravou na dlouhé vzdálenosti a přepravou v rámci měst bude potřeba v obou případech v budoucí politice TEN-T zohlednit.

Letiště a přístavy jako body spojující Evropu se světem

Letiště hrají v přepravě cestujících klíčovou roli (zejména s ohledem na rostoucí globální roli Evropy) a získávají rovněž na významu v přepravě zboží jako součást komodální koncepce a logistického řetězce. Očekává se, že v příštích letech budou čelit významným omezením kapacity. Letecká doprava je obzvláště citlivá na ceny pohonných hmot, bezpečnost a hospodářský rozvoj, druh a rozsah „projektů společného zájmu“ v rámci letišť se proto může měnit.

Námořní přístavy zaznamenávaly jako výchozí i cílové místo převážné většiny mezinárodních obchodních toků Společenství a klíčový prvek nákladních logistických řetězců v uplynulých 30 letech stabilní nárůst provozu. Rozšiřování přístavní infrastruktury, včetně vytváření náležitě námořní přístupové infrastruktury, však vyžaduje dlouhou přípravu a vysoké náklady, a mnoha přístavům tudíž přináší problémy. Za klíčovou překážku náležité integrace přístavů do logistických řetězců bylo rovněž označeno nedostatečné vnitrozemské spojení, zejména se železnicí. Problémy s kapacitou infrastruktury v některých přístavech a pozemním přístupem k nim mohou mít dopad na pozemní dopravní toky v Evropě, neboť se například může stát, že se obchodní toky směřující do Společenství soustředí pouze na několik málo hlavních přístavů. Distribuce zboží pozemní cestou pak může zhoršit problémy spojené s přetížením provozu a mít negativní dopad na celkové množství emisí z dopravy.

Vodní doprava v EU

Na straně druhé má vnitrozemská vodní doprava velké množství volné kapacity, která je již k dispozici nebo ji lze aktivovat s poměrně malými finančními zdroji. Propojuje hlavní námořní přístavy a spojuje hlavní průmyslová centra v zázemí, často souběžně se značně přetíženými dopravními koridory. Plné a účinné využití vnitrozemských vodních cest však stále ztěžují problémy a nedostatky.

Pokud jde o další rozvoj námořních dálnic, je třeba je vymezit co do cílů, rozsahu a kritérií pro veřejnou podporu jako stimul pro veřejné a soukromé iniciativy. Měl by se posílit „zelený rozměr“ námořních dálnic, pokud možno jako součást konceptu zelených nákladních koridorů. Měla by se rovněž zdůraznit jejich ekonomická životnost a zjednodušit jejich financování prostřednictvím různých nástrojů (na vnitrostátní úrovni a na úrovni Společenství).

Logistika nákladní dopravy

Logistika nákladní dopravy nabyla zásadního významu pro to, aby Společenství naplnilo potřeby ekonomiky udržitelným způsobem. Je založena na zásadě, že každý druh dopravy je využíván podle svých komparativních výhod v rámci účinných komodálních dopravních řetězců, a sehrává významnou roli tím, že pomáhá Společenství dosáhnout

jeho cílů v oblasti změny klimatu. Podporuje ekonomický růst a zároveň zefektivňuje nákladní dopravu jak z ekonomického, tak z environmentálního hlediska. Aby mohla logistika nákladní dopravy plně využít svůj potenciál růstu, musí politika TEN-T zajistit správnou infrastrukturní základnu, zejména pokud jde o intermodální terminály, železniční síť, kapacity námořních a říčních přístavů (včetně pozemního přístupu k námořním přístavům), parkovací plochy pro užitková vozidla a služby inteligentních dopravních systémů jako složky infrastruktury a také prostředky sledování a lokalizace zboží). Od rozvoje zelených koridorů v rámci koncepce logistiky nákladní dopravy se očekává, že posílí environmentální a inovativní rozměr. Komodální koncepce je však také významným aspektem přepravy cestujících, kde by měly být zajištěny plynulé toky mezi různými druhy veřejné dopravy (např. železniční – leteckou), silniční a veřejnou dopravou a dopravou na dlouhé vzdálenosti a městskou dopravou.

Otázka 5 Jak lze jednotlivé výše nastíněné aspekty nejlépe zohlednit v rámci celkové koncepce budoucího rozvoje TEN-T? Jaké další aspekty by se měly zohlednit?

Inteligentní dopravní systémy

Inteligentní dopravní systémy jsou uplatnitelné u všech druhů dopravy, neboť pomáhají optimalizovat jednotlivé druhy dopravy a zabezpečit plynulé propojení. Inteligentní dopravní systémy mají jednoznačný potenciál podporovat účinnost provozu a zlepšovat bezpečnost, ochranu a pohodlí uživatele. Až se EGNOS v roce 2009 a Galileo v roce 2013 stanou plně provozuschopnými, tento efekt dále vzroste. Inteligentní dopravní systémy jsou spojnicí mezi materiální infrastrukturou a stále inteligentnějšími vozidly, která ji využívají. Co je ale nejdůležitější, inteligentní dopravní systémy jsou rovněž klíčem k dosažení hlavních cílů politiky Společenství nejen v oblasti dopravy, v oblasti bezpečnosti (lépe informovaní a podporovaní uživatelé), zabezpečení (sledování, identifikace), účinnosti provozu, překonávání přetížení provozu (účinné řízení poptávky a vyvážení sítě různých druhů dopravy díky tvorbě cen a provádění ustanovení práva) a boje proti změně klimatu (energetická účinnost, ekologická jízda, zelené koridory a účinnější a efektivnější evropská komodální dopravní soustava prostřednictvím elektronické podpory nákladní dopravy (e-freight) a elektronické podpory námořní dopravy (e-maritime)). V letecké dopravě je například zavedení síťových systémů na evropské úrovni zásadní, mají-li být dosaženy cíle účinné, bezpečné a environmentálně udržitelné výkonnosti dopravy.

Vzhledem k jejich poměrně nízkým nákladům ve srovnání s vybudováním materiální infrastruktury a možnostmi kombinace a optimalizace investic veřejného a soukromého sektoru jsou společenské přínosy a návratnost investic značné – za předpokladu, že jejich zavedení bude koordinované, bude se týkat všech odvětví a bude zabezpečené v celé Evropě.

Otázka 6 Jak mohou inteligentní dopravní systémy jako součást TEN-T posílit fungování dopravní soustavy? Jak se mohou investice do systémů Galileo a EGNOS projevit ve zvýšení účinnosti a optimalizaci vyvážení poptávky po dopravě? Jak mohou inteligentní dopravní systémy přispět k rozvoji multimodální TEN-T? Jak mohou stávající příležitosti v rámci financování TEN-T být posíleny, aby nejlépe podporovaly realizaci plánu evropského rozvoje systému ERTMS v následujícím období finančního výhledu?

- *Inovace*

Dopravní infrastruktura, včetně inteligentních dopravních systémů, a odvětví vozidel mají významný inovační potenciál, a mohou tak posunout tradiční hranici mezi infrastrukturou a vozidly. Pokud jde o rozvoj TEN-T v nadcházejících desetiletích, vyvstávají otázky, jak bude třeba přizpůsobit infrastrukturu novým generacím inteligentních dopravních systémů a vozidel (např. dopady na infrastrukturu související s inteligentními vozidly) a jaké důsledky může mít inovace infrastruktury na kolejová vozidla.

Nové formy energie v dopravě si mohou vyžádat přizpůsobení infrastruktury (např. čerpací stanice). Nejnovější výzkum v oblasti elektrických a hybridních vozidel je povzbudivý díky možnosti přesunout problém emisí CO₂ z vozidel na elektrárny, kde ho lze řešit mnohem účinněji. V delším období by pro letectví a vodní dopravu mohly být velmi užitečné vodíkové technologie.

Vedle technologických inovací si cíl zajistit nejefektivnější využití infrastruktury rovněž může vyžádat inovace organizační povahy.

Otázka 7 Vyžadují posouvající se hranice mezi infrastrukturou a vozidly nebo poskytováním infrastruktury a způsobem jejího využití rozšíření koncepce projektu společného zájmu (v oblasti infrastruktury)? Pokud ano, jak by tato koncepce měla být definována?

- „Základní síť“ TEN-T?

Aby se TEN-T stala účinným základem pro všechny relevantní cíle dopravní politiky, a zdůraznila se tak její přidaná hodnota jako nedílné součásti společné dopravní politiky, bylo by možné různé výše uvedené „pilíře“ zkombinovat do podoby základní sítě TEN-T. Taková síť by mohla zahrnovat jak prioritní síť, tak koncepční pilíř, a odrážet tak potřebu pružnosti a tržní orientace. V průběhu času se také může vyvíjet, zajišťovat optimální integraci veškeré infrastruktury („materiální“ a inteligentní) a propojení mezi jednotlivými druhy dopravy a také působit jako hnací síla pro inovaci, jak technologickou, tak organizační. Základní síť TEN-T by se rovněž mohla stát základem pro použití různých inovativních přístupů, například co se týče tvorby cen za dopravu. Základní síť s jasně vymezenými evropskými cíli a nejvyššími prioritami v oblasti dopravní politiky i jiných politik EU (vnitřní trh, soudržnost, udržitelný rozvoj/změna klimatu atd.) by tudíž mohla být ve středu úsilí Společenství v souvislosti s politikou TEN-T.

Otázka 8 Byla by taková základní síť proveditelná na úrovni Společenství a jaké by byly její výhody a nevýhody? Jaké metody by se měly použít pro její koncepci?

3.2. Úroveň realizace

Politika TEN-T je pro evropského občana důvěryhodná jedině tehdy, pokud alternativy plánování odpovídají kapacitě k realizaci. Zvolená alternativa plánování musí proto odpovídat nástrojům pro její realizaci.

- Celkové financování projektů společného zájmu stanovených plány TEN-T

Přes veškeré úsilí významně posílit účinnost využívání infrastruktury a reagovat na poptávku co nejúčinnějším a nejudržitelnějším způsobem zůstává dokončení TEN-T významným finančním úkolem.

Pokud by měla být zachována globální síť, mělo by její dokončení obrovské finanční důsledky. Finanční nástroje Společenství ve své současné podobě neumožňovaly úplné a včasné dokončení všech dotčených projektů. Pokud by Společenství i přes toto omezení mělo zajistit, že všechna budoucí rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady v této věci budou řádně realizována, musely by členské státy zajistit dokončení velké části dotčených projektů samy. Vzhledem ke zpoždění, k nimž při dokončování této sítě v minulosti došlo, by se mohla požadovat větší odpovědnost členských států. „Funkce přístupu“ TEN-T, jak je uvedena ve Smlouvě, by možná též přešla pod plnou odpovědnost dotčených členských států.

Projekty zahrnuté v základní síti – menšího rozsahu než globální síť a zaměřené na prvky vysoce relevantní pro splnění cílů politiky TEN-T – by samozřejmě byly vysoce nákladné. Každý jednotlivý projekt společného zájmu by se však měl opírat o stanovené cíle Společenství a napomoci spolehlivosti odhadu celkových nákladů na realizaci TEN-T.

Plánování TEN-T by mělo umožnit co nejpřesnější odhad nákladů na síť jako celek. Cíle v oblasti realizace a odhady nákladů týkajících se hlavních směrů TEN-T, které mají obvykle 15–20letý časový horizont, by mohly být rozděleny do krátkodobého, střednědobého a dlouhodobého výhledu. To by mohlo poskytnout solidní základ pro diskuse o financování TEN-T jako celku, kde by členské státy, grantové nástroje Společenství a Evropská investiční banka nadále hrály významnou roli. Vzhledem k dlouhodobé povaze největších projektů TEN-T je rovněž důležité nahlížet na věc z perspektivy delší než jedno období finančního výhledu Společenství, aby bylo investorům možno poskytnout více jistoty pro celé období realizace projektu.

Dosavadní realizace TEN-T byla poznamenána enormním nárůstem nákladů. Ten byl způsoben obtížnými geologickými podmínkami, náročností technických řešení, změnami vytčení tras z důvodu veřejného mínění, nejistotou ohledně kapacitních norem na počátku projektů, opatřeními k zajištění souladu s právními předpisy v oblasti životního prostředí či proaktivními opatřeními v oblasti životního prostředí, zpožděními v realizaci a různými dalšími problémy. Pokud by byly kapacitní normy TEN-T stanoveny na plánovací úrovni, mohlo by to snížit nejistotu. Proaktivní podpora ze strany Komise prostřednictvím její koordinační úlohy by mohla různé problémy vyřešit a podpořit výměnu osvědčených postupů, a tím i spolehlivost odhadů a snazší realizaci projektu.

Široká paleta různých typů projektu zahrnutých do rozvoje TEN-T si žádá různá řešení, pokud jde o financování. S rostoucí tržní orientací v odvětví dopravy a úsilím směrem k optimalizaci infrastruktury by nyní měl růst počet projektů s plným potenciálem samofinancování. Provádění právních předpisů Společenství ve vztahu ke zpoplatnění infrastruktury a internalizaci vnějších nákladů by mělo dát členským státům další možnosti jak pro lepší řízení dostupných kapacit a optimalizaci dopravní soustavy, tak pro financování nové infrastruktury a nových technologií. Ve vhodných případech by rovněž mohla být intenzivnější úloha soukromého sektoru v realizaci projektu. Tam, kde lze očekávat zvýšení účinnosti, by se měly dále rozvíjet nástroje Společenství podporující partnerství veřejného a soukromého sektoru. Od nedávno vytvořeného evropského odborného centra pro partnerství veřejného a soukromého sektoru se očekává, že bude dále pomáhat rozšiřování zkušeností a podporovat rozsáhlejší mechanismy partnerství veřejného a soukromého sektoru.

Otázka 9 Jak mohou být stanoveny finanční potřeby TEN-T jako celku, a to v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu? Jaká forma

financování (veřejné či soukromé, ze zdrojů Společenství či členských států) nejlépe vyhovuje jednotlivým aspektům rozvoje TEN-T?

Otázka 10 Jakou pomoc lze poskytnout členským státům v oblasti financování a realizace projektů, které spadají do jejich odpovědnosti? Měla by se dále podpořit účast soukromého sektoru na realizaci infrastruktury? Pokud ano, jak?

- *Finanční nástroje Společenství na podporu realizace TEN-T*

Granty, zejména pak z rozpočtové linie pro TEN-T, Fondu soudržnosti a Evropského fondu pro regionální rozvoj, hrají významnou roli při přípravě projektu i při jeho realizaci. Granty jsou přidělovány na studie (od studií proveditelnosti po komplexní technické a environmentální studie a nákladné geologické průzkumy) – pomáhají tak překonat obtíže úvodních fází projektu, a na pracovní fázi. Klíčové je do budoucna v souvislosti s realizací politiky TEN-T zjednodušit přidělování grantů a přiřadit k nim evropskou přidanou hodnotu projektů, aby se zajistilo co nejlepší zhodnocení peněz Společenství.

Všechny projekty společného zájmu proto mohou být předmětem harmonizované a obecně uznávané analýzy nákladů a přínosů, kterou se stanoví evropská přidaná hodnota. Tato analýza by měla zahrnovat jak externí náklady, tak přínosy pro síť či soudržnost a zohlednit geografickou asymetrii mezi přínosy a finančními náklady na investice (jeden členský stát může například nést obzvláště vysoké náklady na realizaci projektu na svém území, zatímco jinému členskému státu může tato investice přinášet neúměrné přínosy). Analýza by měla umožňovat, aby granty z rozpočtu Společenství byly přidělovány spravedlivě a objektivně a omezily se na projekty, které představují přidanou hodnotou Společenství. Aby bylo financování Společenství co nejlépe využito ve prospěch cílů TEN-T, je třeba lépe koordinovat řízení všech dostupných rozpočtových zdrojů (rozpočet TEN-T, Fond soudržnosti, Evropský fond pro regionální rozvoj a úvěry od Evropské investiční banky).

Vedle poskytování grantů existují inovativní a slibné způsoby podpory projektů TEN-T jako nástroje pro úvěrové záruky zavedené v roce 2007 a facility v oblasti rizikového kapitálu (pilotní iniciativa pro poskytování kapitálu v rámci rozpočtu TEN-T). K zajišťování lepšího využití podpory Společenství, přizpůsobení podpory konkrétním potřebám projektu a umožnění účinného strukturování projektu může být rovněž zohledněna diversifikace portfolia. Inovativní nástroje by mohly zahrnovat eurobondy.

Otázka 11 Jaké jsou silné a slabé stránky stávajících finančních nástrojů Společenství a jaké nové nástroje jsou zapotřebí (včetně „inovativních“ nástrojů)? Jak lze zjednodušit kombinované využití financí z různých zdrojů Společenství na podporu realizace TEN-T?

- *Nefinanční nástroje Společenství na podporu realizace TEN-T*

Koordinace – evropští koordinátoři a „koordinace koridoru“

Evropští koordinátoři, které Komise jmenovala, aby pomáhali při přípravě a realizaci určitých prioritních projektů, se v řadě případů osvědčili jako velmi efektivní. Jejich úloha by mohla být rozšířena, aby pomáhali stimulovat realizaci většího počtu významných projektů TEN-T (v kombinaci se správně zaměřeným financováním v rámci finančních nástrojů EU). V tomto ohledu by kritické přeshraniční úseky měly zůstat obzvláště důležitou oblastí, což by zlepšilo pravděpodobnost úspěchu celého projektu.

Koordinace by mohla hrát zásadní roli v jakémkoli přístupu založeném na základní síti. Vedle „tradiční“ koordinace prioritních projektů prostřednictvím evropských koordinátorů podnikatelsky zaměřené projekty „zdola nahoru“ jako přeprava zboží po železnici a zelené koridory vyžadují řádnou přeshraniční koordinaci. Tento druh přístupu „koordinace podle koridorů“ by si vyžádal zapojení všech příslušných zúčastněných stran – poskytovatelů infrastruktury, provozovatelů, uživatelů a místních a regionálních správ, mají-li být řešení rozvíjena tak, aby byla přijatelná pro všechny a zároveň proveditelná po technické, ekonomické i finanční stránce. Aby byla udržitelná, měla by zahrnovat všechny příslušné složky infrastruktury (např. v případě železničních nákladních koridorů: kritická místa, která je třeba odstranit, intermodální terminály, propojení s přístavy, vybavení ERTMS a inteligentními dopravními systémy). Pro účely financování ze strany Společenství by měly tyto projekty být považovány za nový druh „evropských projektů“, k nimž by se mělo přistupovat spíše jako k celku, než jim poskytovat roztržitou podporu.

Přístupy ke koridorům by se mohly vztahovat jak na koridory, kde jsou dopady na infrastrukturu poměrně malé, ale kde lze v krátkém období dosáhnout významných přínosů, tak na koridory zahrnující kritické dlouhodobé projekty, např. transalpské a transpyrenejské projekty. V druhém případě může přístup vyžadovat průběžná infrastrukturní řešení, a tím pomoci zlepšit ekonomickou stránku celého projektu.

Otevřená metoda koordinace

Použití otevřené metody koordinace na TEN-T by mohlo pomoci k vytvoření společného pracovního rámce pro Komisi, výkonnou agenturu pro TEN-T a členské státy a poskytovat společnou znalostní základnu o síti TEN-T. Otevřená metoda koordinace probíhá prostřednictvím informačního systému TENtec a jeho portálu a umožní hlavním skupinám uživatelů přístup k údajům uloženým v databázi TENtec a mapám z geografického informačního systému (GIS) s údaji o TEN-T a aktualizovat je. Užitečným komunikačním nástrojem pro poskytování informací o práci Komise v souvislosti s TEN-T by bylo rovněž bylo umožnění přístupu veřejnosti (např. ke zprávám a mapám s informacemi o síti). Systematičtější a úplnější podávání informací o celkovém rozvoji politiky TEN-T je důležité pro zvýšení povědomí občanů o jejích přínosech.

Za způsob, jak členské státy podpořit k investicím do TEN-T, by se rovněž mělo považovat referenční srovnávání. Například stanovení norem výkonnosti by mohlo pomoci k určení kapacit pro různé typy infrastruktury a sloužit jako základ pro optimalizaci využití infrastruktury a určení úzkých míst. V tomto ohledu již existuje kladná zkušenost z odvětví uspořádání leteckého provozu, naopak v odvětví železniční dopravy se určení kapacity infrastruktury ukázalo jako obtížné. Výměna osvědčených postupů slibuje množství příležitostí pro snazší realizaci projektu, a to v oblasti řízení hlavních projektů, přístupů k partnerství veřejného a soukromého sektoru a zohlednění environmentálních aspektů při plánování infrastruktury.

Otázka 12 Jak by bylo možné zlepšit stávající nefinanční nástroje a jaké nové nástroje by mohly být zavedeny?

4. MOŽNÉ ALTERNATIVY DALŠÍHO ROZVOJE TEN-T

U otázek uvedených v bodu 3 zvažuje Komise tři alternativy dalšího možného rozvoje TEN-T.

- (1) Udržení současné struktury dvou úrovní s globální sítí a (neprovázanými) prioritními projekty.
- (2) Omezení TEN-T na jedinou úroveň (prioritní projekty, pokud možno provázané v prioritní síti).
- (3) Struktura dvou úrovní s globální sítí a základní sítí sestávající z geograficky vymezené prioritní sítě a koncepčního pilíře na podporu integrace různých aspektů dopravní politiky a dopravní infrastruktury.

Tabulka 1 uvádí výhody a nevýhody těchto tří alternativ.

Otázka 13 Která z těchto alternativ je nejvhodnější a proč?

5. INFORMACE PRO RESPONDENTY ZELENÉ KNIHY

Konzultace k otázkám nastíněným v zelené knize bude otevřena do 30/04/2009.

Příspěvky lze posílat na adresu Evropské komise, GŘ pro energetiku a dopravu:

European Commission

DG Energy and Transport

TEN-T

B-1049 Brussels

E-mailová adresa: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Evropská komise bude analyzovat výsledky této konzultace a použije je jako vstup pro svou práci při koncipování této oblasti politiky. Upozorňujeme, že pokud autoři výslovně neodmítnou při zaslání svého příspěvku dát souhlas s jeho zveřejněním, mohou být příspěvky i jména autorů zveřejněny.

Strukturální alternativy pro koncipování TEN-T

Alternativa	Název	Popis	Očekávané přínosy/nevýhody, které je třeba řešit
(1)	Dvě úrovně: globální síť a prioritní projekty (současná struktura)	<p>Úroveň 1: Globální síť (plány pro jednotlivé druhy dopravy a systémy uspořádání provozu, jak jsou zahrnuty v současných hlavních směrech TEN-T) zachovaná v současné podobě.</p> <p>Úroveň 2: Přístup založený na prioritních projektech zachovaný v současné podobě.</p> <p>Přezkum a případná revize založená na ustanoveních současných hlavních směrů TEN-T, článku 22 a čl. 23 odst. 3:</p> <p>Globální síť a prioritní projekty mohou být revidovány jako součást přezkumu hlavních směrů na základě dvouletých zpráv o realizaci.</p> <p>Prioritní projekty budou do roku 2010 předmětem zprávy o pokroku; v případě potřeby mohou být navrženy změny seznamu projektů.</p>	<p><u>Přínosy:</u></p> <p>Úroveň 1: významný prostředek pro různé cíle dopravní politiky (realizace interoperability, bezpečnosti a provádění dalších právních předpisů) a v budoucnu případně nových technologií, zpoplatnění infrastruktury atd. Zajišťuje rovněž funkci přístupu pro regiony.</p> <p>Úroveň 2: „viditelná část“ politiky TEN-T: je předmětem soustředěné finanční podpory Společenství a koordinačních iniciativ Komise. Měřitelné výsledky se zaznamenatelným účinkem na cíle v oblasti vnitřního trhu, soudržnosti a udržitelné dopravy.</p> <p><u>Nevýhody:</u></p> <p>Úroveň 1: žádné prostředky na úrovni Společenství pro zajištění úplné a včasné realizace projektů.</p> <p>Úroveň 2: účinek sítě není na evropské úrovni optimalizován.</p> <p><u>Přínosy:</u></p> <p>Umožňuje soustředění nástrojů Společenství na nejvyšší priority, nabízí lepší perspektivu pro úplné dokončení sítě v rámci stanoveného harmonogramu. Vysoká viditelnost a důvěryhodnost politiky Společenství.</p> <p><u>Nevýhody:</u></p> <p>Globální síť s dopravní politikou a funkcí přístupu zaniká coby síť Společenství v důsledku chybějících prostředků k zajištění řádné realizace.</p>
(2)	Jediná úroveň: prioritní projekty – případně v rozšířené podobě	<p>Jediná úroveň: Prioritní projekty v současné podobě (v případě nutnosti pozměněné) doplněné prioritními potřebami infrastruktury vyplývajícími z požadavků různých dopravních služeb. Prioritní projekty mohou být případně propojeny a v případě potřeby pozměněny v rámci prioritní sítě.</p>	

(3) Dvě úrovně: Úroveň 1: Globální síť (plány pro jednotlivé druhy dopravy a globální síť a systémy uspořádání provozu, jak jsou zahrnuty v současných „základní síť“ hlavních směrech TEN-T) zachovaná v současné podobě.

Úroveň 2: „Základní síť“ sestávající z:

a) „geografického pilíře“ (konkrétně geograficky vymezeného). To zahrnuje „prioritní síť“ (vychází ze současného přístupu založeného na prioritních projektech), která spojuje a dle potřeby rozšiřuje hlavní nadnárodní osy, významné uzly jako intermodální body sítě (přístavy, letiště, nákladní terminály atd.) a hlavní evropská opatření v oblasti inteligentních dopravních systémů;

b) „koncepčního pilíře“ představujícího základ pro postupné určení projektů, koridorů a součástí sítě. Pilíř vychází z potřeb služeb v krátkodobém, střednědobém a dlouhodobém horizontu; je vysoce podnikatelsky zaměřený. Tento pilíř je vymezen pomocí koncepčních rysů jako cíle, kritéria atd. a poskytuje základ pro transparentní a objektivní určení projektu (rovněž jako základ pro možné financování ze strany Společenství).

Přínosy:

Úroveň 1: jak je uvedeno v alternativě (1).

Úroveň 2: má vyšší potenciál pro dosažení skutečných účinků sítě a následné zdůraznění závazků členských států k dokončení této sítě. Poskytuje rovněž referenční základ pro dopravní politiku, budoucí inovace (účinné využití infrastruktury, komodální koncepci, logistiku, nové technologie atd.) a cíle týkající se omezení emisí.

Celkově: umožňuje soustředění (finančních a koordinačních) nástrojů Společenství na úplné dokončení sítě; zlepšuje účinnost, viditelnost a důvěryhodnost politiky. Vytváří solidní základ pro vyjednávání rozpočtu Společenství pro období 2014–2020.

Nevýhody:

Úroveň 1: nedostatek prostředků k plnému zajištění a včasné realizaci při současném zajištění významných funkcí pro dopravní politiku a přístup k síti.

Úroveň 2: zahrnutí „nejistých“ faktorů do plánování TEN-T, kterou lze vymežit pouze pomocí cílů a kritérií, nikoli konkrétních projektů.