

**Stanovisko Výboru regionů k tématu Zelená kniha TEN-T: přezkum politiky**

(2010/C 79/05)

## VÝBOR REGIONŮ

- vyzývá členské státy, aby v rámci přezkumu finančního výhledu na období 2009–2010 v polovině období zvrátily drastické snížení rozpočtu na TEN-T;
- má za to, že je žádoucí transevropská dopravní síť, jež se bude omezovat na dopravní osy, které rozhodujícím způsobem přispívají k dosažení strategických cílů Evropské unie – zejména územní soudržnosti – v dlouhodobé perspektivě („hlavní sítě“) a v rámci dvouúrovňové struktury s globální sítí TEN-T a hlavní dopravní sítí; udržení globální sítě pro nejdálčenější regiony bez prioritních projektů představuje jedinou příležitost, jak mít prospěch ze služeb dopravní infrastruktury financované Evropskou unií, a zároveň je tím zaručena dostupnost všech regionů;
- domnívá se, že síť TEN-T by měla zejména zahrnovat infrastrukturu kolem velkých měst, aby se snížil počet silnic, které využívá zároveň jak dálková doprava, tak každodenní příměstská doprava s tím, že je nutné hledat i alternativní řešení využíváním oblastí bez dopravního přetížení;
- pro realizaci velmi rozsáhlých projektů považuje za nezbytné, aby v rámci celkových plánů financování byly uzavírány smlouvy na evropské dotace, což dnešní postupy přidělování evropských dotací neumožňují, protože jsou omezeny na rozpočtové období sedmi let (které je kratší než doba realizace těchto rozsáhlých projektů);
- navrhuje, aby byly na základě nově definované sítě TEN-T mezi EU a každým státem podepsány „programové smlouvy“, které by zakotvily jejich vzájemné závazky, pokud se jedná o financování a časový plán realizace; tyto programové smlouvy by měly pokrývat nejen infrastrukturu, jež tvoří součást TEN-T, ale i sekundární infrastrukturu, již se státy (či regiony) zaváží realizovat, aby tak zajistily hladký chod hlavních sítí.

**Zpravodaj:** pan DACLIN, místostarosta města Lyonu (FR/SES)

**Odkaz**

ZELENÁ KNIHA TEN-T: přezkum politiky – směrem k lépe integrované transevropské dopravní síti ve službách společné dopravní politiky

KOM(2009) 44 v konečném znění

**I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ**

VÝBOR REGIONŮ,

**K základům budoucí politiky TEN-T**

1. vítá důkladnou revizi politiky TEN-T, jež se zdá nezbytná proto, že v realizaci sítě naplánované v roce 1996 byla zjištěna významná zpoždění, a dále i z důvodu omezení evropského rozpočtu pro dopravu, a poznamenává, že kvůli finanční krizi je nutnost optimalizace investic, které mají být v rámci TEN-T realizovány, ještě naléhavější;

2. zdůrazňuje, že v současné době hospodářské krize představuje rozvoj TEN-T a integrace dopravy v Unii a sousedních zemích významný úkol k zajištění dlouhodobé životaschopnosti vnitřního trhu a územní, hospodářské a sociální soudržnosti v Unii; vyzývá členské státy, aby v rámci přezkumu finančního výhledu na období 2009–2010 v polovině období zvrátily drastické snížení rozpočtu na TEN-T;

3. konstatuje, že toto stanovisko je významným doplněním již dříve přijatých stanovisek – zejména stanovisek k „ekologizaci dopravy“ či k „mobilitě ve městech“;

4. upozorňuje Komisi na to, že rozvoj dopravní infrastruktury je neoddelitelně spjat se dvěma dalšími složkami dopravní politiky – s politikou v otázkách tvorby cen za dopravu a její regulace (např. prostřednictvím směrnice o euroznámce) na jedné straně a na druhé straně se zvyšováním účinnosti, kvality a bezpečnosti dopravy (např. prostřednictvím rozvoje železniční interoperability); doporučuje proto Komisi, aby tyto tři složky rozvíjela společně a současně;

5. by si přál, aby byl kladen větší důraz na cíle udržitelného rozvoje a na ochranu životního prostředí, a aby politika TEN-T v důsledku toho podporovala dopravu šetrnější k životnímu prostředí (železniční, námořní a říční dopravu);

6. navrhuje, aby byla zvláštní pozornost věnována existenci oblastí, které jsou citlivé z hlediska životního prostředí, jako jsou pobřežní a horské oblasti, kde by měla být přijata specifická opatření na podporu převodu zboží ze silnic na železnici či na námořní dálnice;

7. lituje, že zelená kniha více nezdůrazňuje význam dopravy v územním plánování v Evropě, a v plném souladu se zásadou územní soudržnosti připomíná, že jedním ze základních cílů TEN-T je přispět k větší rovnováze mezi regiony tak, že umožní

volný pohyb osob a zboží zejména mezi okrajovými či méně rozvinutými regiony a velkými evropskými hospodářskými centry, a tak poskytne těmto regionům nezbytné hospodářské impulzy; co se týče nejvzdálenějších regionů, bude zohledněno jejich právo na dostupnost;

**K plánování sítě**

8. má za to, že je žádoucí transevropská dopravní síť, jež se bude omezovat na dopravní osy, které rozhodujícím způsobem přispívají k dosažení strategických cílů Evropské unie – zejména územní soudržnosti – v dlouhodobé perspektivě („hlavní sítě“) a v rámci dvouúrovňové struktury s globální sítí TEN-T a hlavní dopravní sítí;

9. zastává názor, že v případě globální sítě TEN-T by měl být s přihlédnutím k dohodnutým metodám a obecným zásadám na úrovni Společenství vytvořen flexibilní systém, který by umožnil účinné a rychlé začlenění různých částí nebo složek sítě (nové přístavy, letiště, železniční uzly atd.) do sítě TEN-T;

10. domnívá se, že je naprosto nutné rozlišovat mezi sítěmi pro přepravu zboží a cestujících, jež mají odlišný účel i povahu, a přál by si, aby byly jasněji vymezeny priority těchto dvou typů sítí tam, kde je to opodstatněné (dnes často dochází k rozhodnutím ve prospěch osobní dopravy); z důvodu nedostatku finančních prostředků je při budování celkové sítě TEN-V nutné stanovit priority, přičemž prostředky by měly být použity cíleně k odstraňování problematických míst v síti;

11. je toho názoru, že toto rozlišování by nevyklučovalo úzkou koordinaci při vymezování a realizaci těchto dvou sítí, ani by nebránilo tomu, aby byla přeprava zboží i cestujících zajišťována prostřednictvím jedné a téže infrastruktury, ať již dočasně či trvale, pokud se budou zároveň efektivně řešit potřeby služeb osobní dopravy a přepravy zboží;

12. doporučuje, aby byly do transevropských „hlavních sítí“ pro přepravu zboží a osob začleněny současné „prioritní projekty“, které by mohly být rozšířeny na další projekty, a veškerá infrastruktura nutná pro zajištění kontinuity dopravy (včetně infrastruktury omezeného rozsahu, která umožňuje rychlé zlepšení účinnosti, kvality a bezpečnosti dopravy). Tak vzniknou koridory, které odpovídají přáním občanů;

13. domnívá se, že součástí nově definované sítě TEN-T by měly být rovněž dopravní uzly, které se nacházejí v hlavních sítích a které mají značný význam pro soudržnost a ekonomiku regionů Společenství. Na dopravních uzlech dochází k velké tvorbě hodnot právě proto, že jsou multimodálně vybaveny. Tyto uzly jsou hlavním zdrojem přetížení provozu a dalších nedostatků v účinnosti; síť TEN-T by měla zejména zahrnovat infrastrukturu kolem velkých měst, aby se snížil počet silnic, které využívá zároveň jak dálková doprava, tak každodenní příměstská doprava s tím, že je nutné hledat i alternativní řešení využíváním oblastí bez dopravního přetížení;

14. soudí, že je důležité, aby byla síť TEN-T vymezena v logice intermodality a byla tudíž rozšířena o velká centra, která poskytují propojení jednotlivých druhů dopravy a logistiku (nádraží, letiště, přístavy, intermodální terminály), i o sekundární infrastrukturu, která zajišťuje obsluhu těchto center a jejich návaznost na hlavní síť. V tomto smyslu by se měl také zohlednit námořní rozměr určitých pozemních koridorů jako základní osy pro prioritní síť u přepravy zboží po železnici, která je napojena na námořní dopravu přes železniční spojení s hlavními uzly intermodální dopravy (přístavy a logistickými platformami);

15. domnívá se, že je také důležité, aby byly v evropském měřítku strategicky významné přístavy, zvláště pak ty, jež jsou napojeny na multimodální evropské platformy, přes něž prochází podstatná část evropského zahraničního obchodu a které mohou mít větší roli v obchodech v rámci EU, účinně propojeny s vnitrozemskými oblastmi prostřednictvím železniční a říční sítě TEN-T, a žádá větší rozvoj mořských dálnic, neboť jsou flexibilní alternativou, jsou šetrné k životnímu prostředí a usnadňují integraci odlehklých a nejvzdálenějších oblastí. Při napojení evropských přístavů na vnitrozemí by měla být udělena prioritní železnici a vnitrozemským vodním cestám;

16. zdůrazňuje, že je potřeba, aby se města a místní a regionální orgány úzce zapojily do vymezování sítě TEN-T a jejich priorit (aby byl zejména zajištěn soulad s místním a regionálním plánováním dopravy) a obzvláště do vymezování dopravních center a sekundární infrastruktury, neboť rozvoj měst a regionů velkou měrou závisí na dopravní infrastruktuře, a ty z tohoto důvodu nesou určité náklady a jsou vystaveny různým dopadům;

17. konstatuje, že na rozdíl od plánování založeného na hlavní síti, rozsah současné „globální sítě“ podkopává účinný rozvoj TEN-T; podporuje vzhledem k těmto skutečnostem omezení globální sítě pouze na uplatňování právních předpisů o interoperabilitě, bezpečnosti a fondech soudržnosti. Poznává, že udržení globální sítě pro nejvzdálenější regiony bez prioritních projektů představuje jedinou příležitost, jak mít prospěch ze služeb dopravní infrastruktury financované Evropskou unií, a zároveň je tím zaručena dostupnost všech regionů. Globální síť by mohla být hodnocena podle jasně definovaných kritérií týkajících se evropské přidané hodnoty;

18. je nakloněn ambiciózní politice zacílené na rozvoj „inteligentních“, intermodálních a interoperabilních systémů, pokud jde o provoz a informování uživatelů, protože mohou výrazně přispět k účinnosti přepravy zboží i cestujících, a doporučuje zejména, aby byl v oblasti mezinárodní železniční osobní dopravy zaveden integrovaný systém prodeje jízdenek;

19. doporučuje, aby se i nadále pracovalo na standardizaci technických předpisů (podle vzoru norem přijatých již dříve pro železniční dopravu) a dopravních operačních systémů tak, aby nabízely jednotný rámec pro různé vnitrostátní infrastruktury a umožnily interoperabilitu mezi místními dopravními systémy a standardy, avšak aniž by ukládaly místním a regionálním orgánům zodpovědným za oblast dopravy konkrétní standardy;

20. požaduje vyjasnění a upřesnění, co se v zelené knize rozumí „koncepčním pilířem“, protože současná definice má příliš obecnou povahu a tak není možné k ní vyjádřit stanovisko;

## K realizaci politiky TEN-T

21. má za to, že je nutné soustředit evropské dotace na omezenější počet projektů, a to na prvním místě na největší nadnárodní projekty, které jsou často přehlíženy, protože státy věnují větší pozornost projektům čistě vnitrostátním, a dále na projekty, které umožní rychlé zvýšení účinnosti, environmentální udržitelnosti, kvality a bezpečnosti dopravy; jakékoliv případné rozhodnutí v této oblasti by se přitom mělo zakládat na přísném posouzení evropské přidané hodnoty. Přijetí opatření na spolufinancování a jinou podporu přitom nesmí mít žádný vliv na hospodářskou soutěž. Odpovídající důkaz by měl být nedílnou součástí procesu schvalování;

22. je příznivě nakloněn tomu, aby byly na evropské úrovni přijaty metody hodnocení ze socioekonomického hlediska, jež by umožnily porovnávat projekty na harmonizovaném základě a hodnotit jejich „evropskou přidanou hodnotu“;

23. upozorňuje nicméně Komisi na rizika, která by mohlo představovat poskytování evropského financování pouze na tomto základě, protože metody hodnocení ze socioekonomického hlediska často využívají jen určitá stanovená kritéria, a nemohou tak zohlednit všechny faktory, které se při rozhodování uplatňují, a to zejména pokud se jedná o územní plánování, územní soudržnost a dostupnost;

24. zdůrazňuje, že je nutné, aby hlavní směry obsahovaly ustanovení, která zajistí, že každý členský stát bude definovat strukturu, jejímž prostřednictvím budou moci místní a regionální orgány, které jsou právně zodpovědné za plánování dopravy a řízení sítě, být plně zapojeny do procesu vytváření a zavádění hlavních směrů TEN-T, což je nejlepší způsob, jak zajistit harmonický rozvoj místních, regionálních, národních sítí a sítě TEN-T;

25. má za to, že pro realizaci železniční, námořní a říční infrastruktury, která je nejšetrnější k životnímu prostředí, má zásadní význam to, aby byl zaveden cenový i předpisový rámec, jenž by této infrastruktuře napomáhal, a přeje si proto, aby byla v této oblasti vedena ambiciózní politika, a to i prostřednictvím internalizace vnějších nákladů či evropské podpory určené provozovatelům nákladní dopravy, aby využívali udržitelných druhů dopravy, jako je železnice či námořní doprava (např. Ecobonus);

26. domnívá se, že je nutné spolu s realizací sítě TEN-T přijmout opatření zacílená na zvýšení účinnosti a kvality dopravy a zejména na odstranění technických překážek a překážek v oblasti právních předpisů, které brání přechodu hranic; tato nenákladná opatření by mohla přinést významné výsledky;

27. poznamenává, že nesouhlas obyvatelstva či místních a regionálních orgánů s určitými projekty infrastruktury zejména z důvodu nepřijemnosti, které staveniště způsobují, může způsobit významná zpoždění a dodatečné náklady;

28. navrhuje proto, aby se evropské financování rozšířilo i na činnosti, jež státy a místní a regionální orgány provádějí po veřejné konzultaci pro přípravu území na rozsáhlou stavební činnost (například pokud jde o odbornou přípravu místní pracovní síly, ubytování pracovníků, přizpůsobení místní hospodářské struktury potřebám stavební činnosti atd.), díky čemuž by tato staveniště byla i zdrojem pozitivních dopadů na tato území;

29. navrhuje také, aby se evropské financování rozšířilo na určité doprovodné investice, kterými by se účinněji řešila omezení v oblasti životního prostředí;

30. pro realizaci velmi rozsáhlých projektů považuje za nezbytné, aby v rámci celkových plánů financování byly uzavírány smlouvy na evropské dotace, což dnešní postupy přidělování evropských dotací neumožňují, protože jsou omezeny na rozpočtové období sedmi let (které je kratší než doba realizace těchto rozsáhlých projektů);

31. navrhuje, aby byly na základě nově definované sítě TEN-T mezi EU a každým státem podepsány „programové smlouvy“, které by zakotvily jejich vzájemné závazky, pokud se jedná o financování a časový plán realizace; tyto programové smlouvy by měly pokrývat nejen infrastrukturu, jež tvoří součást TEN-T, ale i sekundární infrastrukturu, již se státy (či regiony) zavazují realizovat, aby tak zajistily hladký chod hlavních sítí;

32. poznamenává, že nástroje financování zavedené Evropskou unií (např. záruka za úvěr a rizikový kapitál) jsou vhodné pro projekty, v nichž na sebe soukromý sektor bere tržní rizika, a to zejména pro silniční projekty, v nichž může být finanční příspěvek soukromého sektoru zásadní (tyto projekty mohou obecně být realizovány formou koncesní smlouvy);

33. konstatuje naopak, že se tyto nástroje příliš nehodí pro projekty železniční, přístavní a intermodální nákladní dopravy, které až na výjimky neumožňují přenést tržní riziko na soukromý sektor, a z tohoto důvodu je v jejich případě finanční příspěvek soukromého sektoru jen okrajový;

34. má za to, že zavedení eurobondů by umožnilo rychlejší dokončení prioritních projektů, pokud bude díky nim možné zvýšit podíl financování ze strany Společenství;

35. domnívá se, že realizaci některých velkých projektů mohou napomoci partnerství veřejného a soukromého sektoru navzdory tomu, že jsou po smluvní stránce složitá, a to na jednu stranu tím, že umožní rozšíření veřejných dotací, a na druhou stranu tím, že mohou využít praktické provozní zkušenosti soukromého sektoru, avšak tento způsob financování zásadním způsobem nemění střednědobou ekonomickou rovnováhu;

36. domnívá se, že rozvoj tohoto typu financování by byl snazší, pokud by se vyjasnila pravidla Společenství týkající se partnerství veřejného a soukromého sektoru;

37. kladně hodnotí rozšíření úlohy evropských koordinátorů, kteří dnes mají na starosti pouze prioritní projekty, o „hlavní síť“ nově definované sítě TEN-T;

38. navrhuje, aby se koordinátoři aktivně účastnili i vymezování a provádění opatření zacílených na zvýšení účinnosti, kvality a bezpečnosti dopravy, jak je tomu již v případě některých prioritních projektů;

39. je toho názoru, že existuje jiný druh koordinace, který by bylo možné nazvat koordinací prostřednictvím makrozón. Spočívala by v rozdělení EU na zóny s podobnými rysy a charakteristikami, což by umožňovalo státům, jež jsou si blízké, lepší spolupráci. Navíc by usnadnila koordinaci v případě rozsáhlých koridorů, u nichž výchozí a cílové regiony mají jen málo společného.

V Bruselu dne 7. října 2009

předseda  
Výboru regionů  
Luc VAN DEN BRANDE