



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 21.3.2007  
KOM(2007) 135 v konečném znění

## **SDĚLENÍ KOMISE**

**Transevropské sítě: Směrem k integrovanému přístupu**

{SEK(2007) 374}

## Obsah

1.	Úvod.....	3
2.	Transevropské sítě: stav ke konci roku 2006 .....	3
2.1.	Transevropské dopravní sítě .....	4
2.2.	Transevropské energetické sítě .....	6
2.3.	Transevropské telekomunikační sítě.....	6
3.	otázky, kterými se řídicí skupina zabývala .....	7
3.1.	Vzájemná součinnost v rámci transevropských sítí .....	8
3.2.	Ohled na životní prostředí a transevropské sítě .....	9
3.3.	Využívání nových technologií v oblasti transevropské dopravní sítě.....	10
3.4.	Financování transevropských sítí.....	11
3.4.1.	Kombinování zdrojů.....	11
3.4.2.	Financování velkých prioritních projektů .....	12
3.4.3.	Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP).....	13
4.	Závěr .....	16

## 1. ÚVOD

Rozvoj, propojení, lepší integrita a koordinace v rozvoji transevropských sítí v oblastech energetických, dopravních a telekomunikačních infrastruktur jsou ambiciózními cíli Smlouvy<sup>1</sup> a hlavních směrů pro růst a zaměstnanost<sup>2</sup>.

Transevropské dopravní, energetické a telekomunikační sítě jsou „kardiovaskulárním systémem“ našich ekonomik. Pokud nefungují dobře, je to na úkor konkurenceschopnosti. Jejich rozvoj je zásadním bodem na pořadu jednání Výboru pro růst a zaměstnanost.

Transevropské sítě (TEN) také přispívají k posílení konkurenceschopnosti EU pomocí velkých průmyslových programů, které mají strategický význam pro nezávislost Unie, jako jsou GALILEO, ERTMS a SESAR. Transevropské sítě (TEN) dále umožňují prostřednictvím telekomunikačních sítí rozšíření a účinné užívání informačních a komunikačních technologií; energetické sítě zajišťují dodávky energie. Udržitelné využívání zdrojů je přitom jedním ze zásadních prvků politiky TEN, protože podporuje prioritní projekty nejvíce šetrné k životnímu prostředí.

Komise zřídila na žádost svého předsedy dne 20. července 2005 řídicí skupinu složenou z členů Komise, kterých se problematika transevropských sítí blíže týká.

Skupině předsedal komisař pro dopravu a tvořili ji komisaři pro informační společnost, pro oblast životního prostředí, pro hospodářské a měnové záležitosti, pro regionální politiku, pro finanční plánování a rozpočet, pro vnitřní trh a pro energii.

Úkolem skupiny bylo definovat společný přístup s cílem zlepšit koordinaci práce Společenství při budování transevropských dopravních, energetických a telekomunikačních sítí.

Sdělení hodnotí stav uvedených transevropských sítí: dopravní, energetické a telekomunikační. Dále pojednává o konkrétních otázkách, které se vyvstaly na jednáních řídicí skupiny.

## 2. TRANSEVROPSKÉ SÍTĚ: STAV KE KONCI ROKU 2006

Rozvoj transevropských sítí je zásadním prvkem pro vytváření vnitřního trhu a upevňování hospodářské a sociální soudržnosti. Za tímto účelem musí Společenství podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních sítí, jakož i přístup k těmto sítím<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Články 154, 155 a 156 Smlouvy.

<sup>2</sup> Hlavní směry pro růst a zaměstnanost (2005–2008) č. 9, 10, 11 a 16.

<sup>3</sup> Článek 154 Smlouvy.

## 2.1. Transevropské dopravní síť

Moderní dopravní infrastruktury urychlují a usnadňují dopravu zboží a osob mezi členskými státy a umožňují tak zvyšovat konkurenceschopnost Unie.

Na zasedání Evropské rady v Essenu bylo určeno čtrnáct prioritních projektů, které jsou vyjmenovány v prvním rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě v roce 1996<sup>4</sup>. Tento seznam byl doplněn v roce 2004 v souvislosti s rozšířením EU nejdříve o 10 a dále o 12 nových členských států. Transevropské dopravní síť (TEN-T) od té doby zahrnují třicet prioritních projektů, které mají být dokončeny do roku 2020. Komise přitom nedávno zdůraznila nutnost rozšířit transevropské dopravní síť směrem k sousedním státům<sup>5</sup>.

Realizace těchto velkých projektů se oproti původnímu harmonogramu potýká se zpožděním. Důležité projekty však buď byly, nebo budou dokončeny do konce roku 2007: stálé spojení Øresund (spojuje Švédsko s Dánskem, dokončeno v roce 2000, letiště Malpensa (Itálie, dokončeno v roce 2001), železniční trať Betuwe (spojující Rotterdam s německou hranicí, dokončena v roce 2007) nebo dále PBKAL (vysokorychlostní vlak na trase Paris-Brusel/Brusel-Kolín-Amsterdam-Londýn, dokončeno v roce 2007).

Z těchto třiceti prioritních projektů se týká osmnáct železnic a dva vnitrostátních a námořních přístavů. Upřednostňovány jsou ty druhy dopravy, které zohledňují problematiku životního prostředí.

Vytvoření transevropských sítí si žádá značné finanční prostředky. Pouze výstavba prioritních projektů bude stát 280 miliard EUR z celkových nákladů na transevropskou síť, které činí 600 miliard EUR. Aby se dodržel termín, tedy rok 2020, bude pouze na financování prioritních projektů zapotřebí 160 miliard EUR v průběhu finančního programového období 2007–2013. Dvě mapky, které jsou součástí přílohy I tohoto sdělení, zaznamenávají stav realizace těchto třiceti prioritních projektů k dnešnímu dni a ke konci víceletého finančního rámce v roce 2013. Jasně z nich vyplývá, jak velká část této sítě zůstává zatím nedokončena a kolik úsilí je třeba ještě vyvinout do roku 2013, aby se dostalo přijatým závazkům.

V průběhu finančního programového období 2000–2006 poskytla Evropská unie finanční prostředky na budování TEN-T prostřednictvím těchto tří finančních nástrojů:

- Rozpočet ve výši 4,2 miliardy EUR určený na rozvoj transevropské dopravní sítě na finančního programové období 2000–2006. Dotace přidělené na základě stávajícího finančního nařízení pro oblast transevropských dopravních sítí (TEN-T)<sup>6</sup> umožnily spolufinancovat tyto projekty do výše 10 % v případě vnitrostátních úseků a do výše 20 % v případě úseků přeshraničních.

---

<sup>4</sup> Rozhodnutí č. 1692/96/ES, (Úř. věst. L 228, 9.9.1996).

<sup>5</sup> KOM(2007) 32, 31.1.2007.

<sup>6</sup> Nařízení (ES) č. 807/2004 ze dne 21. dubna 2004, (Úř. věst. 143, 30.4.2004).

- Transevropské dopravní sítě také získaly 16 miliard EUR z Fondu soudržnosti. Z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF) bylo investováno 34 miliard EUR do dopravy, z čehož jedna část i do TEN-T (investice do železniční, silniční, dálniční a přístavní infrastruktury...).
- Půjčky Evropské investiční banky (EIB) ve výši 37,9<sup>7</sup> miliard EUR.

V rámci finančního rámce na období 2007–2013 byla vyhrazena částka ve výši 8,013 miliardy EUR na rozvoj transevropské dopravní sítě. Na zasedání Rady dne 12. prosince 2006 bylo dosaženo politické dohody o návrhu nařízení<sup>8</sup>, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí na programové období 2007–2013. Tento návrh nařízení stanoví maximální výši spolufinancování Společenství v případě studií na 50 % a podle typu projektu od 10 % do 30 %.

Evropský fond pro regionální rozvoj (EFRR) a Fond soudržnosti budou nadále největšími zdroji pomoci Společenství pro spolufinancování projektů transevropské dopravní sítě v průběhu finančního programového období 2007–2013.

Prostředků, které nabízí politika soudržnosti, musí být plně využito, neboť značný počet prioritních projektů se nachází na územích, jež z ní budou čerpat jen málo prostředků. Stejně jako v období 2000–2006, několik desítek miliard EUR bude poskytnuto pro spolufinancování projektů v oblasti dopravy z různých finančních nástrojů evropské regionální politiky, z toho 35 miliard EUR z Fondu soudržnosti, které by měly být přednostně investovány do prioritních projektů. Výše motivující pomoci (až do 85 %) z těchto fondů usnadní financování jejich projektů a následně jejich realizaci podle harmonogramu stanoveného v hlavních směrech pro transevropské dopravní sítě (TEN-T). Členské státy, pro které lze poskytnout podporu z Fondu soudržnosti, a také regiony způsobilé pro financování v rámci cíle „konvergence“ se vyzývají, aby přednostně využily těchto nástrojů pro spolufinancování prioritních projektů na svém území<sup>9</sup>.

Obecně se příspěvek Společenství na budování transevropské dopravní sítě bude zaměřovat na přeshraniční úseky a na místa s omezenou propustností.

EIB bude nadále financovat dopravní infrastrukturu prostřednictvím půjček a pomocí specifického záručního nástroje, který dotuje 500 milionů EUR z vlastních zdrojů a 500 milionů EUR z rozpočtu na transevropskou dopravní síť (což činí 6,25 % z celkové částky).

---

<sup>7</sup> EU 15 (2000–2004): 24 301 milionů EUR + EU-25 (2005–2006): 6 821 a 6 850 milionů EUR.

<sup>8</sup> KOM(2006) 245.

<sup>9</sup> Čl. 19 odst. 2 písm. a) a c) výše uvedeného rozhodnutí č. 884/2004/ES – (Úř. věst. 201, 7.6.2004).

## 2.2. Transevropské energetické sítě

Společenství nedávno přijalo hlavní směry, které mají za cíl aktualizovat oblast transevropských energetických sítí<sup>10</sup>. Třicet dva projektů elektroenergetických sítí a deset projektů plynárenských soustav bylo prohlášeno za projekty evropského zájmu. Tyto projekty je třeba dokončit přednostně, neboť jsou zásadní pro vytvoření celoevropské energetické sítě.

Kapacita sítí pro přepravu plynu musí být přizpůsobena, aby se zajistily dodávky a jejich diverzifikace z Norska, Ruska, z oblasti Černého moře, Středomoří a Středního východu.

Pokud EU bude chtít splnit do roku 2013 priority stanovené v pokynech TEN-E, bude muset investovat nejméně 30 miliard EUR do infrastruktury (6 miliard EUR do přenosu elektřiny, 19 miliard EUR do plynovodů a 5 miliard EUR do terminálů kapalného zemního plynu (LNG)). Odhad nákladů na dodávku většího množství elektrické energie z obnovitelných zdrojů do sítě a na zapracování výdajů na přerušovanou výrobu elektřiny dosahuje přibližně 700–800 milionů EUR ročně. V letech 2000–2006 bylo z rozpočtu TEN investováno kolem 140 milionů EUR do transevropských energetických sítí. Pro finanční rámec 2007–2013 je nařízením o transevropských sítích, které je ve schvalovacím procesu, stanovena částka 155 milionů EUR. Vzhledem k rozsahu problematiky a potřebám je tato částka nedostačující. Tento rozpočet se především použije ke spolufinancování studií. Bude zapotřebí doplňkového financování z prostředků na politiku soudržnosti a od Evropské investiční banky.

Program prioritního propojování, schválený dne 10. ledna 2007, uvádí stav prioritních projektů a kromě problémů financování analyzuje překážky realizace těchto projektů. Tento program nastínil strategii založenou na čtyřech konkrétních opatřeních: inventura nejdůležitějších infrastruktur, které se nacházejí ve špatném stavu; jmenování evropských koordinátorů; plánování koordinované na regionální úrovni a harmonizace schvalovacích postupů.

Evropská Rada na svém zasedání 9. března 2007 tento přístup potvrdila a zdůraznila především důležitost rozvoje propojení těchto sítí. Rada podpořila návrh Komise jmenovat evropské koordinátory a vyzvala Komisi, aby vypracovala návrhy na zlepšení administrativních postupů pro přijímání rozhodnutí.

## 2.3. Transevropské telekomunikační sítě

Postupné zavádění hospodářské soutěže do oblasti telekomunikační služeb v roce 1988 mělo na tuto oblast značné dopady. Větší hospodářská soutěž podnítila investice a inovace, umožnila vznik nových služeb a způsobila značný pokles spotřebitelských cen.

---

<sup>10</sup> Rozhodnutí 1364/2006/ES (Úř. věst. L 262, 22.9.2006).

Po liberalizaci byla výstavba telekomunikačních sítí v Evropě zejména poháněna komerčními investicemi. Navzdory zpomalení v letech 1999–2001 byly tyto investice značné. V roce 2005 např. kapitálové výdaje vzrostly na více než 45 miliard EUR, z toho 25 miliard činily výdaje na pevnou infrastrukturu, což představuje roční růst větší než 5 % a navíc třetí rok po sobě.

Investice dnes směřují do modernizace stávajících sítí pro přechod k sítím příští generace, do rozvoje třetí generace mobilních telefonů a dalších bezdrátových infrastruktur a do zavádění širokopásmového připojení do venkovských oblastí EU. Investice mohou směřovat do sítí z optických vláken, kde stavební práce a vnitřní rozvody kabelů činí 70 % nákladů na výstavbu. Budování železničních tratí, silnic a energetických tras by mělo usnadnit zavádění těchto sítí v oblastech s nedostatečným pokrytím.

Sdělení „Překlenutí propasti v širokopásmovém připojení“<sup>11</sup> zdůrazňuje rozdíly mezi městskými a venkovskými oblastmi a vyzývá členské státy, aby podnikly konkrétní kroky k odstranění těchto rozdílů do roku 2010. V případě selhání trhu se doporučuje veřejná podpora za plného dodržování pravidel pro státní podporu a pro telekomunikaci. Začátek následujícího programovacího období pro politiku soudržnosti a politiku pro rozvoj venkova může být velkou příležitostí pro investování do širokopásmového připojení v regionálních a venkovských oblastech.

Je třeba zmapovat stávající infrastrukturu s cílem pomoci příslušným orgánům lépe zhodnotit jejich potřeby v oblasti infrastruktury a využít probíhajících stavebních prací. Příslušné orgány odpovědné za právě probíhající velké projekty v oblasti dopravy a energetiky by měly na základě stávající infrastruktury zohlednit potřeby telekomunikační infrastruktury a přijmout odpovídající opatření pro plánování a rozpočet. Mimoto je pro rozvoj systematického plánování a pro dokončení pokrytí širokopásmovým připojením nutná lepší koordinace alternativních zdrojů financování (strukturálních fondů, Evropského fondu pro rozvoj venkova, fondů pro TEN a státních prostředků).

### **3. OTÁZKY, KTERÝMI SE ŘÍDÍCÍ SKUPINA ZABÝVALA**

Řídící skupina složená z komisařů pro „transevropské sítě“ se sešla od svého ustanovení dne 7. prosince 2005 6 šestkrát. Skupina se zabývala problematikou vzájemné součinnosti mezi transevropskými sítěmi, způsoby financování a jeho rozdělení mezi jednotlivé finanční nástroje Společenství. Projednávala také otázky obecnějšího charakteru (transevropské sítě a životní prostředí, vývoj nových finančních nástrojů Společenství).

---

<sup>11</sup> Sdělení Komise KOM(2006) 129 ze dne 20. března 2006.

### 3.1. Vzájemná součinnost v rámci transevropských sítí

Má Unie zájem podpořit výstavbu kombinované infrastruktury především v nových členských státech, kde je jí značně zapotřebí?

Kombinovaná doprava železnice-silnice již přinesla své výsledky<sup>12</sup>: využití omezeného prostoru, společný urbanistický kulturní počín, viditelný dopad na snížení parcelování krajiny a snížení škodlivých dopadů společné infrastruktury (protihlukové bariéry, viadukty a podchody pro živočichy). V případě kombinované infrastruktury je možné reálně snížit náklady a vliv na životní prostředí.

Byla vypracována studie o možnostech rozvoje dalších kombinací (vedení kabelů vysokého napětí v železničním tunelu, vedení telekomunikačních kabelů podél železniční trati)<sup>13</sup>. Zhodnocena byla technická proveditelnost, dopady na náklady projektů a složitost postupů. Studie přinesla následující závěry:

Až na kombinaci plynovodů s ostatními infrastrukturami, jejíž technická proveditelnost se zdá obtížnou s ohledem na nezbytnou bezpečnostní pásmo kolem sítě, existují skutečné výhody, pokud jde o vzájemné kombinování ostatních transevropských sítí. Vzájemná součinnost mezi telekomunikačními a dopravními sítěmi se zdá nejslibnější. Každá dopravní síť může být vhodná pro to, aby měla svoji vlastní komunikační síť, kterou je možné využít k její správě. Většina železničních a dálničních sítí již takové komunikační sítě má. V některých případech je navíc kapacita těchto sítí využívána i k jiným účelům, např. k přenosu dat. Systematický výzkum vzájemné součinnosti mezi řídicí sítí infrastruktury a telekomunikační sítí hned na začátku budování infrastruktury je však stále ještě výjimkou než pravidlem.

Zajímavá řešení se nabízejí v případě propojení elektrických sítí: vedení vysokého napětí ve svazích/podél kanálů a řek, propojení omezeného napětí (2 krát 25 kV) prostřednictvím železničních tratí pro vysokorychlostní vlaky, systematictější propojení podzemního vedení vysokého napětí (300 až 700 kV) s dopravními trasami. Tyto návrhy neřeší nutné propojení vnitrostátních sítí vysokého napětí, ale navrhují propracovanější strukturu vnitrostátních elektrických sítí z dlouhodobějšího hlediska souběžně s realizací velkých projektů infrastruktury.

Vzájemná součinnost může existovat i na úrovni postupů: je možné kombinovat studie dopadu, plánování nebo sestavování rozpočtu. Plánování dvou typů infrastruktury zároveň, které se řídí právními předpisy a různými rozpočtovými postupy a jejichž životní cyklus a doba výstavby se liší, však může být složité.

---

<sup>12</sup> Některé členské státy zavedly právní závazek vyhledat takovou vzájemnou součinnost, konkrétně Německo (Bundesnaturschutzgesetzes, Par.2, Bündelungsgebot).

<sup>13</sup> Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts (Vzájemná součinnost mezi transevropskými sítěmi, zhodnocení možných oblastí dopadu vzájemné součinnosti), ECORYS, srpen 2006.



## **Závěr:**

Skupina doporučuje nadále pracovat na možnostech vzájemné součinnosti mezi jednotlivými transevropskými sítěmi. Bude vypracována příručka o osvědčených postupech s cílem informovat organizátory projektů o možné součinnosti mezi infrastrukturami.

Prioritně by měla být posouzena vzájemná součinnost mezi projekty geotermální energie a tunely, které je třeba vybudovat v rámci transevropských dopravních sítí.

Skupina se domnívá, že je nutné zmapování telekomunikačních infrastruktur a že při budování dopravních a energetických sítí by se mělo přihlížet k telekomunikačním potřebám.

### **3.2. Ohled na životní prostředí a transevropské sítě**

Lisabonská strategie pro růst a zaměstnanost vyzývá k vytvoření transevropských sítí v rámci přístupu umožňujícího udržitelný rozvoj.

Třicet prioritních projektů transevropské dopravní sítě z velké části upřednostňuje ty druhy dopravy, které jsou nejšetnější k životnímu prostředí a spotřebují méně energie, jako např. železnice nebo vodní cesty. Dokončení transevropské dopravní sítě bude mít pozitivní dopad na životní prostředí. Při současném růstu budou emise CO<sub>2</sub> z dopravy v roce 2020 o 38 % vyšší než dnes. Dokončení třiceti prioritních os projektů zpomalí toto zvyšování přibližně o 4 %, což sníží emise CO<sub>2</sub> o 6, 3 milionu tun ročně.

Propojení vnitrostátních energetických sítí s obnovitelnými zdroji energie umožní optimální využívání kapacit v jednotlivých členských státech a tím snížit dopad na životní prostředí.

Právní předpisy Společenství v oblasti ochrany životního prostředí stanoví jasný rámec pro realizaci velkých projektů. Hlavní směry Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě na tento rámec přímo odkazují<sup>14</sup>. Každý nový program pro infrastrukturu musí být podroben strategické analýze životního prostředí<sup>15</sup> a každý projekt musí být individuálně posouzen<sup>16</sup>. Tento dvojí závazek umožní optimalizovat velké projekty infrastruktury s ohledem na životní prostředí. Zároveň by tyto analýzy mohly sloužit jako rámec pro vypracování studie o možnostech vzájemné součinnosti.

---

<sup>14</sup> Článek 8 výše uvedeného rozhodnutí 884/2004/ES.

<sup>15</sup> Směrnice (2001/42/ES) o strategickém posuzování vlivů plánů a programů na životní prostředí.

<sup>16</sup> Směrnice (85/337/EHS ve znění směrnice 97/11/ES a 2003/35/ES) o strategickém posuzování vlivů projektů na životní prostředí.

Kromě těchto environmentálních analýz musí každý individuální projekt dodržovat právní předpisy Společenství, pokud jde o hluk, vodu a ochranu fauny a flóry<sup>17</sup>. Existují-li dopady na jednu z uvedených oblastí, musejí se nalézt alternativy, aby se co nejlépe zaručilo dodržování zákonů v oblasti ochrany životního prostředí. Pokud žádná z alternativ projektu, který byl prohlášen za veřejně prospěšný, není optimálním řešením a v souladu s právními předpisy Společenství, mohou být přijata vyrovnávací opatření na realizaci tohoto projektu, která by zároveň kompenzovala možný negativní dopad. Příloha II blíže pojednává o tom, za jakých podmínek je možné tato opatření stanovit.

### **Závěr:**

Pro skloubení rozvoje transevropských dopravních sítí s dodržováním závazků Evropské unie v oblasti ochrany životního prostředí je potřeba větší koordinace mezi příslušnými útvary Komise. Proto byl vypracován referenční dokument, který je součástí přílohy tohoto sdělení.

### **3.3. Využívání nových technologií v oblasti transevropské dopravní sítě**

Nedávno schválený střednědobý přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravní politice z roku 2001<sup>18</sup> uznává úlohu, kterou mohou sehrát nové technologie při zajišťování bezpečného a udržitelného pohybu osob a zboží. Podle 7. evropského rámcového programu pro výzkum a vývoj (2007–2013) technologické inovace v dopravě přímo podporují evropské priority v oblastech konkurenceschopnosti, životního prostředí a sociální politiky.

Mezi nejslibnější prioritní oblasti patří inteligentní dopravní systémy (ITS), které zapojují informační, komunikační, navigační a lokalizační systémy do oblasti dopravních infrastruktur a dopravních prostředků a poskytují tyto služby uživatelům.

Investice do inteligentních dopravních systémů (ITS) je nutné považovat za strategicky významné pro všechny nové projekty transevropských sítí a pro projekty obnovy stávajících sítí a tras. Inteligentní dopravní systémy ITS navíc nabízejí soubor nástrojů na podporu multimodální dopravy a zachování životního prostředí.

Příkladem úspěšného použití ITS v dopravních sítích je např. kontrolní silniční a řídicí systém (Road Control and Management Systems – euroregionální projekt, který je součástí víceletého orientačního programu TEMPO 2001–2006), vodní a navigační kontrolní systém (Waterway Navigation and Control Systems – RIS and SafeSeaNet) a evropský systém řízení železničního provozu ERTMS. Práce započaly na tzv. kooperativních systémech, které jsou založené na komunikaci mezi vozidly navzájem, mezi vozidlem a infrastrukturou a na přesném určování polohy (iniciativa Inteligentní automobil i2010). Tyto systémy přinesou dlouhodobě značné výhody v oblasti bezpečné dopravy šetrné k životnímu prostředí. Evropský projekt satelitní navigace GALILEO po svém uvedení do provozu v roce 2010 navíc významně

---

<sup>17</sup> Směrnice o ochraně volně žijících ptáků (79/409/EHS), směrnice o ochraně přírodních stanovišť (92/43/EHS) a rámcová směrnice pro oblast vodní politiky (2000/60/ES)

<sup>18</sup> Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu – Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období – KOM (2006) 314.

zlepší služby navigace a služby určování polohy a času v oblasti všech druhů dopravy. Inteligentní dopravní systémy (ITS) dále zahrnují služby pro konečné uživatele, včetně poskytování dopravních informací v reálném čase (RTTI), které urychlí cestování, zvýší bezpečnost a podpoří multimodální dopravu.

Navzdory prokázanému přínosu tyto inteligentní dopravní systémy a služby v Evropě v mnohých oblastech buď chybí, nebo jsou nedostatečné. V období 2007–2013 by se Evropa měla zaměřit na jejich rozsáhlé využití. Orgány veřejné správy by měly nových technologií využívat v rámci plnění cílů politiky, aby se vytvořil dostatečně velký trh pro inovační produkty ITS.

### **Závěr:**

Skupina se domnívá, že pro transevropské dopravní sítě využívání nových technologií nabízí účinný nástroj pro zvýšení bezpečnosti a snížení dopravního přetížení a dopadů dopravy na životní prostředí.

Skupina doporučuje, aby investice do inteligentních dopravních systémů (ITS), které představují zpravidla malé procento nákladů na infrastrukturu, byly od začátku zahrnuty do plánování všech nových projektů transevropských dopravních sítí TEN-T a byly považovány za zásadní pro projekty zdokonalování a modernizace infrastruktury.

## **3.4. Financování transevropských sítí**

Pro zlepšení celkového financování a spoufincování infrastruktur Společenstvím je nutné koordinovat jednotlivé rozpočtové zdroje a vytvořit nové mechanismy .

### *3.4.1. Kombinování zdrojů*

Komisi vždy znepokojovala otázka kumulace finančních prostředků Společenství poskytnutých na stejný projekt z různých zdrojů. Účetní dvůr se tímto problémem zabýval ve svých zprávách o provádění transevropských sítí Komisi.

Řídící skupina došla k názoru, že je nutné vyloučit všechny možnosti kumulace dotací z více fondů Společenství. Ve snaze zaručit transparentnost rozpočtu a řádné finanční řízení se ve finančním nařízení a/nebo v základní právních aktech tohoto sektoru, které jsou přijaté nebo se nacházejí ve schvalovacím procesu, vylučuje kumulování různých finančních nástrojů Společenství pro totožnou činnost.

V souvislosti s operačními programy, na něž se poskytuje finanční pomoc ze strukturálních fondů a/nebo z Fondu soudržnosti, nemohou finanční nástroje Společenství nahradit požadované spolufinancování daným členským státem.

Na výdaje v rámci projektu, který je součástí operačního programu, na nějž se přijímá finanční podporu ze strukturálních fondů a/nebo z Fondu soudržnosti, není možné získat prostředky z jiných nástrojů Společenství. Z toho vyplývá, že pokud se na výdaje, např. na zařízení ERTMS nebo na elektrifikaci železniční tratě, nečerpá finanční pomoc ze strukturálních fondů a/nebo z Fondu soudržnosti, mohly by se k tomuto účelu získat finanční prostředky vyhrazené pro transevropské dopravní sítě (TEN). Výstavba železniční tratě by mohla být financována z EFRR, nebo z Fondu soudržnosti. Projekty by také bylo možné rozdělit podle zeměpisných oblastí, které by mohly být spolufinancované z finančních prostředků EFRR, z Fondu soudržnosti nebo z finančních prostředků vyhrazených pro TEN.

Při poskytování podpory na TEN proto Komise zkontroluje, zda projekty nezískaly podporu ze strukturálních fondů, nebo z Fondu soudržnosti.

Po konzultaci s Účetním dvorem Komise vydá členským státům pokyny, jak lze různé nástroje financování kombinovat.

Tento zákaz dvojího financování by měl vést členské státy k výběru finančního nástroje, na základě kterého budou požadovat finanční podporu Společenství, tak aby zohlednily výši pomoci daným nástrojem nabízenou a prioritu projektu. Členské státy, které mohou čerpat podporu z fondů soudržnosti, a regiony způsobilé pro cíl konvergence se žádají, aby přednostně využívaly těchto nástrojů pro spolufinancování velkých projektů infrastruktury.

**Závěr:**

Řídící skupina potvrdila potřebu udržet systematický přístup v rámci jednotlivých právních nástrojů. Zásada nekumulace je již upřesněna v právních předpisech Společenství, což je přímou odpovědí na připomínky Účetního dvora.

### 3.4.2. *Financování velkých prioritních projektů*

Zpoždění při dokončování prioritních dopravních projektů je způsobeno obtížemi vzniklými při sladění pravidel pro poskytování dotací Společenství v rámci rozpočtu TEN se skutečnými finančními potřebami velkých prioritních projektů.

Nové nařízení pro oblast transevropských sítí (TEN) umožní lépe financovat rozsáhlé, technicky a finančně komplexní, přeshraniční projekty. Přestože jejich realizace spadá do několika finančních rámců, spolufinancování je nadále možné: rozhodnutí o poskytnutí prostředků může být přijato na základě jednoho finančního rámce a platby je možné rozvrhnout i mimo tento finanční rámec podle toho, jak budou práce na daném projektu postupovat.

Pokud řešení, které stanoví nové nařízení pro oblast transevropských sítí (TEN), umožňující víceleté financování prostřednictvím ročních tranší nebude dostatečně vyhovovat potřebám, budou se posuzovat další možnosti.

### 3.4.3. Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP)

Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) umožňují orgánům veřejné moci pověřit soukromý podnik poskytováním veřejné služby. Důvody pro partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) jsou různé: účinnější kontrola výdajů (na výstavbu a provoz) a větší snaha o dokončení prací ve stanovených lhůtách. Hlavním důvodem je však, že je část rizik převedena na soukromého partnera: kromě rizik spojených s výstavbou může být soukromý partner odpovědný za riziko provozu nebo za riziko dostupnosti. Tento převod rizik je velmi důležitý pro výpočet dluhu nebo schodku veřejných financí. Začátkem roku 2004 bylo zveřejněno rozhodnutí Eurostatu o výpočtu „soukromých investic“ v rámci partnerství veřejného a soukromého sektoru z hlediska schodku veřejných financí<sup>19</sup>. Pokud je soukromý partner odpovědný za rizika spojená s výstavbou, nebo za riziko provozu či za riziko dostupnosti, soukromé investice nesmějí být zahrnuty do výpočtu schodku veřejných financí.

Proběhla konzultace o vývoji právních předpisů Společenství pro zadávání veřejných zakázek s cílem zohlednit rychlý rozvoj PPP. Komise v roce 2004 přijala zelenou knihu o PPP. V listopadu 2005 Komise oznámila legislativní iniciativu pro vytvoření právního rámce pro koncese s cílem nabídnout větší právní jistotu při zachování dostatečné pružnosti stávajících forem PPP.

EIB spolu s Komisí a dalšími zúčastněnými stranami v současnosti zřizuje evropské odborné centrum pro PPP (EPEC). EPEC by se měl stát celoevropským zdrojem informací pro veřejný sektor a mělo by být prostředkem výměny osvědčených postupů v oblasti partnerství veřejného a soukromého sektoru a rozvoje schopnosti veřejného sektoru realizovat projekty PPP.

#### 3.4.3.1. Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) a riziko poptávky: záruční nástroj

Na žádost Evropské rady z prosince 2003 Komise a BEI analyzovaly, zda má smysl vytvořit evropský záruční nástroj. Začátkem roku 2005 potvrdila Komise dvěma sděleními Radě<sup>20</sup>, že tento záruční nástroj, jehož cílem je zjednodušení a podpora financování transevropských dopravních sítí prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru, je na místě. Nástroj byl mezitím zahrnut do rámce nového nařízení o transevropských sítích na období 2007–2013. Nástroj k poskytování záruk za úvěry bude podporovat ta partnerství veřejné a soukromé sféry, která sdílejí riziko poptávky (např. koncese) a která sníží rizika nedostatečných příjmů v prvních letech realizace projektů. Tento nástroj se použije především v případě koncesních smluv.

---

<sup>19</sup> Rozhodnutí ESTAT ze dne 11. února 2004.

<sup>20</sup> KOM(2005) 75 „Studie proveditelnosti nástroje k provádění záruk EU za úvěry získané na dopravní projekty v rámci transevropské dopravní sítě“; KOM(2005) 76 „Koncepce podoby nástroje k poskytování záruk EU za úvěry získané na dopravní projekty v rámci transevropské dopravní sítě TEN“; SEK(2005) 323 „záruční nástroj pro úvěry poskytované na projekty v rámci transevropské dopravní sítě“.

EIB poskytne záruku finanční instituci, která poskytne pohotovostní úvěr („stand-by credit“) příjemci finanční podpory na úvodní fázi projektu s cílem zajistit dluhovou službu starších úvěrových nástrojů. Komise a EIB poskytnou finanční příspěvek na očekávanou ztrátu a na kapitálovou dotaci této záruky. Záruka bude aktivována pouze tehdy, pokud peněžní toky projektu nestačí splácet prioritní dluh („senior loans“)<sup>21</sup>. Záruka neodstraní riziko pro zvýhodněné věřitele, ale nabídne lepší pokrytí obsluhy prioritního dluhu a zvýší tak tendenci soukromých partnerů využívat úvěrů pro daný projekt.

Kdyby bylo vyžadováno zaplacení záruky, BEI by získala finanční pohledávku, která by byla podřízená<sup>22</sup> prioritní pohledávce, ale nadřizená pohledávce běžných akcionářů. Tento doplňkový dluh, nazývaný „překlenovací dluh“<sup>23</sup>, by měl být splácen s úroky, jakmile to výnosy z projektu dovolí a jakmile bude splácen prioritní dluh. Záruka bude stanovena tak, aby se přihlíželo k podstupovanému riziku a k nákladům spojeným s její správou.

Pákový efekt tohoto nástroje se pohybuje na úrovni 4–6 násobku příspěvku Komise ve výši 500 milionů EUR a přímo ručí za pohotovostní úvěry ve výši 2–3 miliardy EUR. Spolu s příspěvkem EIB 500 milionů EUR bude tímto způsobem možná podpora prioritního dluhu částkou vyšší než 20 miliard EUR. Tento příspěvek bude vyplácen postupně, podle počtu a finanční náročnosti projektů, které budou spadat do působnosti tohoto nástroje.

Podrobnější podmínky uplatňování nástroje jsou v příloze finančního nařízení TEN-T, které se projednává v Evropském parlamentu a Radě. Na smlouvě o řízení mezi Komisí a BEI se pracuje. Tato smlouva umožní spuštění tohoto nástroje od roku 2007.

#### 3.4.3.2. Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP): formy specifické podpory

Pokud soukromý investor kromě rizik výstavby nese odpovědnost za riziko dostupnosti, předem financuje a buduje infrastrukturu, získává prostředky zpět prostřednictvím dlouhodobých plateb (např. 30 let). Platby jsou nicméně vázané na úroveň dostupnosti infrastruktury: mohou být sníženy, pokud poskytnutá služba neodpovídá stanovené úrovni.

---

<sup>21</sup> Prioritní dluh je závazkem, na který lze poskytnout specifickou záruku a který je splácen přednostně vzhledem k ostatním dluhům („podřízeným dluhům“). Jedná se tedy o nadřizený dluh.

<sup>22</sup> Dluh je nazývaný podřízeným, pokud jeho splácení závisí na počátečním splácení ostatních věřitelů. Věřitelé s podřízenou pohledávkou přijímají riziko navíc a na oplátku vyžadují vyšší úrokovou sazbu než ostatní věřitelé.

<sup>23</sup> Překlenovací dluh je závazek, který stojí mezi prioritním dluhem a vlastním kapitálem. Investor s překlenovacím úvěrem bude proplácen až po úplném splacení prioritního dluhu.

Partnerství veřejného a soukromého sektoru (PPP) založená na dostupnosti mohou být realizována dvěma možnými způsoby:

- (1) smíšenou formou, kdy platby za dostupnost pokrývají pouze jednu část finančních prostředků, druhá je financována klasickou formou dotace poskytnutou ve fázi výstavby. Tento první typ financování není v rozporu s nařízením pro oblast transevropských sítí, přestože by příspěvek Společenství mohl týkat pouze přímé dotace.
- (2) formou pravidelných plateb po stanovenou dobu pro refundaci prostředků na infrastrukturu soukromému investorovi.

Mnohé státy<sup>24</sup> projeví zájem o druhý způsob financování. Avšak mezi rozhodnutím o spolufinancování (předcházejícím stavební práce) a začátkem plateb dostupnosti (ve fázi provozu) je časové rozpětí několika let. Tyto platby mají být navíc vypláceny během celé smlouvené doby financování (např. na 20 nebo 30 let). Komise není rozhodnutím o dlouhodobém financování příliš nakloněna. Doposud musela svou podporu takovému způsobu financování odmítnout.

Ve snaze vyřešit tento problém a zároveň dodržovat obecné finanční nařízení bylo finanční nařízení pro oblast transevropských sítí změněno tak, aby se podpora Společenství zaměřila na úvodní fázi plateb za dostupnost a zajistilo se tak, aby členský stát využil nejdříve podporu Společenství pro platby za dostupnost.

**Závěr:**

Tento záruční nástroj bude brzo jedním z nových nástrojů, které bude možné použít na podporu vybudování transevropských sítí.

Partnerství veřejného a soukromého sektoru na základě dostupnosti budou integrální součástí forem podpory, na které lze získat finanční pomoc Společenství podle nového nařízení pro transevropské dopravní a energetické sítě. Komise bude kontrolovat uplatňování tohoto nového nástroje, což umožní v případě potřeby i jeho rozšíření i na další finanční nástroje Společenství, které spadají do politiky soudržnosti.

---

<sup>24</sup>

Jedná se o Velkou Británii, Finsko, Nizozemí, Českou republiku a Francii.

#### 4. ZÁVĚR

Velmi přínosná spolupráce řídicí skupiny přinesla rychle konkrétní výsledky v těchto oblastech: právních nástrojů, spolupráce mezi útvary a transparentnosti pomoci Společenství.

Debaty, které proběhly v rámci řídicí skupiny zlepšily soulad v ustanoveních jednotlivých právních nástrojů při přípravě nového finančního programového období 2007–2013 v oblasti předpisů, které se použijí pro kombinování jednotlivých finančních nástrojů, a rozvoje inovačních finančních nástrojů. Objasnění právních předpisů v otázce nekumulace finančních prostředků Společenství povede k větší transparentnosti a vyhoví žádosti Účetního dvora. Řídicí skupina také dala nový podnět již probíhající spolupráci mezi útvary ve snaze zaručit používání této zásady.

Koordinace má za cíl pokračovat s uplatňováním nových finančních nástrojů (záručního nástroje a partnerství veřejného a soukromého sektoru).

Řídicí skupina vyslovila konkrétní návrhy, které při budování infrastruktur umožňují brát ohled na životní prostředí.

Činnost řídicí skupiny také stanovila konkrétní body činnosti. Skupina doporučuje:

- pokračovat ve výzkumu vzájemné součinnosti mezi jednotlivými transevropskými sítěmi s cílem zveřejnit příručku o osvědčených postupech;
- rozvíjet vzájemnou součinnost mezi cíli politiky soudržnosti a prioritami stanovenými pro transevropské sítě;
- v případě potřeby zhodnotit potřebná alternativní řešení, která by umožnila pokrýt dostupnost plateb v průběhu několika období finančního rámce, a případně vypracovat vhodný legislativní návrh;
- pozorně sledovat vývoj partnerství veřejné a soukromé sféry a přijmout všechna nezbytná opatření na podporu těchto způsobů financování;
- dokončit prioritní projekty transevropských sítí ve stanovených lhůtách, a to s dodržováním zákonů na ochranu životního prostředí prostřednictvím mechanismů stanovených právem Společenství; v příloze je průvodce určený k tomuto účelu.