



V Bruselu dne 14.12.2021
COM(2021) 820 final

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Rozšíření transevropské dopravní sítě (TEN-T) do sousedních třetích zemí

I. Úvod – Rozsah spolupráce se třetími zeměmi

Ambicí politiky transevropské dopravní sítě (TEN-T) je zajistit bezproblémovou, udržitelnou a účinnou dopravu v celé Unii a současně posílit sociální, hospodářskou a územní soudržnost. Tato politika je prováděna od roku 1996 a stávající právní rámec pro síť TEN-T je stanoven v nařízení (EU) č. 1315/2013¹ (dále jen „nařízení o TEN-T“). Dne 14. prosince 2021 Komise navrhla revizi stávajícího politického rámce², zejména tak, aby odrážel priority Zelené dohody pro Evropu³, Strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu⁴ a strategie pro propojení Global Gateway.⁵

Síť TEN-T představuje nejvyšší úroveň plánování infrastruktury Unie. Hlavní síť TEN-T, jejíž dokončení se předpokládá do roku 2030, bude poskytovat vysoce kvalitní multimodální propojení všech hlavních měst a hlavních dopravních tepen Unie a bude základním pilířem jednotného evropského dopravního prostoru. Dopravní toky však nekončí na hranicích Unie. Hodnotové a dodavatelské řetězce jsou globálně stále více propojené a zajišťování přeshraničního propojení se třetími zeměmi tak pro Unii již dlouho nabývá na významu.

Politika TEN-T byla ústředním bodem projekce dopravní politiky Unie do třetích zemí. Na základě Lisabonské smlouvy, v níž je formulován význam prioritizace přeshraniční spolupráce s evropským sousedstvím (článek 8 Smlouvy o Evropské unii), byl článek 8 uvedeného nařízení, který stanovuje rámec pro spolupráci se třetími zeměmi, vypracován se zvláštním důrazem na spolupráci se sousedními zeměmi, které jsou podskupinou třetích zemí spadajících do oblasti působnosti politiky rozšíření, evropské politiky sousedství, Evropského hospodářského prostoru a Evropského sdružení volného obchodu.

V souladu s čl. 8 odst. 4 nařízení o TEN-T obsahuje příloha III orientační mapy sítě TEN-T rozšířené do konkrétních sousedních zemí. Od přijetí nařízení o TEN-T Unie rozšířila indikativní síť TEN-T na:

- Evropský hospodářský prostor a Evropské sdružení volného obchodu⁶,
- západní Balkán (Albánie, Bosna a Hercegovina, Černá Hora, Kosovo*, Republika Severní Makedonie a Srbsko)⁷,
- Východní partnerství (Arménie, Ázerbájdžán, Bělorusko⁸, Gruzie, Moldavsko a Ukrajina)⁹,

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

² Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013, COM(2021)812, který předložila Komise dne 14. prosince 2021.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ JOIN(2021) 30 final.

⁶ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/758 ze dne 4. února 2016, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, pokud jde o úpravu přílohy III uvedeného nařízení (Úř. věst. L 126, 14.5.2016, s. 3).

⁷ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2016/758 ze dne 4. února 2016, kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013, pokud jde o úpravu přílohy III uvedeného nařízení (Úř. věst. L 126, 14.5.2016, s. 3). *Tímto označením není dotčen status Kosova a je v souladu s rezolucí Rady bezpečnosti OSN 1244 a se stanoviskem Mezinárodního soudního dvora k vyhlášení nezávislosti Kosova.

– Turecko: globální síť Turecka, jak je začleněna do nařízení o TEN-T.

Kromě toho, pokud jde o oblast Středomoří, stále probíhá vymezení globální sítě, která bude definovat transstředomořskou dopravní síť (trans-Mediterranean network for transport, TMN-T). Tento proces je prováděn spolu s partnery z jižního Středomoří¹⁰.

Indikativní síť Unii umožňuje lépe zacílit závazek EU, a to včetně finanční podpory. Nástroj pro sousedství a rozvojovou a mezinárodní spolupráci (NDICI) – Globální Evropa a Nástroj předvstupní pomoci (NPP III) podporují příznivé prostředí pro usnadnění investic do udržitelné infrastruktury a umožňují EU využívat veřejné a soukromé investice prostřednictvím mezinárodních finančních institucí na podporu cílů v oblasti propojení. Tato podpora je koncipována v rámci hospodářských a investičních plánů pro západní Balkán¹¹, Východní partnerství¹² a jižní sousedství¹³. Kromě toho může být pro spolufinancování projektů nacházejících se převážně v přeshraničních regionech Unie a v sousedních zemích použit rovněž Nástroj pro propojení Evropy¹⁴ (CEF II).

Toto sdělení zachovává zaměření politiky TEN-T, která považuje za prioritu spolupráci se sousedními zeměmi. Zaprvé nastiňuje, jak řešit společné výzvy s přístupujícími zeměmi a zeměmi v rámci evropského sousedství a jak bude Unie v budoucnu s těmito partnery spolupracovat v oblasti politiky TEN-T, zejména pokud jde o budoucí rozvoj interoperability sítí přístupujících a dalších sousedních zemí se sítí Unie. Zadruhé stanoví opatření s cílem dokončit rozšíření sítě TEN-T v těchto zemích.

Sdělení vychází ze Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a úzce souvisí se společným sdělením týkajícím se strategie Global Gateway. Přispívá rovněž k cíli stanovenému v rámci Zelené dohody pro Evropu vyvinout čistou, udržitelnou a inteligentní dopravní síť, díky které se Unie a evropské sousedství dostanou na cestu udržitelnosti a současně dosáhnou sociálně-ekonomického oživení po krizi způsobené pandemií COVID-19. Toto sdělení je předkládáno spolu s návrhem Komise týkajícím se revidovaného nařízení o TEN-T. Návrh Komise zahrnuje mírně pozměněný právní rámec pro spolupráci se třetími zeměmi. Z článku 8 nařízení o TEN-T odstraňuje ustanovení o financování projektů, aby se zamezilo zdvojení právních předpisů týkajících se finanční podpory Unie. Představuje nová ustanovení posilující dva koordinační nástroje Komise: koridory hlavní sítě a evropské

⁸ Účast je běloruskými orgány v současné době pozastavena.

⁹ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2019/254 ze dne 9. listopadu 2018 o úpravě přílohy III nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 43, 14.2.2019, s. 1).

¹⁰ Mezi partnery z jižního sousedství patří Alžírsko, Egypt, Izrael, Jordánsko, Libanon, Libye (status pozorovatele v Unii pro Středomoří), Maroko, Palestina, Sýrie (spolupráce se Sýrií je od roku 2011 pozastavena) a Tunisko. Označení Palestiny se nesmí vykládat jako uznání Státu Palestina a nejsou jím dotčeny individuální postoje členských států k této otázce.

¹¹ Sdělení „Hospodářský a investiční plán pro západní Balkán“, COM(2020) 641 final.

¹² Společné sdělení „Posilování odolnosti – Východní partnerství, které je přínosné pro všechny“, JOIN(2020) 7 final, a společný pracovní dokument útvarů Komise „Oživení, odolnost a reformy: priority Východního partnerství po roce 2020“, SWD(2021) 186 final.

¹³ Společné sdělení „Obnovené partnerství se zeměmi jižního sousedství: Nová agenda pro Středomoří“, JOIN(2021) 2 final, a společný pracovní dokument útvarů Komise „Obnovené partnerství se zeměmi jižního sousedství – hospodářský a investiční plán pro jižní sousedy“, SWD(2021) 23 final.

¹⁴ Článek 5 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

koordinátory. Návrh Komise předpokládá, že koridor hlavní sítě bude rozšířen na západní Balkán.

II. Obecné cíle politiky TEN-T týkající se sousedních zemí

Rozšíření politiky TEN-T za hranice Unie formuluje dva zastřešující cíle: i) zajistit soudržnost a účinnost interoperabilní a multimodální sítě mezi členskými státy a jejich bezprostředními sousedy a partnerskými zeměmi; ii) zacílit závazek Unie (včetně finanční podpory) do těchto regionů. Kromě toho je rozšíření sítě TEN-T v širší perspektivě evropské politiky sousedství a politiky EU v oblasti rozšiřování nástrojem pro užší integraci a přípravu kandidátských zemí a potenciálních kandidátů na případné přistoupení k EU. A konečně, začlenění dopravních sítí v přistupujících zemích a dalších sousedních zemích do sítě TEN-T umožní usnadnění obchodu a tím i hospodářské integrace, čímž se urychlí sbližování s Unií.

Závazek Unie má jak podobu rozvoje materiální infrastruktury, tak i podobu měkkých opatření s cílem zlepšit dopravní propojení. Pokud jde o materiální infrastrukturu, rozšíření sítě TEN-T do sousedních zemí má za cíl vymezit infrastrukturní projekty a konsolidovat síť v souladu s parametry a cíli sítě TEN-T a přispět tak mimo jiné k dekarbonizaci dopravy. Pokud bude v sousedních zemích existovat schválená a stabilní síť, bude to znamenat masivnější propojení s lepšími dopravními službami pro občany a podniky. S ohledem na silný politický závazek Unie vůči jejím sousedům to umožňuje rovněž lepší zacílení financí a financování z EU a poskytnutí jistoty, která je třeba pro uvolnění investic do infrastrukturních projektů. Stabilní plánování a strategický rozvoj infrastruktury navíc pomohou získat podporu mezinárodních finančních institucí. Co se týče investic do nové infrastruktury, zvláštní pozornost by měla být věnována dosažení nejvyšší úrovně norem a požadavků týkajících se sítě TEN-T při současné ochraně aktiv kvalitní infrastruktury v průběhu času prostřednictvím pravidelné údržby.

Cílem měkkých opatření je vyvinout inteligentní dopravní systémy (ITS) pro všechny druhy dopravy, které pomohou řešit problémy související s bezpečností a podpoří udržitelnost dopravy. Zahrnují rovněž opatření pro výměnu údajů o multimodální dopravě na základě norem EU, čímž se podpoří účinnost toků nákladní dopravy. Podporována by měla být rovněž infrastruktura 5G. Kromě toho Unie podporuje reformu právní úpravy a posílení dialog na technické úrovni, přičemž vychází z příslušných nástrojů Unie a z aktivního zapojení evropských agentur v oblasti dopravy. V posledních letech Unie a řada partnerských zemí uzavřely dohody o přidružení, jejichž cílem je sblížení s právními předpisy Unie v oblasti dopravy a přijetí požadavků a norem TEN-T týkajících se interoperability.

K důležitým prioritám Unie patří rovněž cíl dekarbonizace dopravy a omezení dopadu změny klimatu na Unii a její sousedy. Politika TEN-T bude přispívat k cílům stanoveným v Zelené dohodě pro Evropu. Vzhledem k této skutečnosti by všechny přistupující země a další sousední země měly sledovat cíl Zelené dohody pro Evropu zajistit do roku 2050 90% snížení emisí skleníkových plynů souvisejících s dopravou. Pokud budeme jednat ambiciózně a spojíme při naplňování této agendy síly, pak budou mít Unie a její sousedi v globálním přechodu k udržitelnému a ekologickému odvětví dopravy výhodu „prvního hráče na tahu“.

K realizaci sítě TEN-T v EU mohou svou účastí přispět podniky, které vlastní nebo ovládá fyzická osoba nebo podnik ze země, které nejsou členem EU. Tato účast v projektech společného zájmu však za určitých okolností může ohrozit bezpečnost a veřejný pořádek v

EU. Aniž je dotčen mechanismus spolupráce podle nařízení (EU) 2019/452¹⁵ a vedle tohoto mechanismu je třeba více informovat o takovéto účasti, aby byla umožněna intervence veřejných orgánů, pokud by se zdálo, že daná účast může mít vliv na bezpečnost nebo veřejný pořádek. Návrh Komise revidující nařízení o TEN-T proto stanoví, že členské státy musí Komisi oznámit veškeré projekty společného zájmu na jejich území, jichž se účastní fyzická osoba nebo podnik ze země, která není členem EU, aby bylo možné posoudit dopad této účasti na bezpečnost nebo veřejný pořádek v EU. Sousední země by měly zavést podobný mechanismus, pokud jde o projekty prováděné na indikativní síti TEN-T.

III. Hlavní úspěchy a vyhlídky spolupráce se sousedními zeměmi

Evropský hospodářský prostor a Švýcarsko

Evropský hospodářský prostor (EHP) a Evropské sdružení volného obchodu (ESVO) tvoří nedílnou součást politiky TEN-T vůči sousedním zemím. Státy EHP a ESVO jsou po desetiletí úzce provázány s rozvojem trhu Unie jakožto hladce integrovaní obchodní partneři EU. S 13,6 miliony obyvatel žijících ve čtyřech státech ESVO, kterými jsou Norsko, Island, Lichtenštejnsko a Švýcarsko, představují třetího největšího obchodního partnera Unie, pokud jde o zboží, a druhého největšího partnera, pokud jde o služby.

Rozšířená indikativní síť TEN-T v těchto státech je dobře rozvinutá a srovnatelná se sítí Unie. Pro všechny druhy dopravy je síť států EHP/ESVO dobře integrovaná se sítí TEN-T, a to dokonce do té míry, že státy EHP/ESVO jsou součástí koridoru hlavní sítě TEN-T. Skandinávsko-středomořský koridor hlavní sítě zahrnuje Norsko, zatímco rýnsko-alpský koridor hlavní sítě vede přes Švýcarsko. Evropští koordinátoři proto s těmito zeměmi úzce spolupracují, a to s cílem dokončit indikativní hlavní síť TEN-T do roku 2030.

Rýnsko-alpský koridor je jednou z nejušnějších tras pro nákladní dopravu v Evropě. Propojuje belgické a nizozemské přístavy v Severním moři se středomořským přístavem v Janově. Koridor prochází důležitými hospodářskými centry, jako jsou Brusel a Antverpy v Belgii, region Randstad v Nizozemsku, německé regiony Porýní–Porúří a Rýn–Neckar, Basilej a Curych ve Švýcarsku a Milán a Janov v Itálii. Vytýčení trasy koridoru zahrnuje důležité projekty ve Švýcarsku, a to včetně nejdelšího železničního tunelu na světě, kterým je Gotthardský úpatní tunel. Tento 57 kilometrů dlouhý Gotthardský úpatní tunel se nachází pod Švýcarskými Alpami a byl otevřen 1. června 2016. Spolu s Lötschbergským úpatním tunelem a Cenerským úpatním tunelem zvýší konkurenceschopnost železnice, z čehož budou mít přímý prospěch občané a podniky EU. Jelikož na straně Unie se v současné době nachází úzké místo, EU by se měla snažit zlepšit přístupové trasy ke Gotthardskému úpatnímu tunelu.

Skandinávsko-středomořský koridor představuje klíčovou severojižní osu pro evropské hospodářství. V rámci hranic Unie sahá koridor od Finska a Švédska na severu po ostrov Malta na jihu a prochází Dánskem, severním, středním a jižním Německem, Rakouskem, průmyslovými oblastmi severní Itálie a jihoitalskými přístavy. Přijetím nařízení o Nástroji

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/452 ze dne 19. března 2019, kterým se stanoví rámec pro prověřování přímých zahraničních investic směřujících do Unie (Úř. věst. L 79I, 21.3.2019, s. 1).

pro propojení Evropy II (CEF II) byl koridor prodloužen do Narviku v Norsku. Koridor byl rozšířen v souladu se sdělením Komise týkajícím se větší angažovanosti Evropské unie v Arktidě¹⁶, aby tak vznikla přítomnost na severu, jejímž cílem je usnadnit pozemní nákladní dopravu pocházející z arktických oblastí a potenciálně přes budoucí severomořskou trasu.

Země západního Balkánu

Země západního Balkánu jsou pro Unii již dlouho prioritním regionem¹⁷. Jak konstatovala předsedkyně von der Leyenová ve svém projevu o stavu Unie ze dne 14. září 2020, „*budoucnost celého regionu je skutečně spjata s EU*“. Region s populací čítající téměř 18 milionů obyvatel představuje důležitý trh pro Unii, jakož i významný tranzitní prostor pro přepravu evropského zboží. V roce 2020 činil celkový objem obchodu mezi EU a zeměmi západního Balkánu 50,5 miliardy EUR. Západní Balkán má klíčovou roli v globálních hodnotových řetězcích, které zásobují EU, a tuto roli lze ještě víc posílit zajištěním lepšího dopravního propojení s Uníí a v rámci regionu.

Hlavním úspěchem je přijetí Smlouvy o založení Dopravního společenství (TCT) v roce 2017¹⁸. Smlouva o založení Dopravního společenství vyžaduje, aby země západního Balkánu provedly *acquis* Unie v oblasti dopravy ve vnitrostátním právu a umožnily tak začlenění západního Balkánu do dopravního trhu EU ještě před svým případným přistoupením k EU. To zahrnuje oblasti technických norem, interoperability, bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy, řízení provozu, sociální politiky, zadávání veřejných zakázek a životního prostředí, čímž je region podporován ve svém úsilí překlenout propast mezi ním a členskými státy. Dopravní společenství vypracovává průběžný pracovní plán rozvoje indikativní hlavní sítě TEN-T a globálních sítí, zatímco stálý sekretariát napomáhá partnerům ze západního Balkánu při provádění dopravní politiky Unie ve vnitrostátním právu a při realizaci projektů týkajících se sítě TEN-T.

Partneři ze západního Balkánu dosáhli významného pokroku, pokud jde o uskutečňování indikativní hlavní sítě TEN-T. Rozvoj řady klíčových projektů na indikativní hlavní síti však stále zaostává. Došlo sice ke zlepšení v oblasti budování přeshraniční infrastruktury, jako například mostu Svilaj mezi Chorvatskem a Bosnou a Hercegovinou, který byl pro dopravu otevřen v září 2021, pro zajištění bezproblémových dopravních operací mezi Uníí a západním Balkánem je však třeba významný pokrok. To se týká všech druhů dopravy, přičemž modernizaci vyžaduje zejména železniční síť.

Využití udržitelné dopravy navíc zůstává poměrně malé. Ačkoli partneři ze západního Balkánu uskutečňují zhruba 70 % svého celosvětového obchodu s Uníí, pouze 5 % celkového objemu nákladní dopravy je přepravováno po železnici, zatímco zbývajících 95 % je přepravováno po silnici. Kromě toho se objem železniční nákladní dopravy od roku 2009 snížil o 40 %, zatímco podíl přepravy cestujících po železnici na celkové přepravě cestujících zůstává v jednociferných číslech, s výjimkou příměstské dopravy v několika velkých městech. Síť vnitrozemských vodních cest na západním Balkáně je i nadále nedostatečně

¹⁶ Společné sdělení Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Větší angažovanost EU ve prospěch mírové, udržitelné a prosperující Arktidy“, JOIN (2021) 27 final.

¹⁷ Byla zahájena přístupová jednání s Černou Horou (2012) a se Srbskem (2014). Na zahájení jednání s Albánií a Republikou Severní Makedonie v návaznosti na shodu, která byla v Radě dosažena v březnu 2020, se stále čeká.

¹⁸ Úř. věst. L 278, 27.10.2017.

využívána pro nákladní dopravu z Unie a do Unie. Řeky Dunaj a Sáva protékají několika zeměmi v regionu a zahrnují vnitrozemské vodní cesty, které by mohly být více využívány, aby došlo k přesunu dopravy ze silnic k udržitelnějším způsobům dopravy. V oblasti Jaderského a Jónského moře je nutné zajistit koordinaci mezi národními a regionálními orgány podílejícími se na rozvoji sítě TEN-T.

Dopravní propojení v rámci regionu a s Unií nedostatkem koordinace trpí, což má negativní důsledky pro hospodářský rozvoj a atraktivitu regionu pro investory. Účinek této situace lze často vidět na hranicích s Unií, kde kapacita infrastruktury ne vždy odpovídá registrovanému objemu dopravy, což má negativní vedlejší dopady nejen na obchod mezi Unií a západním Balkánem, ale rovněž na obchod mezi členskými státy, při kterém je zboží přepravováno přes uvedený region.

Osm let po rozšíření sítě TEN-T na západní Balkán a čtyři roky poté, co vstoupila v platnost Smlouva o založení Dopravního společenství, nastal čas rozvoj sítě TEN-T urychlit. V tomto ohledu je důležité, aby Unie a partneři ze západního Balkánu prováděli soudržnější politiku TEN-T. To by napomohlo k překlenutí propasti v oblasti propojení a ke zlepšení celkové kvality dopravy.

Ke sledování cílů politiky TEN-T mohou partneři ze západního Balkánu využívat výhod několika zdrojů financování z EU, jako je například Nástroj předvstupní pomoci prostřednictvím investičního rámce pro západní Balkán. Dále Komise v roce 2020 přijala komplexní hospodářský a investiční plán pro západní Balkán (EIP)¹⁹, jehož cílem je podnitit dlouhodobé hospodářské oživení regionu, podpořit zelenou a digitální transformaci a napomoci regionální integraci a konvergenci s Unií. Plán vymezuje stěžejní projekty ve všech oblastech propojení a zavádí investiční balíček, který mobilizuje až 9 miliard EUR v grantech po dobu následujících sedmi let, díky čemuž bude možné využít prostřednictvím nového záručního nástroje pro západní Balkán investice až do výše 20 miliard EUR. Všechny klíčové dopravní projekty zahrnuté v plánu – ve výši 1,1 miliardy EUR s možností využití investic až do výše 4 miliard EUR – se nacházejí na rozšířené síti TEN-T.

EU podporuje rovněž makroregionální strategie v regionu, jako například EUSAIR a EUSDR²⁰, a to s cílem posílit soudržnost investic na západním Balkáně. Koordinace mezi nástrojem Interreg, NPP III a dalšími nástroji financování v rámci makroregionálních strategií EU zlepšuje účinek již provedených projektů a znásobuje dopad nových projektů.

Unie by měla upřednostnit ty projekty týkající se sítě TEN-T, které mají strategický význam pro region a pro Unii, a to s cílem realizovat úplnou, vyhovující a udržitelnou indikativní hlavní síť propojující hlavní města v rámci regionu a s Unií. Unie by měla usilovat o urychlení výstavby nové dopravní infrastruktury, doplnění chybějících spojení, zejména pokud jde o přeshraniční projekty, a případně o modernizaci stávající infrastruktury tak, aby vyhovovala normám v požadavcích týkajících se sítě TEN-T. Měly by být zavedeny digitální technologie podporované rozvojem telekomunikační infrastruktury a výměnou údajů o multimodální dopravě, aby byla umožněna interoperabilita sítí a podpora účinnějších toků nákladní dopravy. Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) by měl nahradit starší systémy, které vytvářejí roztržité úseky sítě. Prioritou v oblasti zlepšení bezpečnosti silničního provozu by mělo být rovněž nasazení řešení ITS.

¹⁹ Sdělení „Hospodářský a investiční plán pro západní Balkán“, COM(2020) 641 final.

²⁰ Strategie EU pro jadransko-jónský region a strategie EU pro dunajský region.

Důležitou prioritou bude rovněž podpora multimodálních dopravních řešení a zrychlení přechodu k udržitelnému druhu dopravy, čímž se sníží emise CO₂ z dopravy. Měla by být vyvinuta ekologická multimodální řešení, jako například elektrické nabíjecí stanice a multimodální uzly. Zlepšit by se měl také provoz ve městech a kolem nich – řešením je zajistit udržitelné alternativy k silniční dopravě a zabránit vzniku úzkých míst, která rovněž vedou k vyšším emisím CO₂.

Politika TEN-T by rovněž měla lépe odrážet zeměpisnou situaci západního Balkánu v Evropě, a to prostřednictvím inkluzivnějšího přístupu. Několik členských států – Chorvatsko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko a Řecko – sdílí společné hranice a ve velké míře spoléhají na to, že jim infrastruktura na západním Balkáně zajistí propojení s ostatními členskými státy. Konkrétním příkladem toho, co může Unie tomuto regionu nabídnout za účelem posílení provádění projektů týkajících se sítě TEN-T, je navrhované vytvoření evropského dopravního koridoru propojujícího tento region s Unií, jak je stanoveno v návrhu týkajícím se revidovaného nařízení o TEN-T.

Východní partnerství

Východní partnerství významně pomáhá sblížovat Unii a její východní partnery. Hospodářské vazby mezi Unií a regionem jsou silné a východní sousedství je důležitou tranzitní oblastí pro dopravu evropského zboží na východ. Během posledních deseti let se obchod mezi EU a státy Východního partnerství téměř zdvojnásobil, díky čemuž se region stal desátým největším obchodním partnerem Unie. Pro Ázerbájdžán, Gruzii, Moldavsko a Ukrajinu představuje Unie největší obchodní blok, zatímco pro Arménii a Bělorusko je Unie druhým největším obchodním partnerem. V roce 2020 činil obchod Unie s Východním partnerstvím celkem 82,8 miliardy EUR. Zejména obchod mezi EU a Ukrajinou představuje téměř 50 % celkového objemu obchodu mezi zeměmi Východního partnerství a Unií. Aby tento vývoj podpořila, bude pro Unii důležité zajišťování lepšího dopravního propojení s Unií a v rámci regionu.

Po rozšíření indikativní sítě TEN-T do regionu, k němuž došlo v roce 2018, je významným výsledkem politiky TEN-T vypracování orientačního akčního plánu pro investice do sítě TEN-T pro Východní partnerství. Plán byl společně připraven Světovou bankou a Komisí a určuje klíčové prioritní investice v celkové hodnotě 12,8 miliardy EUR pro všechny druhy dopravy na rozšířené hlavní síti. Lhůta pro dokončení je stanovena na rok 2030. Účelem plánu je pomoci osobám přijímajícím rozhodnutí stanovit priority investic do dopravní infrastruktury, a to s cílem dokončit indikativní síť TEN-T. Klíčovým prvkem úspěšného provádění politiky TEN-T bude vypracování jednoho koordinovaného seznamu projektů pro daný region. Stejně důležitý bude další rozvoj sítě, a to včetně vnitrozemských vodních cest, které nebyly zahrnuty do rozšíření v roce 2018.

Investice do udržitelných řešení v rámci indikativní hlavní sítě TEN-T patří na základě politiky založené na pravidlech k dlouhodobým politickým cílům politiky Východního partnerství po roce 2020, jak je uvedeno ve společném sdělení „Politika Východního partnerství po roce 2020: Posilování odolnosti – Východní partnerství, které je přínosné pro všechny“. Tato agenda po roce 2020 je strukturována v rámci dvou pilířů – investice a správa věcí veřejných – a navrhuje hospodářský a investiční plán na podporu společensko-hospodářské obnovy partnerských zemí, aby bylo dosaženo „obnovy k lepšímu“ s cílem dosáhnout zelené a digitální transformace. Plán bude zahrnovat významné investice do

dopravy (až do výše 4,5 miliardy EUR), a to včetně projektů, které se nacházejí na rozšířené síti TEN-T.

Hospodářský a investiční plán a orientační akční plán pro investice do sítě TEN-T pro Východní partnerství budou hrát zásadní roli při řešení řady výzev souvisejících s realizací interoperabilní sítě vyhovující normám v požadavcích týkajících se sítě TEN-T. Silniční i železniční propojení mezi Uníí a partnery z Východního partnerství je i nadále nedostatečné a málo rozvinuté, přičemž několik spojení chybí na hraničních přechodech. Silniční infrastruktura má špatnou úroveň, a to jak z hlediska kvality, tak i z hlediska kapacity a bezpečnosti. Infrastruktura železniční sítě a kolejová vozidla jsou v několika případech zastaralé, pokud jde o kvalitu, kapacitu a normy v oblasti bezpečnosti. Kromě toho začlenění železniční sítě Východního partnerství do železniční sítě Unie čelí výzvě spočívající v tom, že síť Východního partnerství je vybavena kolejnicemi s rozchodem 1 520 mm, kdežto v Unii je standardní rozchod 1 435 mm. Tím se zvyšuje složitost realizace interoperabilní přeshraniční sítě a bude nutné vyvinout pokročilá technická řešení.

Za účelem řešení těchto výzev by Východní partnerství mělo pokračovat ve vytváření seznamu projektů týkajících se sítě TEN-T a v dosahování pokroku v rámci těchto projektů, aby mohly splnit podmínky pro financování. Východní partnerství by se mělo zaměřit na projekty nacházející se na indikativní hlavní síti TEN-T a zejména na přeshraniční projekty s Uníí.

Unie by měla usilovat o urychlení výstavby nové dopravní infrastruktury, doplnění chybějících spojení, zejména pokud jde o přeshraniční projekty a multimodální propojení zahrnující rovněž námořní dopravu, a případně o modernizaci stávající infrastruktury tak, aby vyhovovala normám v požadavcích týkajících se TEN-T. Pro vyřešení problému v podobě různých standardů rozchodu koleje by Unie měla podpořit rozvoj inovativních infrastrukturních řešení. Aby bylo možné dosáhnout interoperability sítí a multimodality, zvýšení bezpečnosti a udržitelnosti, usnadnění obchodu a překračování hranic, měla by se uplatnit digitální řešení. Evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS) by měl nahradit starší systémy, které vytvářejí roztržité úseky sítě. Prioritou v oblasti zlepšení bezpečnosti silničního provozu by mělo být rovněž nasazení řešení ITS. Prioritou by měla být rovněž multimodální dopravní řešení a urychlený přechod k udržitelnému druhu dopravy, aby se snížily emise CO₂ z dopravy. Co se týče silničních infrastrukturních projektů, Unie by měla podporovat rozvoj ekologických multimodálních řešení (jako například elektrické dobíjecí stanice a multimodální uzly). Prioritou bude rovněž modernizace sítě vnitrozemských vodních cest. A konečně bude důležité zajistit, aby dotčené země infrastrukturu udržovaly, zejména pokud jde o klíčové projekty vyvinuté s pomocí finančních prostředků z EU.

Jižní Středomoří

Oblast jižního Středomoří má pro Unii zvláštní politický význam. Tento region je rovněž blízkým obchodním partnerem. V roce 2020 dosahoval celkový obchod se zbožím mezi Uníí a zeměmi jižního sousedství výše 149,4 miliardy EUR. Existuje zde potenciál pro další rozvoj obchodu, který by měl být podpořen vylepšeným udržitelným dopravním propojením.

Na základě mandátu, který ministři evropsko-středomořského regionu získali v roce 2013, si Unie a partneři z jižního Středomoří kladou za cíl vymezit transstředomořskou dopravní síť

(TMN-T). Síť TMN-T bude připravena jako globální síť. Aby bylo zajištěno lepší dopravní propojení mezi Unií a dotčeným regionem, bude důležité zejména určit námořní přístavy indikativní TMN-T.

Po vymezení TMN-T by partneři z jižního Středomoří měli neprodleně vypracovat plán provádění TMN-T, který určí projekty s vysokou prioritou s cílem vytvořit seznam projektů. Upřednostněny by měly být projekty v přístavech, včetně multimodálních propojení posledního úseku s ohledem na rozvoj pobřežní plavby.

Společné sdělení o obnoveném partnerství se zeměmi jižního sousedství z roku 2021 i doprovodný hospodářský a investiční plán pro daný region vidí dopravní propojení jako klíčovou složku rozvoje jižního Středomoří. Za priority označují rozvoj transstředomořské dopravní sítě (TMN-T) a reformy dopravní politiky, které byly společně identifikovány v rámci regionálního akčního plánu pro dopravu (RTAP)²¹. Námořní dopravě se věnuje iniciativa WestMed²², která prosazuje udržitelný rozvoj modré ekonomiky v západním Středomoří.

Unie by v souladu s obnoveným partnerstvím se zeměmi jižního sousedství a hospodářským a investičním plánem pro daný region měla zvýšit úsilí související s přijetím orientačních map budoucí transstředomořské dopravní sítě (TMN-T) a upřednostnit projekty na této síti, které mají pro Unii zvláštní význam. Kromě toho by měla podpořit provádění plánu RTAP, který stanoví dohodnuté zásady pro rozvoj multimodálního, udržitelného a integrovaného dopravního systému, a to včetně snahy o sblížování právních předpisů. Tento přístup je v souladu s rámcem spolupráce Unie pro Středomoří týkajícím se udržitelné dopravy a modré ekonomiky.

Turecko

Unie a Turecko jsou důležití obchodní partneři a Turecko je klíčovou tranzitní zemí pro obchod Unie s Blízkým a Dálným východem. Unie a Turecko tedy sdílejí zájem na rozvoji a modernizaci infrastruktury. Pokrok v provádění projektů je zásadní pro plné využití potenciálu indikativní sítě TEN-T v Turecku. Koordinace rozvoje infrastruktury, a to zejména, pokud jde o železnici, je klíčová pro maximalizaci výhod jak pro Turecko, tak i pro Unii. Jakožto klíčový projekt v rámci Nástroje předvstupní pomoci bude Turecko zajišťovat cenný přístup k síti TEN-T přes Bulharsko, a to prostřednictvím dokončení železnice Halkali–Kapikule, která je spolufinancovaná z nástroje NPP částkou 275 milionů EUR a také evropskými finančními institucemi (EIB a EBRD). Harmonizace Turecka s *acquis* TEN-T má i nadále klíčový význam.²³ Obdobně k situaci, která se předpokládá pro západní Balkán a region Východního partnerství, je při plánování silniční infrastruktury mezi Unií a Tureckem mimořádně důležité zohlednit ustanovení týkající se alternativních pohonných hmot. A

²¹ Regionální akční plán v oblasti dopravy pro oblast Středomoří (2014–2020).

²² Iniciativa WestMED vyplynula z „dialogu 5+5“ zahrnujícího pět členských států EU (Francie, Itálie, Portugalsko, Španělsko a Malta) a pět jižních partnerských zemí (Alžírsko, Libye, Maroko, Mauritánie a Tunisko).

²³ Pracovní dokument útvarů Komise „Zpráva o Turecku za rok 2021“, SWD(2021) 290 final/2.

konečně, lepší koordinace provádění hraniční infrastruktury by přispěla k překlenutí propasti v oblasti infrastruktury, čímž by došlo ke zlepšení dopravních toků mezi Unií a Tureckem a dalšími oblastmi.

Spojené království

Spojené království bylo až do svého vystoupení z Unie na konci přechodného období dne 31. prosince 2020 nedílnou součástí sítě TEN-T. Do té doby bylo Spojené království součástí koridoru hlavní sítě Severní moře–Středomoří s hladce integrovanými dopravními spojeními do kontinentální Evropy a Irska. Po vystoupení se na Spojené království *acquis* TEN-T již nevztahuje.

Unie má zvláštní zájem na zajištění propojení Irska s pevninskou Unií. Proto podniká kroky k zajištění toho, že vystoupení Spojeného království podstatně nenaruší irskou dopravní síť a zejména propojení s kontinentální Evropou. S vystoupením Spojeného království Unie zahájila zvláštní opatření s cílem chránit zájmy Irska a tím i Unie. Přijetím nařízení o Nástroji pro propojení Evropy II (CEF II) došlo k tomu, že se Irsko poprvé ocitlo na dvou koridorech hlavní sítě TEN-T. Kromě toho, že zůstalo na severomořsko-středomořském koridoru, bylo Irsko zahrnuto do atlantického koridoru, přičemž tři hlavní přístavy Dublin, Cork a Shannon-Foynes jsou propojeny s dvěma francouzskými přístavy Le Havre a Nantes Saint-Nazaire.

Pracovní plán severomořsko-středomořského koridoru uvádí pokračující závazek Unie chránit dopravní propojení Irska s kontinentální Evropou. Cíle týkající se rozvoje tohoto koridoru zahrnují další rozvoj námořních spojení a zlepšení vnitrozemských spojení do námořních přístavů. Odkazuje se konkrétně na plány na podporu řady projektů, včetně silničního spojení mezi Ringaskiddy a Corkem a Alexandra Basin v Dublinu. Plán představuje závazek zajistit propojení s pevninskou Evropou po moři, které je uznáváno jako nejvýznamnější hraniční přechod Irska. Je zjištěno, že závislost Irska na Spojeném království jako pevninském mostě by případně bylo možné snížit prostřednictvím dalších investic do přístavní kapacity Irska.

IV. Závěr

Rozšíření politiky TEN-T do sousedních zemí mělo pro Unii při její snaze vyvinout interoperabilní a multimodální dopravní síť zásadní význam. Politika TEN-T je důležitým nástrojem pro integraci přístupujících zemí, zajišťuje lepší dopravní propojení a umožňuje napomáhat obchodu a urychlovat tak sbližování s Unií. Toto sdělení, předložené spolu s návrhem týkajícím se revidovaného nařízení o TEN-T, má za cíl dále prohloubit vnější vztahy Unie při současném zohlednění priorit Zelené dohody pro Evropu a Strategie Komise pro udržitelnou a inteligentní mobilitu.

Zejména pokud jde o západní Balkán a Východní partnerství, existuje silná potřeba urychlit rozvoj indikativní TEN-T, aby se dále zlepšilo dopravní propojení s Unií. Aby bylo možné posunout se v těchto regionech od roztržštěnosti k síti, musí být posílena soudržnost v provádění projektů a v případě vytváření řádných seznamů projektů musí být udrženo

rychlejší tempo, přičemž je nutné formulovat jasné priority u nejdůležitějších projektů a upřednostňovat projekty nacházející se na indikativní hlavní síti.

Kromě toho je naléhavě třeba zajistit, aby stávající infrastruktura splňovala normy a aby byla stávající aktiva udržována. Cílem dalšího rozvoje indikativní TEN-T by mělo být zajištění sítě splňující standardy vysoké kvality. Dále by mělo být cílem zajistit rozvoj odolné infrastruktury, která bude schopna čelit výzvám, jež přináší změna klimatu.

S ohledem na výše uvedené se Komise bude zasazovat o následující:

- Dosáhnout vyhovující indikativní hlavní sítě, která je multimodální, udržitelná a odolná.
- Urychlit výstavbu nové dopravní infrastruktury, doplnit chybějící spojení a odstranit úzká místa, zejména mezi jednotlivými zeměmi, a modernizovat stávající infrastrukturu, aby bylo dosaženo splnění požadavků TEN-T a zajištěn soulad se Zelenou dohodou pro Evropu.
- Podporovat prosazování a zavádění digitálních technologií, aby se umožnila interoperabilita sítí, zejména systému ERTMS, ITS a informačních systémů týkajících se multimodální nákladní dopravy a infrastruktury 5G. Uplatnění digitálních technologií by mělo zajistit vysokou výkonnost v celé síti a dosažení vysokých úrovní automatizace.
- Vybízet partnery, aby řádně zohlednili a prováděli optimální údržbu a provozování stávajících a nových aktiv.
- Upřednostňovat projekty týkající se sítě TEN-T, které mají strategický význam pro regiony západního Balkánu a Východního partnerství a pro Unii, aby byly přístupující země a další sousední země lépe propojeny s Unií.
- Posoudit nutnost přezkumu stávající indikativní sítě TEN-T v přístupujících zemích a dalších sousedních zemích a případně zahájit proces její aktualizace.

Evropský parlament a Rada se vyzývají, aby podpořily toto sdělení, které bude předloženo rovněž Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů.