

**Stanovisko Výboru regiónov na tému „Zelená kniha TEN-T: Preskúmanie politiky“**

(2010/C 79/05)

## VÝBOR REGIÓNOV

- vyzýva členské štáty, aby prehodnotili drastické zníženie rozpočtu pre TEN-T v rámci strednodobého hodnotenia finančných perspektív na obdobie 2009 – 2010,
- nazdáva sa, že je žiaduce obmedziť transeurópsku dopravnú sieť na dopravné osi, ktoré výrazne prispievajú k plneniu strategických cieľov Európskej únie, hlavne územnej súdržnosti, z dlhodobého hľadiska („hlavné siete“) a v rámci dvojúrovňovej štruktúry, ktorá sa skladá z celkovej siete TEN-T a hlavnej dopravnej siete; zachovanie komplexnej siete je pre okrajové regióny bez prioritných projektov jedinou možnosťou ako využívať služby dopravnej infraštruktúry spolufinancovanej z prostriedkov Európskej únie, čím sa zabezpečí prístupnosť všetkých regiónov,
- nazdáva sa, že sieť TEN-T by mala obzvlášť zahŕňať infraštruktúru pre obchvaty veľkých miest, ktorá umožní obmedziť súbežné využívanie ciest diaľkovou dopravou a každodennou prímestskou dopravou, pričom by sa mali hľadať aj alternatívy v nepreťažených oblastiach,
- považuje za potrebné, aby pri realizácii veľmi veľkých projektov prebiehalo uzatváranie zmlúv s európskym prínosom v rámci plánov globálneho financovania, čo v súčasnosti neumožňujú podmienky pre pridelovanie európskych dotácií, ktoré sú obmedzené na rozpočtové obdobie siedmich rokov (čo je menej ako dĺžka realizácie veľmi veľkých projektov),
- navrhuje, aby sa na základe novo definovanej siete TEN-T podpísali „programové zmluvy“ medzi Európskou úniou a každým štátom, pričom by sa určili vzájomné záväzky v oblasti financovania a harmonogramu realizácie; tieto programové zmluvy by nemali pokrývať iba infraštruktúru, ktorá je súčasťou TEN-T, ale aj sekundárnu infraštruktúru, ktorú štáty (alebo regióny) zapájajú do realizácie na zabezpečenie správneho fungovania hlavných sietí.

**Spravodajca:** Jean-Michel Daclin, zástupca primátora Lyonu (FR/SES)

**Referenčný dokument**

ZELENÁ KNIHA TEN-T: preskúmanie politiky – Na ceste k lepšie integrovanej transeurópskej dopravnej sieti v záujme spoločnej dopravnej politiky

KOM(2009) 44 v konečnom znení

**I. POLITICKÉ ODPORÚČANIA**

VÝBOR REGIÓNOV,

**Základy, z ktorých by mala vychádzať budúca politika v oblasti TEN-T**

1. s potešením víta dôkladnú revíziu politiky TEN-T, ktorá sa zdá nevyhnutná kvôli významným oneskoreniam, ktoré vznikli pri uskutočňovaní siete definovanej v roku 1996 a obmedzeniam európskeho rozpočtu v oblasti dopravy. Berie na vedomie, že kvôli finančnej kríze je ešte naliehavejšie potrebné optimalizovať investície, ktoré treba uskutočniť v rámci TEN-T;

2. zdôrazňuje, že v súvislosti so súčasnou hospodárskou krízou je rozvoj TEN-T a integrácia dopravy v EÚ a susedných krajinách veľkou výzvou pre zabezpečenie dlhodobého fungovania vnútorného trhu a územnej, hospodárskej a sociálnej súdržnosti v EÚ; vyzýva členské štáty, aby prehodnotili drastické zníženie rozpočtu pre TEN-T v rámci strednodobého hodnotenia finančných perspektív na obdobie 2009 – 2010;

3. konštatuje, že predložené stanovisko je významným doplnením stanovísk, ktoré výbor prijal už v minulosti, najmä na tému „Balík ekologických opatrení v doprave“ a „Akčný plán mestskej mobility“;

4. upozorňuje Komisiu na skutočnosť, že realizácia dopravnej infraštruktúry nemôže byť oddelená od dvoch ďalších oblastí dopravnej politiky: na jednej strane politiky v oblasti stanovovania cien a regulácie premávky (napríklad prostredníctvom smernice o európskej diaľničnej nálepke Eurovignette); na druhej strane zlepšenia účinnosti, kvality a bezpečnosti dopravy (napríklad prostredníctvom rozvoja vzájomnej súčinnosti železníc) a odporúča preto Komisii, aby rozvinula tieto tri oblasti súdržným a simultánnym spôsobom;

5. vyjadruje želanie, aby sa prikladala väčšia dôležitosť cieľom trvalo udržateľného rozvoja a ochrane životného prostredia a preto, aby politika TEN-T podporila typy dopravy, ktoré sú najšetrnejšie k životnému prostrediu (železničná, námorná a riečna doprava);

6. navrhuje, aby sa osobitne zohľadnila existencia oblastí problematických z environmentálneho hľadiska, ako sú pobrežné a horské oblasti, kde by sa mali prijať osobitné opatrenia, s cieľom presunúť nákladnú dopravu z ciest na železnice alebo námorné diaľnice;

7. vyjadruje poľutovanie nad skutočnosťou, že zelená kniha viac nezodrazňuje význam dopravy v územnom plánovaní v rámci

Európy a v plnom súlade so zásadou územnej súdržnosti pripomína, že jeden zo základných cieľov TEN-T je prispieť k lepšej rovnováhe medzi regiónmi, a to umožnením voľného pohybu osôb a tovaru, hlavne medzi regiónmi, ktoré sú vzdialené od centra a veľkými európskymi hospodárskymi centrami, s cieľom poskytnúť týmto zónam potrebné hospodárske stimuly; a v prípade najvzdialenejších regiónov treba vziať do úvahy ich právo na prístupnosť;

**Plánovanie siete**

8. nazdáva sa, že je žiaduce obmedziť transeurópsku dopravnú sieť na dopravné osi, ktoré výrazne prispievajú k plneniu strategických cieľov Európskej únie, hlavne územnej súdržnosti, z dlhodobého hľadiska („hlavné siete“) a v rámci dvojúrovňovej štruktúry, ktorá sa skladá z celkovej siete TEN-T a hlavnej dopravnej siete;

9. zastáva názor, že v prípade celkovej siete TEN-T by mal byť vytvorený pružný systém, zohľadňujúci metódy a všeobecné zásady dohodnuté na úrovni Spoločenstva, ktorý by jednotlivé prvky alebo časti siete (nové prístavy, letiská, železničné spojenia a pod.) dokázal efektívne a rýchlo začleniť do siete TEN-T;

10. považuje za nevyhnutné rozlíšiť siete nákladnej a osobnej dopravy, ktoré majú rozličné ciele a charakteristiky a vyjadruje želanie, aby sa tam, kde je to odôvodnené jasnejšie definovali priority oboch typov sietí (v súčasnosti sa vykonávajú oveľa častejšie rozhodnutia v prospech sietí osobnej dopravy); zastáva názor, že nedostatok finančných prostriedkov si vyžaduje, aby sa stanovili priority pri budovaní celkovej siete TEN-T, pričom prostriedky by sa mali použiť cielene na odstránenie problematických miest v sieti;

11. zastáva názor, že toto rozlíšenie nie je prekážkou úzkej koordinácie pri definovaní a realizácii oboch sietí a že nebráni prípadnému zabezpečeniu fungovania nákladnej a osobnej dopravy prostredníctvom tej istej infraštruktúry, a to z dočasného alebo definitívneho hľadiska, pokiaľ sa pritom budú efektívne uspokojovať potreby nákladnej aj osobnej dopravy;

12. odporúča, aby „hlavné“ transeurópske siete nákladnej a osobnej dopravy zahŕňali „prioritné projekty“, ktoré môžu byť rozšírené o ďalšie projekty vrátane všetkých infraštruktúr potrebných na zabezpečenie súvislej premávky (vrátane infraštruktúr obmedzených rozmerov, ktoré umožňujú rýchle zlepšenie účinnosti, kvality a bezpečnosti premávky), čo umožní vznik koridorov, ktoré vyhovujú požiadavkám obyvateľov;

13. nazdáva sa, že novo definovaná sieť TEN-T by mala takisto prepojiť dopravné uzly umiestnené na hlavných sieťach, ktoré majú veľký význam pre súdržnosť a hospodárstvo regiónov Spoločenstva. V dopravných uzloch sa sústreďuje tvorba hodnôt, okrem iného aj preto, lebo sú multimodálne zamerané. Dopravné uzly sú často hlavným zdrojom preťaženia premávky a iných nedostatkov v účinnosti; sieť TEN-T by mala obzvlášť zahŕňať infraštruktúru pre obchvaty veľkých miest, ktorá umožní obmedziť súbežné využívanie ciest diaľkovou dopravou a každodennou prímestskou dopravou, pričom by sa mali hľadať aj alternatívy v nepreťažených oblastiach;

14. nazdáva sa, že je dôležité, aby sieť TEN-T bola definovaná z hľadiska komodality a aby bola rozšírená o hlavné prestupové a logistické uzly (stanice, letiská, prístavy, intermodálne terminály), ako aj o sekundárnu infraštruktúru, ktorá zaisťuje fungovanie týchto uzlov a zabezpečuje ich prepojenie na hlavné siete; mala by sa preto zohľadňovať skutočnosť, že určité pozemné koridory sú usporiadané na napojenie na námornú dopravu a tvoria tak podstatnú dopravnú os prioritnej siete, pri ktorej sa železničná nákladná doprava napája na lodnú nákladnú dopravu prostredníctvom dôležitých intermodálnych uzlov (prístavy a logistické strediská);

15. považuje tiež za dôležité, aby prístavy, ktoré sú strategicky dôležité pre európsky plán, najmä tie, ktoré sú spojené s európskymi multimodálnymi platformami a ktoré zabezpečujú podstatnú časť európskeho zahraničného obchodu a môžu zohrávať významnejšiu úlohu vo výmenách v rámci Európy, boli prostredníctvom železničnej a riečnej siete TEN-T efektívne napojené na vnútrozemie a odporúča rozširovať námorné diaľnice, ktoré predstavujú nákladovo efektívny a pružný spôsob integrácie vzdialených a okrajových oblastí; pri prepájaní vnútrozemia s európskymi prístavmi by pritom prednosť pred ostatnými druhmi dopravy mali mať železnica a vnútrozemské vodné cesty;

16. zdôrazňuje, že je potrebné úzko zapojiť mestá a územné samosprávy do definovania siete TEN-T a jej priorit, hlavne s cieľom zabezpečiť koherentnosť s miestnym a regionálnym plánovaním, a obzvlášť do definície dopravných uzlov a sekundárnej infraštruktúry, keďže rozvoj miest a regiónov závisí do veľkej miery od dopravnej infraštruktúry, a mestá a regióny musia preto znášať určité náklady a vyrovnávať sa s rozličnými dôsledkami;

17. poznamenáva, že na rozdiel od plánovania založeného na hlavnej sieti rozmery súčasnej „komplexnej siete“ ohrozujú účinný rozvoj TEN-T; za týchto podmienok sa výbor vyjadruje za obmedzenie komplexnej siete, na prísne uplatňovanie právnych predpisov v oblasti vzájomnej súčinnosti, bezpečnosti a Kohézneho fondu; poznamenáva, že zachovanie komplexnej siete je pre okrajové regióny bez prioritných projektov jedinou možnosťou ako využívať služby dopravnej infraštruktúry spolufinancovanej z prostriedkov Európskej únie, čím sa zabezpečí prístupnosť všetkých regiónov; komplexná sieť by mohla podliehať prísnejmu hodnoteniu podľa jasne definovaných kritérií prínosu pre EÚ;

18. vyjadruje sa za ambicióznou politiku pre rozvoj inteligentných, intermodálnych a interoperabilných operačných systémov a systémov na informovanie užívateľov, ktoré môžu významne prispieť k účinnosti nákladnej a osobnej dopravy; a odporúča hlavne vytvorenie jednotného systému predaja cestovných lístkov v oblasti medzinárodnej železničnej osobnej dopravy;

19. odporúča, aby sa pokračovalo v úsilí o šandardizáciu technických ustanovení (napríklad noriem, ktoré už boli prijaté v oblasti železničnej dopravy) a operačných systémov pre dopravu, s cieľom poskytnúť jednotný rámec rôznym vnútroštátnym infraštruktúram a umožniť vzájomnú súčinnosť miestnych dopravných systémov a noriem, avšak bez toho, aby boli stanovené určité konkrétne normy pre miestne a regionálne orgány zabezpečujúce dopravu;

20. žiada, aby sa objasnilo a upresnilo, čo sa myslí pod „konceptným pilierom“ v rámci zelenej knihy, keďže kvôli príliš nejasnému charakteru súčasnej definície nie je možné vyjadriť k tomu stanovisko;

## Zavedenie politiky TEN-T

21. považuje za potrebné sústrediť európske dotácie na nižší počet iniciatív, v prvom rade na veľmi veľké nadnárodné projekty, pri ktorých sa štáty často rozhodnú v prospech čisto vnútroštátnych projektov, ako aj na iniciatívy, ktorých cieľom je rýchle zlepšenie účinnosti, environmentálnej udržateľnosti, kvality a bezpečnosti spojení, pričom by sa všetky rozhodnutia v tejto oblasti mali striktnie riadiť kritériami prínosu pre EÚ; všetky opatrenia v oblasti spolufinancovania a ostatné sprievodné opatrenia musia byť prísne neutrálne pokiaľ ide o ich vplyv na hospodársku súťaž. Dôkaz, že tieto opatrenia nijako neovplyvnia hospodársku súťaž by mal byť základnou súčasťou každého schvaľovacieho konania;

22. vyjadruje sa za schválenie metód pre sociálno-hospodárske hodnotenie na európskej úrovni, čo umožní porovnať projekty na harmonizovanom základe a zhodnotiť ich európsky prínos;

23. upozorňuje však Komisiu na riziká pridelenia európskych financií iba na tomto základe, keďže metódy pre sociálno-hospodárske hodnotenie majú konvenčný charakter a nemôžu teda zobrať do úvahy všetky faktory rozhodovania, hlavne v oblasti územného plánovania, územnej súdržnosti a prístupnosti;

24. zdôrazňuje, že je potrebné do usmernení zahrnúť aj ustanovenia, ktoré by zabezpečili, že každý členský štát si stanoví takú štruktúru, aby tie miestne a regionálne orgány, ktoré nesú právnu zodpovednosť za plánovanie dopravy a riadenie siete boli v plnej miere zapojené do procesu určovania a zavádzania usmernení v oblasti TEN-T, čo je najlepší spôsob, ako zabezpečiť harmonický rozvoj miestnych, regionálnych a celoštátnych sietí i sietí TEN-T;

25. nazdáva sa, že pre realizáciu železničnej, námornej a riečnej infraštruktúry, ktorá je najšetrnejšia k životnému prostrediu, je zásadné zavedenie rámca pre poplatky a predpisy, ktorý by túto infraštruktúru podporil, a vyjadruje želanie, aby sa v tejto oblasti vykonávala ambiciózná politika (aj prostredníctvom internalizácie externých nákladov) alebo prostredníctvom európskych stimulov pre prevádzkovateľov nákladnej dopravy, ktorí si zvolia udržateľné druhy dopravy, ako je železničná a námorná doprava – napríklad Ecobonus;

26. nazdáva sa, že je zásadné spolu s realizáciou siete TEN-T prijať opatrenia na zlepšenie účinnosti a kvality dopravy a obzvlášť na vyriešenie technických a regulačných prekážok v súvislosti s prechodom hraníc; tieto málo nákladné opatrenia môžu mať veľmi významné dôsledky;

27. podotýka, že nesúhlas obyvateľstva alebo územných samospráv s niektorými veľkými projektmi v oblasti infraštruktúry, hlavne vzhľadom na neprijemnosti, ktoré ich výstavba spôsobuje, môže viesť k významným oneskoreniam a dodatočným nákladom;

28. navrhuje teda rozšíriť európske financovanie o činnosti, ktoré by členské štáty a územné samosprávy uskutočnili v rámci verejných konzultácií s cieľom pripraviť územia na prijímanie nových veľkých projektov (napríklad v oblasti odbornej prípravy miestnej pracovnej sily, ubytovania pracovníkov, úpravy miestnej hospodárskej štruktúry na potreby projektov, atď.), čo by umožnilo, aby boli tieto projekty takisto zdrojom prínosu pre územia;

29. navrhuje takisto, aby bolo európske financovanie rozšírené o niektoré sprievodné investície, s cieľom umožniť lepšie zohľadnenie environmentálnych obmedzení;

30. považuje za potrebné, aby pri realizácii veľmi veľkých projektov prebiehalo uzatváranie zmlúv s európskym prínosom v rámci plánov globálneho financovania, čo v súčasnosti neumožňujú podmienky pre pridelenie európskych dotácií, ktoré sú obmedzené na rozpočtové obdobie siedmich rokov (čo je menej ako dĺžka realizácie veľmi veľkých projektov);

31. navrhuje, aby sa na základe novo definovanej siete TEN-T podpísali „programové zmluvy“ medzi Európskou úniou a každým štátom, pričom by sa určili vzájomné záväzky v oblasti financovania a harmonogramu realizácie; tieto programové zmluvy by nemali pokrývať iba infraštruktúru, ktorá je súčasťou

TEN-T, ale aj sekundárnu infraštruktúru, ktorú štáty (alebo regióny) zapájajú do realizácie na zabezpečenie správneho fungovania hlavných sietí;

32. podotýka, že nástroje na financovanie zavedené Európskou úniou (napríklad poskytovanie záruk na úvery a rizikový kapitál) sú dobre prispôbené projektom, v ktorých na seba berie súkromný sektor obchodné riziká, hlavne cestné projekty, v ktorých môže byť finančný prínos súkromného sektora dôležitý (tieto projekty môžu byť vo všeobecnosti realizované formou koncesných zmlúv);

33. podotýka však, že sú zle prispôbené železničným, prístavným a intermodálnym projektom v oblasti nákladnej dopravy, ktoré okrem výnimiek neumožňujú preniesť obchodné riziko na súkromný sektor, ktorý z toho má preto len okrajový finančný prínos;

34. nazdáva sa, že vytvorenie euroobligácií by umožnilo rýchlejšie uskutočniť prioritné projekty, pod podmienkou, že umožní zvýšiť podiel financovania Spoločenstva;

35. nazdáva sa, že napriek zmluvnej zložitosti môžu verejno-súkromné partnerstvá napomôcť uskutočňovaniu niektorých veľkých projektov, na jednej strane tak, že umožnia rozdelenie verejných financií, a na druhej strane tým, že využijú operatívne skúsenosti súkromného sektora; tento typ financovania však významne nezmení hospodársku rovnováhu zo strednodobého hľadiska;

36. nazdáva sa, že objasnenie pravidiel v oblasti verejno-súkromných partnerstiev Spoločenstva by mohlo napomôcť rozvoju tohto typu realizácie;

37. pozitívne hodnotí rozšírenie úlohy európskych koordinátorov, ktorí sú v súčasnosti poverení prioritnými projektmi, o „hlavnej sieti“ novo definovanej TEN-T;

38. navrhuje, aby koordinátori zohrávali takisto úlohu pri určovaní a vykonávaní opatrení s cieľom zlepšiť účinnosť, kvalitu a bezpečnosť dopravy, ako to je v prípade niektorých prioritných projektov;

39. je presvedčený, že je možný iný spôsob koordinácie, ktorá by sa mohla nazývať „makrozónovou koordináciou“ a ktorá by spočívala v rozdelení EÚ na územia s podobnými znakmi a podmienkami, čo by mohlo zjednodušiť spoluprácu susedných štátov. Okrem toho by to mohlo zlepšiť koordináciu veľmi dlhých koridorov, pri ktorých regióny na začiatku a na konci koridoru nemajú veľa spoločného.

V Bruseli 7. októbra 2009

*Predseda*  
Výboru regiónov  
Luc VAN DEN BRANDE