

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 4.2.2009
COM(2009) 44 konč.

ZELENA KNJIGA

TEN-T: pregled politike

**NAPROTI BOLJ POVEZANEMU VSEEVROPSKEMU PROMETNEMU OMREŽJU
V SLUŽBI SKUPNE PROMETNE POLITIKE**

ZELENA KNJIGA

TEN-T: pregled politike

NAPROTI BOLJ POVEZANEMU VSEEVROPSKEMU PROMETNEMU OMREŽJU V SLUŽBI SKUPNE PROMETNE POLITIKE

KAZALO

1.	Uvod	2
2.	Podlaga, na kateri mora temeljiti prihodnja politika TEN-T	3
3.	Vprašanje nadaljnje razvoja TEN-T	7
4.	Možnosti za nadaljnji razvoj TEN-T	15
5.	Informacije za tiste, ki se bodo odzvali na zeleno knjigo	16

1. UVOD

Cilj politike vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) je zagotoviti potrebno infrastrukturo za neovirano delovanje notranjega trga in prispevati k uresničitvi ciljev lizbonske agende za rast in delovna mesta. Prispevala naj bi tudi k zagotavljanju dostopnosti in pospeševanju ekonomske, socialne in teritorialne kohezije. Podpira pravico vseh državljanov EU, da se prosto gibljejo na območju držav članic. Poleg tega upošteva zahteve po varstvu okolja z namenom spodbujanja trajnostnega razvoja.

V omrežje, vzpostavljeno z Odločbo Evropskega parlamenta in Sveta iz leta 1996, nazadnje spremenjeno leta 2004¹, je bilo doslej vloženih 400 milijard EUR, kar je pomagalo dokončati veliko število projektov v skupnem interesu, medsebojno povezati nacionalna omrežja in premagati tehnološke ovire prek nacionalnih meja. Vendar bo potrebno še veliko prizadevanj, preden bo mogoče v celoti izpeljati prvotne načrte, saj so ti projekti po svoji naravi dolgoročni, pogoste pa so tudi zamude pri dokončanju mnogih projektov.

Skoraj tretjina zneska dosedanjih naložb je prišla iz virov Skupnosti². Vendar posamezen evropski državljan morda vedno ne opazi zlahka rezultatov celotne politike TEN-T ali evropske dodane vrednosti, ki jo prinašajo prispevki Skupnosti. Cilji so bili zastavljeni precej široko, zato jih ni bilo mogoče v celoti uresničiti z instrumenti, ki so bili na voljo. V nekaterih pogledih morda tudi niso bili dovolj podrobno opredeljeni, zato je bilo težko usmerjati ukrepe in ustvarjati opazne učinke ter rezultate. Po mnenju Komisije je zato že čas postaviti ne le vprašanje, zakaj so bili cilji le delno uresničeni, ampak tudi vprašanje, ali so ti cilji še zadostni, da lahko dajo v prihodnost usmerjene odgovore na prihodnje probleme in katera sredstva so potrebna, da bi bilo mogoče v celoti uresničiti prihodnje cilje politike TEN-T.

¹ Odločba št. 1692/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, kakor je bila nazadnje spremenjena z Odločbo št. 884/2004/ES z dne 29. aprila 2004.

² Nepovratna sredstva iz proračuna za TEN-T, Kohezijskega sklada in Evropskega sklada za regionalni razvoj ter posojila Evropske investicijske banke.

Medtem ko je cilj prometne politike spodbujati ekonomsko učinkovite, okolju prijazne in varne prometne storitve na notranjem trgu ter zunaj njega, pa mora politika TEN-T zagotoviti, da so te kolikor je mogoče učinkovite ter da temeljijo na povezani in inovativni infrastrukturi, ki je prilagojena tehnološkemu razvoju na področju energije, infrastrukture in vozil³. Bolj kot do zdaj mora ta politika upoštevati uveljavljene evropske cilje, in sicer ne samo na področju prometa, ampak tudi v širšem političnem, socialno-ekonomskem, okoljskem in institucionalnem okviru.

Poleg krepitve vloge TEN-T v lizbonski agendi je zaradi rastočega globalnega pomena Evrope treba ustrezno pozornost posvetiti tudi razvoju prihodnje politike TEN-T. Evropska gospodarska rast in ustvarjanje delovnih mest sta odvisna tudi od njene mednarodne konkurenčnosti, ki jo je treba podpreti z dobrimi prometnimi povezavami z drugimi deli sveta. Dobre povezave z vsemi neposrednimi sosedami Evrope, vključno z afriškimi, so poleg tega ključne tudi z ekonomskega, političnega in varnostnega vidika.

Toda vseevropski ukrepi so nujni predvsem zaradi boja proti podnebnim spremembam, da bi okrepili vodilno vlogo Evrope v svetu. Promet in prometna infrastruktura sta področji, v katerih je še veliko možnosti za pozitivne prispevke. Cilji glede podnebnih sprememb bi morali biti v jedru prihodnje politike TEN-T in bi se morali odraziti v resnično evropskem pristopu. Prek procesa, ki združuje ekonomske in okoljske cilje, ki je jasno usmerjen v potrebe učinkovitega potniškega in tovornega prometa na somodalni osnovi in vključuje inovacije, bi morala prihodnja politika TEN-T ustvariti trdno podlago za učinkovit prispevek k uresničitvi ciljev Skupnosti glede podnebnih sprememb.

Zaradi vsega navedenega je upravičeno opraviti temeljit pregled politike TEN-T, ne pa samo pregledati in morebiti posodobiti idejne načrte in prednostne projekte. Čeprav je treba še naprej graditi na pridobljenih izkušnjah in doseženih rezultatih, pa je najprej treba temeljito pregledati politični pristop. Zaradi obsega nalog – s političnega, socialno-ekonomskega, okoljskega, institucionalnega, geografskega in tehnološkega vidika – si Komisija prizadeva vključiti čim večje število zainteresiranih strani, da bi se tako lahko ustrezno upoštevali strokovno znanje, izkušnje in pogledi, ki so na voljo. To so razlogi, zaradi katerih je Komisija sprožila postopek pregleda TEN-T z zeleno knjigo, v kateri povzema sedanja razmišljanja in spodbuja nove prispevke, preden bo objavila morebitne zakonodajne in druge predloge.

2. PODLAGA, NA KATERI MORA TEMELJITI PRIHODNJA POLITIKA TEN-T

- *Pogodba ES*

Členi 154–156 Pogodbe ES opredeljujejo politiko vseevropskih omrežij in njen prispevek k uresničevanju ciljev notranjega trga, socialne in ekonomske kohezije v korist vseh njenih državljanov, gospodarskih subjektov ter regionalnih in lokalnih skupnosti, in sicer, poleg ostalega, z usmerjanjem ukrepov Skupnosti za spodbujanje medsebojnega povezovanja in interoperabilnosti nacionalnih omrežij ter dostopa do teh omrežij. Poleg tega je treba v politiko vključiti tudi trajnostni razvoj. Pogodba določa, da je treba opredeliti projekte v skupnem interesu in da lahko Skupnost podpre projekte v skupnem interesu v državah članicah, zato so smernice TEN-T nastale v pomoč pri izvajanju teh

³ Izraz „vozilo“, ki se uporablja v tem dokumentu, se nanaša na prevozna sredstva vseh vrst prometa.

določb. Da bi se izvajanje še bolj olajšalo, lahko Komisija daje pobude za pospeševanje usklajevanja med državami članicami.

- *Posebnosti*

Smernice TEN-T določajo kot končni cilj politike vzpostavitev enotnega multimodalnega omrežja, ki bo obsegal tako tradicionalne strukture na tleh kot tudi opremo (vključno z inteligentnimi prometnimi sistemi), ki bo omogočila varen in učinkovit promet. Ta čedalje bolj vključuje tudi uporabo inovativnih sistemov, ki ne prinašajo koristi samo za promet, ampak odpirajo tudi veliko možnosti za industrijske inovacije.

Projekti v skupnem interesu v TEN-T se po mnogih vidikih med sabo precej razlikujejo: glede načrtovanja, geografskega širjenja, stroškov, obdobja za izvedbo in življenjske dobe, ter naložbene, izvedbene in operativne strukture. Politika TEN-T mora zajemati veliko pristopov, pri čemer imajo države članice osrednjo vlogo pri zagotavljanju tradicionalne infrastrukture, poleg tega pa morajo sodelovati z zasebnim sektorjem. Zaradi same narave omrežja pa posebna odgovornost sloni na vseh vpletenih akterjih, ki si morajo postaviti skupne cilje in pri njihovem uresničevanju prispevati vsak svoj delež.

- *Pretekli dosežki*

Opazne so že pozitivne spremembe, ki jih je prineslo izvajanje politike TEN-T. Nacionalna železniška in cestna omrežja so na več mestih postala medsebojno povezana, čezmejne železniške povezave pa postajajo interoperabilne. Skupnost je financirala predvsem velike železniške projekte za visoke hitrosti, s čimer je spodbudila razvoj nove generacije potniškega prometa, ki se lahko uspešno kosa z letalskim in osebnim avtomobilskim prevozom. Prek Kohezijskega sklada so se financirali predvsem veliki projekti za povezovanje držav in regij na različnih stopnjah razvitosti, da bi se tako zmanjšala neskladja. Ta politika je imela zelo spodbuden učinek in je pospešila izvedbo nekaterih najbolj zahtevnih in zapletenih projektov (geološko, tehnološko, finančno, pravno/upravno). Spodbudila je pilotne projekte javno-zasebnega partnerstva, od katerih se je mogoče veliko naučiti glede financiranja in upravljanja projektov.

Politika TEN-T je spodbudila tudi razvoj inteligentnih prometnih sistemov. Tako kot Galileo je tudi ta sektor opazno napredoval na področju cestnega, železniškega, zračnega in pomorskega prometa s projekti, ki so prejeli podporo TEN-T na evropski ali evroregionalni ravni in ki sicer ne bi bili izvedeni ali začeti.

Politika TEN-T je že začela reševati vprašanja tovornega prometa, ki zaradi svoje pričakovane rasti (34 % med letoma 2005 in 2020) poudarja pomen uvedbe resnično somodalnih rešitev, s katerimi bi se izognili težavam, kot so prometni zastoji, povečevanje emisij ogljikovega dioksida ter infrastrukturne in organizacijske vrzeli. Konceptu pomorskih avtocest – ki so po svoji naravi resnično multimodalne – bi bilo treba v prihodnjem razvoju TEN-T nameniti precej več pozornosti. Spodbuja namreč čistejši tovorni promet na somodalni osnovi in povezuje EU s preostalim svetom.

- *Ocena prednosti in slabosti*

Načrtovanje omrežja

Smernice TEN-T so predvsem instrument Skupnosti za oblikovanje politike in načrtovanje omrežja. Projekte v skupnem interesu, ki so določeni v teh smernicah, je mogoče opredeliti na podlagi njihove umestitve v idejnih načrtih in/ali prek njihovih značilnosti.

Smernice, ki so bile sprejete leta 1996 in nazadnje spremenjene leta 2004, vsebujejo dve ravni načrtovanja: raven celovitega omrežja (idejni načrti za železniško in cestno omrežje ter omrežje celinskih vodnih poti, kombiniranega prometa ter letališč in pristanišč) in drugo raven 30 prednostnih projektov – izbranih projektov v skupnem interesu.

Celovito omrežje sestavlja: 95 700 km cestnih povezav, 106 000 km železniških povezav (vključno z 32 000 km povezav za visoke hitrosti), 13 000 km celinskih vodnih povezav, 411 letališč in 404 morska pristanišča. Večina teh povezav in vozlišč že obstaja. Skoraj 20 000 km cestnih povezav, več kot 20 000 km železniških povezav (večinoma za visoke hitrosti) in 600 km celinskih vodnih povezav pa je še le treba vzpostaviti ali bistveno dograditi – po zadnjih ocenah držav članic naj bi predvideni stroški zanje znašali 500 milijard EUR⁴.

„Načrtovanje“ tega omrežja Skupnosti poteka predvsem kot spajanje pomembnih delov nacionalnih omrežij za različne načine prevoza in njihovo povezovanje na nacionalnih mejah. Čeprav je bil takšen pristop v politiki TEN-T sprva upravičen, pa je z vsako nadaljnjo širitvijo postajal čedalje manj ustrezen. Načrtovanje omrežja TEN-T ni temeljilo na resnično evropskih ciljih, ki bi zagotovili, da je celota več kot samo vsota vseh njenih delov. Ne glede na suvereno odgovornost držav članic pri načrtovanju infrastrukture in njene postavitve na nacionalnem ozemlju, pa postaja s širitvijo EU in večanjem zapletenosti omrežij čedalje bolj pomembno vprašanje, kako združiti nacionalno načrtovanje z načrtovanjem na evropski ravni, ki upošteva cilje, ki presegajo vidik vsake posamezne države članice.

Prednostni projekti TEN-T na splošno obsegajo večje železniške in cestne osi ter osi celinskih plovni poti, ki prečkajo več držav članic. Izbrani so bili leta 2004 na podlagi njihovega velikega pomena za nadsionalne prometne tokove ter ciljev kohezije in trajnostnega razvoja in bili ocenjevani s splošnega socialno-ekonomskega vidika. Vendar še vedno ni povsem jasno, ali je bila na primer njihova izbira metodološko dovolj utemeljena, kakšne so možnosti njihovega nadaljnjega medsebojnega povezovanja in širjenja (tako geografsko kot tudi modalno), vprašljiv je pristop k skladnim standardom zmogljivosti in kakovosti in način, da se bolje spodbudi njihovo dokončanje v načrtovanem časovnem okviru.

Poleg opredelitve projektov v skupnem interesu prek njihove umestitve v idejnih načrtih in vključitve v seznam prednostnih projektov določajo smernice tudi značilnosti ter opredeljujejo cilje in merila, po katerih je mogoče ugotoviti projekte v skupnem interesu. Pri inteligentnih prometnih sistemih je bil takšen konceptualni pristop podlaga za opredelitev projektov v skupnem interesu.

Vzpostavitev omrežij

Smernice TEN-T so povezane z instrumenti za lažjo vzpostavitev projektov, za katere je bilo ugotovljeno, da so v skupnem interesu. To so a) različni finančni instrumenti, ki temeljijo na zadevni zakonodaji, vključno s finančno uredbo TEN⁵, Kohezijskim skladom, ERDF in posojili Evropske investicijske banke, in b) nefinančni instrumenti, kot na primer usklajevalne pobude, ki jih je sprejela Komisija.

⁴ Evropska komisija, Generalni direktorat za promet in energetiko, TEN-T – izvajanje prednostnih projektov, poročilo o napredku, maj 2008.

⁵ Uredba (ES) št. 680/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2007 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih prometnih in energetskih omrežij.

Z instrumenti, ki so bili na voljo, do zdaj ni bilo mogoče v celoti zagotoviti dokončanja projektov v skupnem interesu v časovnem okviru, načrtovanem v smernicah. To predvsem velja za celovito omrežje. Za dokončanje velikega števila teh projektov so skoraj v celoti odgovorne države članice, ki odločitve o naložbah sprejemajo predvsem na podlagi nacionalnih interesov. Skupnost je prek Kohezijskega sklada podpirala izvedbo projektov v upravičenih državah članicah in tako tudi prispevala k večji dostopnosti (vključno z dostopom do najbolj obrobni območij); financiranje TEN-T je lahko le delno uresničevalo cilje politike. Državljeni in gospodarski subjekti do zdaj na splošno niso opazili posebne razlike oziroma evropske dodane vrednosti, ki naj bi jo ustvarila do zdaj porabljen sredstva oziroma ukrepi Skupnosti v zvezi s celovitim TEN-T. Naložbena prizadevanja držav članic na njihovem ozemlju se večinoma obravnavajo kot nacionalne naložbe in ne kot prispevek k ciljem Skupnosti.

Drugače je s prednostnimi projekti, ki so bili v ospredju prizadevanj Skupnosti, in sicer tako glede financiranja kot tudi usklajevanja. Čeprav dostopna finančna sredstva Skupnosti še vedno ne zadostujejo v celoti za pokritje potreb teh projektov, so bili ukrepi, usmerjeni v bolj omejene in skupno dogovorjene cilje, veliko bolj učinkoviti in opazni. Skorajšnje dokončanje nekaterih od teh projektov nazorno prikazuje potencialne koristi ciljev politike TEN-T, opredeljenih v Pogodbi. Ključni prednostni projekti TEN-T, kot je železniška proga za visoke hitrosti, ki povezuje Pariz, Bruselj, Köln/Frankfurt, Amsterdam in London, ni samo medsebojno povezala nacionalnih omrežij in zaznamovala uveljavitev nove generacije čezmejnega železniškega prometa, ampak je državljanom in poslovnem omogočila izkusiti prednosti prostega gibanja po Evropi.

Prednostni projekt pomorskih avtocest (ki zajema infrastrukturo, zmogljivosti, postopke, tehnologije in storitve) je namenjen spodbujanju kakovostnih visokozmogljivih integriranih multimodalnih prometnih storitev od vrat do vrat, ki vključujejo tudi pomorski del prevozne verige. Projekt je v smernicah TEN-T opredeljen prek konceptualnega pristopa z določitvijo ciljev in postopkov za ugotavljanje projektov v skupnem interesu. To je Skupnosti pomagalo pri razvoju praktične uporabe somodalne prometne rešitve, katere namen je izboljšanje dostopnosti in zmanjšanje emisij iz cestnega tovornega prometa. Na voljo je več instrumentov Skupnosti in nacionalnih instrumentov, vključno s proračunom za TEN-T, namenjenim predvsem za nadgradnjo in infrastrukturo v pristaniščih ter povezave v zaledju. Zaradi zapletenosti postopkov pridobivanja javne finančne podpore ter pomanjkanja jasnih ciljev in meril pa se ta koncept doslej ni širše izvajal.

Politika TEN-T je pri inteligentnih prometnih sistemih pomagala predvsem pri pripravi Galilea in programa za raziskave o upravljanju zračnega prometa enotnega evropskega neba (SESAR) – z začetkom delovanja teh pomembnih evropskih projektov bo mogoče veliko učinkoviteje uporabljati prometno infrastrukturo. V cestnem, železniškem in zračnem prometu ter pri nadzoru in upravljanju plovbe ladij in rečnih informacijskih storitvah so se projekti inteligentnih prometnih storitev (ITS) razvijali prožno in na podlagi značilnosti, opredeljenih v smernicah TEN-T. Ta konceptualni pristop omogoča vključitev tehnološkega razvoja, tržnih potreb in pobud za sodelovanje med partnerji iz različnih držav članic, skupaj s 50-odstotnim sofinanciranjem za pripravo projektov pa je pomembno vplival na razvoj čezmejnih projektov, ki jih sicer morda ne bi bilo. Takšen prožen pristop pri pripravi projektov, ki temelji na predhodno določenih ciljih in merilih, je primeren tudi za uresničevanje drugih ciljev prometne politike – zagotavljanje učinkovitih (z gospodarskega in okoljskega vidika), varnih in visokokakovostnih prometnih storitev.

- *Pričakovano povpraševanje po prometu*

Načrtovanje prihodnje prometne infrastrukture je tesno povezano z napovedmi glede povpraševanja na nacionalni ravni ali na ravni EU. Toda kljub želji po vzpostavljanju prometne infrastrukture, ki bo v celoti kos prihodnjemu povpraševanju, morajo načrtovalni organi upoštevati veliko negotovosti glede dejavnikov, ki vplivajo na povpraševanje, na primer gospodarska gibanja in demografski razvoj, ceno energije, določanje cen prevoza in njegovo obdavčevanje, razvoj urbanih in podeželskih struktur, spremembe v obnašanju in tehnološki napredek. Ukrepi za upravljanje povpraševanja postajajo čedalje bolj pomembni za politiko, upoštevati pa jih je treba tudi pri načrtovanju infrastrukture. Ti zlasti vključujejo zaračunavanje pristojbin za infrastrukturo, internalizacijo zunanjih stroškov in uporabo inteligentnih prometnih sistemov.

Poslovno usmerjen razvoj prometnih storitev v razvijajočem se notranjem trgu bi moral tudi spodbuditi učinkovito uporabo infrastrukture in vplivati na razvoj povpraševanja. Takšna vrsta storitev, ki temelji na somodalnem pristopu z učinkovitim usklajevanjem preko nacionalnih meja in uporabo aplikacij ITS, se zelo hitro razvija. Pozornost prometne politike EU je usmerjena v vrsto pobud s tega področja, kot so akcijski načrt za logistiko tovarnega prometa, predlog direktive o koridorjih za železniški tovorni promet in politika enotnega evropskega neba.

Poslovne dejavnosti se sicer kratkoročno lahko razvijajo tudi znotraj obstoječega infrastrukturnega okvira, vendar se bo prometna politika morala prilagajati tudi njihovem razvoju, kar lahko vpliva tako na zagotavljanje prometne infrastrukture kot tudi na njeno postopno vzpostavljanje. Prihodnja politika TEN-T mora biti dovolj prožna, da bo lahko na kratki, srednji in dolgi rok povezala prometno politiko in razvoj prometne infrastrukture.

V1 Ali naj ocena Komisije o dosedanjem razvoju TEN-T upošteva tudi druge dejavnike?

3. VPRAŠANJE NADALJNJEGA RAZVOJA TEN-T

Pri pregledu politike TEN-T, katere osrednje vprašanje je, kako oblikovati prihodnje multimodalno omrežje in zagotoviti njegovo pravočasno dokončanje, je na različnih ravneh potrebna premišljena kombinacija pristopov glede načrtovanja, izvedbenih zmogljivosti ter strokovnega znanja in izkušenj. Upoštevati je treba suverene pravice držav članic pri projektih na njihovem ozemlju, zaradi čedalje večje zapletenosti, inovativne narave in geografskega obsega nalog pa mora biti pri njih ustrezno udeležena tudi Skupnost.

Izhajajoč iz zgornje ocene politike je v nadaljevanju opisanih več vprašanj, pomembnih za prihodnost.

3.1 Načrtovanje omrežja

- *Prihodnost celovitega omrežja*

Celovito omrežje, kakršno obstaja danes, je bistveno za uresničevanje „funkcije dostopa“ iz Pogodbe in je dokazalo, da je zaradi svojega pomena upravičeno do prejemanja podpore iz Kohezijskega sklada. Poleg tega je to pomembna podlaga za izvajanje zakonodaje Skupnosti v prometnem sektorju – npr. interoperabilnost železnic in varnost cestnih predorov. Njegove pomanjkljivosti na drugi strani pa so neskladje med splošno

ambicioznostjo načrtovanja ter sredstvi za spodbujanje in spremljanje izvajanja, pa tudi nezadostno upoštevanje evropske perspektive.

V primeru ohranitve ravni celovitega omrežja v TEN-T bi bilo treba pregledati metodologijo za njegovo posodabljanje in spremljanje, poleg tega pa tudi pregledati instrumente, ki so potrebni za njegovo polno in pravočasno vzpostavitev, pri čemer bi morala biti odgovornost držav članic bolj zavezujoča. V primeru njene opustitve pa bi bilo treba na primer posebno pozornost nameniti zagotavljanju funkcije dostopa do omrežja.

V2 Kakšni argumenti še obstajajo za ali proti ohranitvi celovitega omrežja in kako je mogoče odpraviti zadevne pomanjkljivosti posameznega pristopa?

- *Morebitna vključitev „prednostnega omrežja“?*

Sedanji pristop prednostnih projektov odraža velike prometne tokove med izhodiščno in končno točko, brez upoštevanja njihove kontinuitete, in zato ne zajame uspešno kakršne koli dodatne „koristi omrežja“. Da bi bilo to mogoče in da bi se tako tudi okrepila gospodarnost projektov TEN-T, ki so zelo zanimivi za Skupnost, bi se sedanji pristop prednostnih projektov lahko razvil v smeri pristopa prednostnega omrežja. Ta vrsta pristopa k omrežju bi tudi omogočila bolj sistematično vključevanje vozlišč (ki so pogosto glavni razlog za prometne zastoje in druge vrste neučinkovitosti), pristanišč in letališč kot vstopnih točk v omrežje in glavnih intermodalnih povezovalnih točk, ki podpirajo močno vključevanje v omrežje. Z združevanjem obstoječih infrastrukturnih povezav in vozlišč z načrtovano infrastrukturo v enotno omrežje bi lahko pretekli dosežki politike TEN-T tudi zagotovili dodano vrednost.

Kakršen koli pristop k takšnemu omrežju bi moral temeljiti na skupnem dogovoru o jasnih ciljih ter pregledni in objektivni metodologiji načrtovanja. Vse to bi moralo zlasti upoštevati velike prometne tokove znotraj Skupnosti in v drugih delih sveta, kohezijske cilje (prek povezav med regijami z različnimi ravni razvoja in različnimi teritorialnimi značilnostmi), povezovanje s centri gospodarskega razvoja, vrednost že vloženih prizadevanj za razvoj TEN-T, okoljske cilje, cilje drugih politik Skupnosti (npr. konkurenca), naraščajoča prizadevanja za učinkovitejšo uporabo infrastrukture, raznolikost razmer v državah članicah in razdelitev odgovornosti glede načrtovanja na ravni Skupnosti in nacionalni ravni.

Geografsko opredeljeno prednostno omrežje bi moralo zagotoviti kontinuiteto sedanjih prednostnih projektov in, kadar je to upravičeno, na njih graditi. Vsak pristop k razvoju morebitnega prednostnega omrežja bi morali predvsem voditi cilji glede podnebnih sprememb. Ta vrsta omrežja bi morala biti zato resnično multimodalna in omogočiti velikim tokovom tovornega in potniškega prometa, da prečkajo Evropsko unijo na somodalni osnovi čim bolj učinkovito v gospodarskem in okoljskem smislu. To zahteva optimalno povezavo med načini prevoza, npr. s povezavo v zaledju med morskimi pristanišči in pristanišči na celinskih vodnih poteh ali z železniško povezavo do letališč, in vključitev pomembnih projektov v inteligentne prometne sisteme. Politika TEN-T želi vidno prispevati k ciljem Skupnosti 20/20/20 na področju podnebnih sprememb, hkrati pa bi morala tudi upoštevati potrebo po prilagajanju morebitnim posledicam podnebnih sprememb (kot je naraščanje gladine morja ali sprememba toplotnih vzorcev). Zato je treba oceniti občutljivost TEN-T na podnebne spremembe in morebitne ukrepe prilagajanja ter se zlasti posvetiti vprašanju, kako občutljiva je nova infrastruktura na podnebne spremembe. Poleg tega je treba izpolniti zahteve iz Protokola Ekonomske

komisije ZN za Evropo o strateški presoji vplivov na okolje h Konvenciji iz Espooja, da bi lahko v celoti ocenili okoljski vpliv TEN-T.

To prednostno omrežje se mora odlikovati po popolni interoperabilnosti (tj. izvajanju evropskega upravljanja železniškega prometa in vseh drugih tehničnih specifikacij v železniškem sektorju, izvajanju politike enotnega neba in osrednjega načrta ATM, interoperabilnosti v drugih sektorjih ITS) in biti usmerjeno v doseganje dogovorjenih standardov zmogljivosti za vse vključene dele infrastrukture. (Sedaj smernice TEN-T vključujejo samo ciljne standarde v sektorju celinskih vodnih poti.) Upoštevati je treba tudi druge ukrepe Skupnosti, ki so povezani z oblikovanjem infrastrukture, kot je morebitna uvedba večjih in težjih motornih vozil ali inteligentnih avtocest.

Prednostno omrežje bi medsebojno zblížalo pretekle dosežke ter sedanje in prihodnje izzive politike TEN-T. EU bi lahko znotraj tega okvira racionalizirala določanje projektov skupnega interesa in bolj objektivno določila svojo podporo tem projektom z instrumenti Skupnosti, pod pogojem da se projekti ocenijo na usklajeni osnovi. Navsezadnje bi takšno omrežje združevalo infrastrukturne ukrepe različnih meril, in sicer od velikih dolgoročnih projektov do projektov manjšega obsega, ki jih je mogoče izvajati bolj kratkoročno ter tako okrepiti učinkovitost in vidnost ukrepanja Skupnosti.

V3 Bi bil takšen pristop prednostnega omrežja boljši kot sedanji pristop prednostnih projektov? Če je odgovor ne, kakšni so razlogi za to in katere so posebne prednosti slednjega? Če je odgovor da, katere (nadaljnje) koristi bi lahko prinesel takšen pristop in kako bi ga bilo treba razviti?

- „Konceptualni steber“

Konceptualni pristop TEN-T bi bilo mogoče znatno razširiti, da bi zajel infrastrukturne potrebe, ki izhajajo iz podjetniško usmerjenih ukrepov v različnih sektorjih prometnih storitev. Cilji politike v zvezi s sektorjem in merila, kakor so določena v smernicah TEN-T, bi lahko vodili operaterje pri razvoju projektov skupnega interesa. Prvotni cilj tega pristopa je predvsem optimizirati uporabo obstoječih infrastrukturnih zmogljivosti, poleg tega pa bi ta pristop lahko odražal razvijajoče se infrastrukturne potrebe, skupaj z naraščajočim povpraševanjem v dolgem roku. Prav tako bi lahko v koncept projektov skupnega interesa uvedel več prožnosti, kar bi omogočilo njegovo odzivanje na razvoj trga, ki ga je sedaj težko predvideti. Vzpostavil bi neposredno povezavo zlasti med cilji prometne politike Skupnosti (kot sta spodbujanje trajnostnega tovarnega prometa z različnimi zakonodajnimi ukrepi in ukrepi politike, učinkovit in trajnostni zračni promet s politiko enotnega neba in SESAR) in njeno infrastrukturno politiko ter tako usmeril TEN-T k njegovim glavnim ciljem zagotavljanja osnove za prometne storitve, ki izpolnjujejo obstoječe cilje Skupnosti.

V4 Bi bila ta vrsta prožnega pristopa k opredelitvi projektov skupnega interesa primerna za politiko, ki temelji tradicionalno večinoma na individualnih odločitvah držav članic o naložbah v infrastrukturo? Katere nadaljnje prednosti in pomanjkljivosti bi lahko imela in kako bi se lahko najboljše odražala pri načrtovanju na ravni Skupnosti?

- Vprašanja glede infrastrukture, ki so posebej pomembna za prihodnji razvoj TEN-T

Ne glede na prihodnjo „obliko“ TEN-T obstajajo številna specifična vprašanja, ki jih je treba ustrezno obravnavati pri prihodnjem načrtovanju TEN-T. Ta po mnenju Komisije med drugim vključujejo:

Različne potrebe potniškega in tovornega prometa

Potniški in tovorni promet se razlikujeta. Pričakuje se, da bo tovorni promet naraščal hitreje kot potniški promet, povprečne razdalje pri prevozu tovora so daljše kot pri potniškem prometu, povezovalne točke med načini prevoza ter med prometom na daljše razdalje in lokalnim prometom pa zahtevajo različne ukrepe. Prometni zastoji na delih infrastrukture bodo lahko zahtevali ločitev železniških prog za potnike in tovor. Ravnanje s potniki in tovorom v pristaniščih in na letališčih vključuje različne zahteve glede infrastrukture, in sicer v vozliščih in tudi pri dostopu do teh vozlišč. Pri zagotavljanju dostopa tovornjakov do mest je treba vse bolj upoštevati okoljsko in urbanistično načrtovanje. Vsak posamezni primer je treba oceniti z ekonomskega in okoljskega vidika, pri tem pa se lahko pojavi vprašanje, ali je treba v okviru splošne politike TEN-T obravnavati ločene pristope glede načrtovanja za tovorni in potniški promet ter v kolikšni meri jih je treba obravnavati ločeno. V obeh primerih bo treba v prihodnji politiki TEN-T obravnavati vozlišča kot stične točke med prometom na dolge razdalje in mestnim prometom.

Letališča in pristanišča kot povezovalne točke Evrope s svetom

Letališča imajo ključno vlogo v potniškem prometu (zlasti v luči vse bolj globalnega pomena Evrope) in so tudi vse pomembnejša v tovornem prometu kot del somodalnosti in logistične verige. Pričakuje se, da se bodo v prihodnjih letih soočila z znatnimi omejitvami zmogljivosti. Na zračni promet zlasti vplivajo cene goriva ter razvoj varnosti in gospodarski razvoj, zato se bosta lahko spremenila vrsta in obseg „projektov skupnega interesa“ na letališčih.

Promet v morskih pristaniščih se je v zadnjih 30 letih stalno povečeval, saj služijo kot odhodni in namembni kraj za velik del mednarodnih trgovinskih tokov Skupnosti in ključna komponenta tovornih logističnih verig. Širitev pristaniške infrastrukture, vključno z izgradnjo primerne pomorske infrastrukture za dostop, pa vključuje dolge priprave in visoke stroške in zato veliko pristaniščem povzroča težave. Ključna ovira za ustrezno vključevanje pristanišč v logistično verigo so tudi nezadostne kopenske povezave, zlasti železniške. Težave glede zmogljivosti infrastrukture v nekaterih pristaniščih in kopenski dostop do teh pristanišč lahko vplivajo na kopenske prometne tokove po Evropi, saj se lahko vstopni trgovinski tokovi osredotočijo samo na nekaj pomembnih pristanišč. Dostava blaga po kopenskih poteh lahko nato še poveča prometne zastoje in negativno vpliva na skupne emisije zaradi prometa.

Vodni promet v EU

Po drugi strani pa ima omrežje celinskih vodnih poti veliko prostih zmogljivosti, ki so že na voljo ali jih je mogoče aktivirati z relativno omejenimi finančnimi viri. Povezuje pomembna morska pristanišča in glavna industrijska središča v zaledju, pogosto vzdolž prometnih koridorjev, kjer so veliki prometni zastoji. Obsežno in učinkovito uporabo kopenskih vodnih poti pa še vedno ovirajo številna ozka grla in pomanjkljivosti.

Glede nadaljnjega razvoja pomorskih avtocest je treba opredeliti cilje, področje uporabe in merila za javno podporo, da bi spodbudili javne in zasebne pobude. Poudariti je treba okoljsko razsežnost pomorskih avtocest, morda kot del koncepta zelenega koridorja za tovor. Prav tako je treba izpostaviti njihovo gospodarsko upravičenost in racionalizirati financiranje z različnimi instrumenti (na nacionalni ravni in ravni Skupnosti).

Logistika tovornega prometa

Logistika tovarnega prometa je postala ključna za Skupnost pri trajnostnem zadovoljevanju potreb gospodarstva glede prometa. Na podlagi načela, da se vsak način prevoza uporablja v skladu z njegovimi primerjalnimi prednostmi znotraj učinkovitih somodalnih prometnih verig, igra logistika tovarnega prometa pomembno vlogo pri omogočanju Skupnosti, da doseže svoje cilje na področju podnebnih sprememb. Podpira gospodarsko rast in prispeva k temu, da postaja tovorni promet z gospodarskega in okoljskega vidika učinkovitejši. Da bi logistika tovarnega prometa v celoti izkoristila svoj potencial rasti, mora politika TEN-T zagotoviti pravo infrastrukturno podlago, zlasti intermodalne terminale, železniške zmogljivosti ter zmogljivosti morskih in rečnih pristanišč (vključno s kopenskim dostopom do morskih pristanišč), parkirišča za gospodarska vozila in inteligentne prometne sisteme (ITS), ki služijo kot deli infrastrukture ter sredstva za nadziranje in sledenje blaga. Vzpostavitev zelenih koridorjev v okviru koncepta logistike tovarnega prometa bo po pričakovanjih okrepila okoljske in inovativne razsežnosti. Somodalnost pa je pomembna tudi pri potniškem prometu, kjer je treba zagotoviti nemotene tokove med različnimi sredstvi javnega prevoza (npr. med sredstvi železniškega in zračnega prometa), cestnim in javnim prevozom ter prometom na dolge razdalje in mestnim prometom.

V5 Kako je mogoče najbolje upoštevati različne zgoraj opisane vidike v okviru splošnega koncepta prihodnjega razvoja TEN-T? Katere nadaljnje vidike je treba upoštevati?

Inteligentni prometni sistemi

Inteligentni prometni sistemi se uporabljajo za vse načine prevoza, saj pomagajo optimizirati posamezne načine prevoza in prispevajo k nemoteni povezavi. ITS ima očiten potencial za okrepitev učinkovitosti operacij ter izboljšanje zaščite in udobja za uporabnika, ko pa bosta EGNOS in Galileo leta 2009 oz. leta 2013 postala popolnoma operativna, se bodo ti učinki povečali. ITS sistemi povezujejo materialno infrastrukturo in čedalje bolj inteligentna vozila, ki jo uporabljajo. Najpomembneje pa je, da so ITS tudi ključnega pomena za doseganje pomembnih ciljev politike Skupnosti na področju prometa in na drugih področjih, in sicer glede zaščite (bolje obveščeni in oskrbljeni uporabniki), varnosti (sledenje, prepoznavanje), učinkovitosti dejavnosti, odpravljanja prometnih zastojev (učinkovito upravljanje povpraševanja in uravnavanje multimodalnega omrežja z določanjem cen in izvajanjem pravnih določb) in boja proti podnebnim spremembam (energetska učinkovitost, okolju prijazna vožnja, zeleni koridorji ter učinkovitejši in uspešnejši evropski somodalni prometni sistem s pomočjo elektronskih sistemov za tovor in pomorski promet). V sektorju zračnega prometa je npr. pristop evropskega omrežnega sistema bistven za doseganje učinkovitega, varnega in okoljsko trajnostnega prometa.

Socialne koristi in donosnost naložb so precejšnje glede na njihove relativno nizke stroške v primerjavi z izgradnjo materialne infrastrukture ter možnost združevanja in optimiziranja naložb javnega in zasebnega sektorja, in sicer pod pogojem da je uvedba usklajena, medsektorska in poteka po celi Evropi.

V6 Kako lahko ITS kot del TEN-T okrepijo delovanje prometnega sistema? Kako lahko naložbe v Galileo in EGNOS privedejo do večje učinkovitosti in optimalnega ravnotežja pri povpraševanju na področju prometa? Kako lahko ITS prispevajo k razvoju multimodalnega TEN-T? Kako se lahko okrepijo obstoječe možnosti v okviru financiranja TEN-T, da bi kar najboljše podprle izvajanje evropskega načrta uporabe Evropskega sistema

upravljanja železniškega prometa (ERTMS) v naslednjem obdobju finančne perspektive?

- *Inovacije*

Prometna infrastruktura, vključno z ITS, in sektor vozil imata znaten potencial za inovacije, zato se tradicionalne meje med infrastrukturo in vozili lahko premaknejo. Glede razvoja TEN-T v prihodnjih desetletjih se pojavljajo vprašanja, kako se bo infrastruktura morala prilagoditi novim generacijam ITS in vozil (npr. vpliv inteligentnih vozil na infrastrukturo) ter kakšne posledice ima lahko inovacija na področju infrastrukture na vozna sredstva.

Zaradi novih oblik energije v prometu bo morda treba prilagoditi infrastrukturo (npr. črpalke za gorivo). Najnovejše raziskave o električnih in hibridnih vozilih so spodbudne zaradi možnosti, da se problem emisij CO₂ prestavi z vozil na elektrarne, kjer ga bo mogoče učinkoviteje rešiti. Dolgoročneje so lahko vodikove tehnologije zelo koristne za letalski in ladijski promet.

Zagotavljanje najučinkovitejše uporabe infrastrukture lahko poleg tehnoloških zahteva tudi organizacijske inovacije.

V7 Ali je za premik meja med infrastrukturo in vozili ali med zagotavljanjem infrastrukture in načinom njene uporabe potrebno razširiti koncept (infrastrukturnega) projekta skupnega interesa? Če je odgovor da, kako mora biti ta koncept opredeljen?

- „Osrednje omrežje“ TEN-T?

Različne „stebre“, navedene zgoraj, bi bilo mogoče združiti v osrednje omrežje TEN-T, da bi TEN-T nudil učinkovito podlago za vse zadevne cilje prometne politike in bi bila tako poudarjena njegova dodana vrednost kot sestavnega dela skupne prometne politike. Takšno omrežje bi lahko vključevalo prednostno omrežje in konceptualni steber, kar odraža potrebo po prožnosti in tržni usmerjenosti. Sčasoma se lahko omrežje tudi razvije, zagotovi optimalno povezovanje vse infrastrukture („materialne“ in inteligentne) in povezavo med načini prevoza ter deluje kot vektor za tehnološke in organizacijske inovacije. Prav tako bi lahko postalo osnova za uporabo različnih inovativnih pristopov npr. glede določanja cen v prometu. Osrednje omrežje z jasnimi evropskimi cilji in zelo pomembnimi prednostnimi nalogami na področju prometa ter drugih politik EU (notranji trg, kohezija, trajnostni razvoj/podnebne spremembe itd.) bi bilo zato lahko v središču prizadevanj Skupnosti v zvezi s politiko TEN-T.

V8 Bi bilo takšno osrednje omrežje „izvedljivo“ na ravni Skupnosti? Kakšne bi bile njegove prednosti in slabosti? Kakšne metode bi bilo treba uporabiti za njegovo vzpostavitev?

3.2. Raven izvedbe

Politika TEN-T je za evropske državljane verodostojna samo, če se možnosti načrtovanja in izvedbene zmogljivosti ujemajo. Izbrana možnost načrtovanja mora zato ustrezati instrumentom za njeno izvedbo.

- *Celotno financiranje projektov skupnega interesa, določenih v načrtih TEN-T*

Kljub vsem prizadevanjem, da bi znatno povečali učinkovitost uporabe infrastrukture in odgovorili na povpraševanje na najučinkovitejši in trajnostni način, ostaja dokončanje TEN-T velik finančni zalogaj.

Če naj se celovito omrežje ohrani, bi bile finančne posledice za njegovo dokončanje zelo velike. S finančnimi instrumenti Skupnosti v njihovi sedANJI obliki ni bilo mogoče doseči popolnega in pravočasnega dokončanja vseh vključenih projektov. Da bi Skupnost kljub tej omejitvi zagotovila, da se vse prihodnje odločitve Evropskega parlamenta in Sveta na tem področju primerno izvajajo, bi morale države članice same zagotoviti dokončanje večine zadevnih projektov. Glede na zamude pri dokončanju tega omrežja v preteklosti bi bila morda potrebna bolj zavezujoča odgovornost držav članic. Tudi za „funkcijo dostopa“ TEN-T, kakor je navedena v Pogodbi, bi morda morale biti v celoti odgovorne zadevne države članice.

Projekti, vključeni v osrednje omrežje, ki je manj obširno kot celovito omrežje in se osredotoča na elemente, ki so zelo pomembni za doseganje ciljev politike TEN-T, bi bili seveda zelo dragi. Vsak posamezni projekt skupnega interesa pa bi moral biti močno podprt z zastavljenimi cilji Skupnosti in bi moral prispevati k zanesljivosti ocene skupnih stroškov izvajanja TEN-T.

Načrtovanje TEN-T bi moralo omogočiti kar se da natančno oceno stroškov za celotno omrežje. Izvedbeni cilji in ocene stroškov za smernice TEN-T, ki so ponavadi določeni za 15 do 20 let, se lahko razdelijo na kratkoročne, srednjeročne in dolgoročne perspektive. To bi lahko nudilo trdno osnovo za razprave o financiranju celotnega TEN-T, pri čemer bodo države članice, instrumenti nepovratnih sredstev Skupnosti in Evropska investicijska banka še naprej igrali pomembno vlogo. Ker so največji projekti TEN-T dolgoročne narave, je pomembno upoštevati tudi obdobje, ki ni vključeno v finančne perspektive Skupnosti, da bi vlagateljem ponudili večjo gotovost v celotnem obdobju izvedbe projekta.

Za dosedanje izvedbo TEN-T je bilo značilno veliko povečevanje stroškov. Povzročili so ga težavni geološki pogoji, zahtevne tehnične rešitve, spremembe trase zaradi sprejetja s strani javnosti, negotovost glede standardov zmogljivosti v prvi fazi, ukrepi za zagotavljanje skladnosti z okoljsko zakonodajo ali proaktivni okoljski ukrepi, zamude pri izvajanju in razni drugi problemi. Če se standardi zmogljivosti TEN-T določijo na stopnji načrtovanja, lahko to zmanjša negotovost. Proaktivna pomoč Komisije, ki ima usklajevalno vlogo, bi lahko rešila različne težave, spodbudila izmenjavo najboljših praks, okrepila trdnost ocen in olajšala izvedbo projektov.

Široka vrsta različnih projektov, ki so vključeni v razvoj TEN-T, zahteva različne finančne rešitve. Tržna usmerjenost v prometnem sektorju in prizadevanja za optimiziranje infrastrukture se povečujejo, zato naj bi se pojavilo vse več projektov, ki se lahko v celoti samofinancirajo. Izvajanje zakonodaje Skupnosti v zvezi z zaračunavanjem infrastrukturnih pristojbin in internalizacijo zunanjih stroškov bi moralo dati državam članicam dodatne možnosti za boljše upravljanje razpoložljivih zmogljivosti, optimizacijo prometnega sistema ter financiranje nove infrastrukture in tehnologij. Po potrebi se lahko poveča tudi vloga zasebnega sektorja pri uresničevanju projektov. Nadalje bi bilo treba razvijati instrumente Skupnosti, ki podpirajo javno-zasebna partnerstva, in sicer tam, kjer je mogoče pričakovati povečanje učinkovitosti. Pričakuje se, da bo nedavno ustanovljen evropski svetovalni center za javno-zasebna partnerstva pomagal nadalje širiti izkušnje in spodbudil širši razvoj shem javno-zasebnega partnerstva.

V9 Kako je mogoče kratkoročno, srednjeročno in dolgoročno ugotoviti finančne potrebe celotnega TEN-T? Katera oblika financiranja (javno ali

zasebno, na ravni Skupnosti ali na nacionalni ravni) najbolj ustreza katerim vidikom razvoja TEN-T?

V10 S čim je mogoče pomagati državam članicam pri financiranju in izvajanju projektov, za katere so odgovorne? Ali je treba nadalje spodbujati udeležbo zasebnega sektorja pri vzpostavitvi infrastrukture? Če je odgovor da, na kakšen način?

- *Finančni instrumenti Skupnosti za podpiranje izvajanja TEN-T*

Nepovratna sredstva, ki se zagotavljajo zlasti v okviru proračunske vrstice TEN-T ter Kohezijskega sklada in Evropskega sklada za regionalni razvoj, so pomembna pri pripravi in izvajanju projektov. Nepovratna sredstva se dodelijo za študije (od študij izvedljivosti do obširnih tehničnih in okoljskih študij ter dragih geoloških raziskav), s čimer pomagajo premagati težave, s katerimi se projekt spopada v zgodnji fazi, in za fazo del. Ključno vprašanje za prihodnje izvajanje politike TEN-T je racionalizacija dodeljevanja nepovratnih sredstev in njihova vezava na evropsko dodano vrednost projektov, da se zagotovi kar najbolj stroškovno učinkovita poraba denarja Skupnosti.

Za vse projekte skupnega interesa se zato lahko pripravi usklajena in splošno priznana analiza stroškov in koristi, s katero se določi evropska dodana vrednost. Ta analiza mora zajemati tako zunanje stroške in kot tudi koristi omrežja ali kohezije ter upoštevati geografske asimetrije med koristmi in finančnimi stroški naložb (ena država članica se npr. lahko spopada z zelo visokimi stroški za izvajanje projekta na svojem ozemlju, medtem ko imajo druge države članice zaradi te naložbe lahko nesorazmerne koristi). Omogočila bi pravično in objektivno razdelitev proračunskih sredstev Skupnosti in njihovo omejitev na projekte, ki prinašajo Skupnosti dodano vrednost. Poleg tega bi bilo treba za to, da bi bila finančna sredstva Skupnosti kar najbolj uporabljena za doseganje ciljev TEN-T, upravljanje vseh razpoložljivih proračunskih virov (proračun TEN-T, Kohezijski sklad, ESRR in posojila EIB) bolje uskladiti.

Poleg podpore v obliki nepovratnih sredstev so drugi instrumenti, kot je instrument garancij za posojila, uveden leta 2007, in Sklad za tvegani kapital (pilotna pobuda za zagotavljanje kapitala v okviru proračuna TEN-T), inovativni in obetavni načini za spodbujanje projektov TEN-T. Poleg tega se lahko preuči tudi diverzifikacija portfelja instrumentov, da se poveča učinek vzvoda, ki ga ima podpora Skupnosti, da se podpora prilagodi posebnim potrebam projekta in se omogoči učinkovito strukturiranje projektov. Inovativni instrumenti bi lahko vključevali euroobveznice.

V11 Kakšne so prednosti in slabosti obstoječih finančnih instrumentov Skupnosti in ali so potrebni novi instrumenti (vključno z „inovativnimi“ instrumenti)? Kako bi bilo mogoče racionalizirati kombinirano uporabo sredstev iz različnih virov Skupnosti za podpiranje izvajanja TEN-T?

- *Nefinančni instrumenti Skupnosti za podpiranje izvajanja TEN-T*

Usklajevanje – evropski koordinatorji in „koridorsko usklajevanje“

Evropski koordinatorji, ki jih imenuje Komisija za pomoč pri pripravi in izvajanju nekaterih prednostnih projektov, so se v številnih primerih izkazali za učinkovite. Njihovo vlogo bi lahko razširili na pomoč pri spodbujanju izvajanja več pomembnih projektov TEN-T (v povezavi z dobro usmerjenim financiranjem v okviru finančnih instrumentov EU). V zvezi s tem bi vsekakor morali ostati zlasti pomembni kritični čezmejni deli, saj bi se možnosti za uspeh celotnega projekta tako povečale.

Usklajevanje bi lahko igralo ključno vlogo pri vsakem pristopu na podlagi osrednjega omrežja. Poleg „tradicionalnih“ prednostnih projektov, ki jih usklajujejo evropski koordinatorji, čezmejno usklajevanje nedvomno zahtevajo tudi podjetniško usmerjeni projekti „od spodaj navzgor“, kot so koridorji za železniški tovorni promet in zeleni koridorji. V takšen „pristop koridorskega usklajevanja“ bi morale biti vključene vse zadevne zainteresirane strani (ponudniki infrastrukture, operatorji, uporabniki ter lokalni in regionalni organi), da bi prišli do rešitev, ki so sprejemljive za vse ter tehnično, ekonomsko in finančno izvedljive. Da bi bile trajnostne narave, bi morale vključevati vse zadevne dele infrastrukture (npr. v primeru koridorjev za železniški tovorni promet: ozka grla, ki jih je treba odstraniti, intermodalne terminale, povezave s pristanišči ter ERTMS in opremo ITS). Takšni projekti se lahko za namene financiranja s strani Skupnosti obravnavajo kot nova vrsta „evropskega projekta“, in sicer kot celota, namesto da bi se podpora prejela za posamezne dele.

Koridorski pristopi lahko zajemajo koridorje, kjer so vplivi na infrastrukturo relativno majhni, vendar je mogoče kratkoročno doseči znatne koristi, ter koridorje, ki vključujejo ključne dolgoročne projekte, kot so projekti, ki zajemajo promet čez Alpe in Pireneje. V slednjih primerih lahko pristop vključuje vmesne rešitve glede infrastrukture in tako pomaga izboljšati gospodarnost celotnega projekta.

Odperta metoda usklajevanja

Uporaba odprte metode usklajevanja za TEN-T bi lahko pripomogla k vzpostavitvi skupnega delovnega okvira za Komisijo, izvajalsko agencijo TEN-T in države članice ter tako zagotovila skupno osnovo znanja o omrežju TEN-T. Odperta metoda usklajevanja, ki se izvaja prek informacijskega sistema TENtec in njegovega portala, bo omogočila glavni skupini uporabnikov dostop do podatkov, ki so shranjeni v podatkovni bazi TENtec, in zemljevidov geografskega informacijskega sistema (GIS) s podatki TEN-T, ter njihovo posodobitev. Omogočen javni dostop (npr. do poročil in zemljevidov z informacijami o omrežju) bi bil tudi lahko koristen komunikacijski instrument za zagotavljanje informacij o delu Komisije v zvezi s TEN-T. Bolj sistematične in obširnejše informacije o razvoju politike TEN-T so pomembne za to, da se državljani bolj zavedajo njenih koristi.

Določanje meril uspešnosti je tudi način za spodbujanje držav članic, da vlagajo v TEN-T. Določitev standardov uspešnosti bi npr. lahko pomagala pri določanju zmogljivosti za različne vrste infrastrukture in služila kot osnova za optimizacijo uporabe infrastrukture in prepoznavanje ozkih grl. Sektor upravljanja zračnega prometa se že lahko pohvali s pozitivno izkušnjo v zvezi s tem, medtem ko je v sektorju železniškega prometa zmogljivost infrastrukture zelo težko ugotoviti. Izmenjava najboljših praks bi lahko ponudila številne možnosti za olajšanje izvajanja projekta, in sicer na področju upravljanja pomembnih projektov, pristopov javno-zasebnih partnerstev ter obravnavanja okoljskih vidikov pri načrtovanju infrastrukture.

V12 Kako bi bilo mogoče izboljšati obstoječe nefinančne instrumente in katere nove instrumente bi bilo mogoče uvesti?

4. MOŽNOSTI ZA NADALJNI RAZVOJ TEN-T

Glede na ugotovitve iz točke 3 Komisija meni, da za nadaljnji razvoj TEN-T obstajajo tri možnosti:

- (1) Ohranitev sedanje strukture na dveh ravneh s celovitim omrežjem in (nepovezanimi) prednostnimi projekti
- (2) Skrčenje TEN-T na eno samo raven (prednostni projekti, morda povezani v prednostno omrežje)
- (3) Struktura na dveh ravneh s celovitim omrežjem in osrednjim omrežjem, se stavljenim iz geografsko določenega prednostnega omrežja in konceptualnega stebra za podpiranje povezovanja različnih vidikov prometne politike in prometne infrastrukture.

Razpredelnica 1 določa koristi in pomanjkljivosti teh treh možnosti.

V13 Katera od teh možnosti je najprimernejša in zakaj?

5. INFORMACIJE ZA TISTE, KI SE BODO ODZVALI NA ZELENO KNJIGO

Posvetovanja o vprašanjih iz zelene knjige bodo trajala do 30/04/2009.

Prosimo, pošljite svoje prispevke na naslov:

Evropska komisija

GD Energija in promet

TEN-T

B-1049 Bruselj

E–naslov: TREN-B1-GREEN-PAPER-TEN-T@ec.europa.eu

Evropska komisija bo analizirala rezultate teh posvetovanj in jih uporabila pri svojem delu na področju oblikovanja tega področja politike. Prosimo, upoštevajte, da se lahko prispevki in imena avtorjev objavijo na spletu, razen če vprašanci, ki pošljejo svoje prispevke, izrecno zavrnejo privolitev v objavo.

Strukturne možnosti za oblikovanje TEN-T

Možno st	Naziv	Opis	Pričakovane koristi/pomanjkljivosti
(1)	Dve ravni: celovito omrežje in prednostni projekti (sedanja struktura)	Raven 1: celovito omrežje (modalni idejni načrti in sistemi za upravljanje prometa, kakor so vključeni v sedanje smernice TEN-T) se ohrani v sedanji obliki. Raven 2: pristop prednostnega projekta se ohrani v sedanji obliki. Pregled in morebitna revizija na podlagi določb sedanjih smernic TEN-T, člena 22 in 23(3): celovito omrežje in prednostni projekti se lahko revidirajo kot del revizije smernic na podlagi dvoletnih izvedbenih poročil; za prednostne projekte se pripravi poročilo o napredku do leta 2010; po potrebi se lahko predlagajo spremembe seznama projektov.	<u>Prednosti:</u> Raven 1: pomembno „sredstvo“ za različne cilje prometne politike (izvajanje interoperabilnosti, varnostna in druga zakonodaja) in v prihodnosti morda za nove tehnologije, zaračunavanje infrastrukturnih pristojbin itd. Poleg tega zagotavlja dostop regijam. Raven 2: „vidni del“ politike TEN-T: namenjena ji je osredotočena finančna podpora Skupnosti in usklajevalne pobude Komisije. Merljivi rezultati z opaznim učinkom na notranji trg, kohezijo in cilje trajnostnega prometa. <u>Pomanjkljivosti:</u> Raven 1: na ravni Skupnosti ni nobenih sredstev, ki bi zagotavljala polno in pravočasno izvajanje projektov. Raven 2: učinek omrežja na evropski ravni ni optimiziran. <u>Prednosti:</u> Omogoči osredotočenost instrumentov Skupnosti na najpomembnejše prednostne naloge in tako izboljša možnosti za dokončanje omrežja v načrtovanem časovnem okviru. Velika vidnost in verodostojnost politike Skupnosti. <u>Pomanjkljivosti:</u> Celovito omrežje s prometno politiko in funkcijami dostopa izgine
(2)	Ena sama raven: prednostni projekti – morebiti v razširjeni obliki	Ena sama raven: prednostni projekti v sedanji obliki (po potrebi spremenjeni), dopolnjeni s potrebami prednostne infrastrukture, ki izhajajo iz zahtev različnih prometnih storitev. Prednostni projekti se lahko po potrebi povežejo in spremenijo v prednostno omrežje.	

- (3) Dve ravni: celovito omrežje in „osrednje omrežje“ Raven 1: celovito omrežje (modalni idejni načrti in sistemi za upravljanje prometa, kakor so vključeni v sedanje smernice TEN-T) se ohrani v sedanji obliki.

Raven 2: „osrednje omrežje,“ sestavljeno iz:

a) „geografskega stebra“ (natančno geografsko določen). Vključuje „prednostno omrežje“ (ki izhaja iz sedanjega pristopa prednostnega projekta), ki povezuje in razširja kot potrebne večje nadnacionalne osi, pomembna vozlišča kot intermodalne povezovalne točke (pristanišča, letališča, tovorni terminali itd.) in pomembne evropske ukrepe na področju ITS;

b) „konceptualnega stebra“, ki zagotavlja osnovo, da se sčasoma opredelijo projekti, koridorji in deli omrežja; temelji na kratkoročnih, srednjeročnih in dolgoročnih potrebah glede storitev; zelo podjetniško naravnani. Ta steber je opredeljen s konceptualnimi značilnostmi, kot so cilji, merila itd. in zagotavlja osnovo za pregledno in objektivno opredelitev projekta (tudi kot podlaga za morebitno financiranje Skupnosti)

kot omrežje Skupnosti zaradi pomanjkanja sredstev za zagotavljanje primernega izvajanja.

Prednosti:

Raven 1: kakor je določeno v možnosti (1).

Raven 2: ima več možnosti za doseganje resničnih učinkov omrežja in poznejšo krepitev zavezanosti držav članic za dokončanje tega omrežja. Zagotavlja tudi referenčno osnovo za prometne politike, prihodnje inovacije (učinkovita uporaba infrastrukture, somodalnost, logistika, nove tehnologije itd.) in cilje glede zmanjšanja emisij.

V celoti gledano: omogoča osredotočenost instrumentov Skupnosti (finančnih in usklajevalnih) na popolno dokončanje omrežja; povečuje učinkovitost, vidnost in verodostojnost politike. Vzpostavlja trdno osnovo za pogajanja o proračunu Skupnosti za obdobje 2014–2020.

Pomanjkljivosti:

Raven 1: pomanjkljiva sredstva za zagotavljanje popolnega in pravočasnega izvajanja ob istočasnem zagotavljanju pomembnih funkcij za prometno politiko in dostop do omrežja.

Raven 2: vključitev „negotovih“ dejavnikov v načrtovanje TEN-T, ki jih je mogoče opredeliti samo s cilji in merili, namesto s konkretnimi projekti.