

SK

SK

SK



EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 4.5.2010
KOM(2010) 212 v konečnom znení

PRACOVNÝ DOKUMENT KOMISIE

**KONZULTÁCIA O BUDÚCEJ POLITIKE TÝKAJÚCEJ SA TRANSEURÓPSKEJ
DOPRAVNEJ SIETE**

PRACOVNÝ DOKUMENT KOMISIE

KONZULTÁCIA O BUDÚCEJ POLITIKE TÝKAJÚCEJ SA TRANSEURÓPSKEJ DOPRAVNEJ SIETE

1. Úvod

Revíziu politiky týkajúcej sa TEN-T je potrebné chápať v širšom kontexte stratégie „Európa 2020“¹, v rámci ktorej Komisia „[...] predloží návrhy na modernizáciu dopravy a znižovanie emisií skleníkových plynov v tomto odvetví, čím prispeje k zvýšeniu konkurencieschopnosti.“ Je to možné dosiahnuť kombináciou opatrení, napr. infraštruktúrnych opatrení, ako napr. skorého zavedenia sieťových infraštruktúr pre elektrickú mobilitu, inteligentného riadenia premávky, zlepšenia logistiky, zníženia emisií CO₂ v prípade cestných vozidiel, v leteckom a námornom odvetví vrátane začatia dôležitej iniciatívy ekologicky čistých a energeticky účinných vozidiel², čo podporí nové technológie, vrátane elektrických a hybridných automobilov, prostredníctvom kombinácie výskumu, stanovenia spoločných noriem a vývoja potrebnej infraštruktúrnej podpory.

Revízia politiky týkajúcej sa TEN-T je takisto spojená s vypracovaním bielej knihy o budúcej dopravnej politike. Biela kniha vytýči spoločnú dopravnú politiku a všeobecné aspekty budúcej politiky týkajúcej sa TEN-T.

Politika týkajúca sa TEN-T by sa mala modernizovať, aby Európska únia bola schopná lepšie využiť svoje zdroje na vykonávanie strategických projektov s vysokou pridanou hodnotou pre Európu zamerané na kritické problémy v hladkom fungovaní vnútorného trhu, najmä na cezhraničné úseky a intermodálne uzly (mestá, prístavy, logistické platformy). TEN-T by mala podporovať vznik integrovaného európskeho dopravného systému, ktorý by lepšie reagoval na výzvy spojené so zmenami životného prostredia a klímy. Takýto integrovaný systém takisto poskytne intermodálne riešenia, ktoré by lepšie slúžili potrebám mobility občanov a podnikateľských subjektov a podporovali priemyselnú konkurencieschopnosť EÚ.

Komisia začala revíziu politiky týkajúcej sa TEN-T zelenou knihou o budúcom vývoji transeurópskej dopravnej siete (ďalej len TEN-T)³ uverejnenou vo februári 2009. Hlavnou navrhnutou novinkou bola koncepcia dvojvrstvového plánovania so „základnou sieťou“ ako vrchnou vrstvou. Prevažná väčšina zainteresovaných subjektov, ako aj inštitúcií EÚ a poradných orgánov uprednostnila tento prístup pred dvoma ďalšími variantmi plánovania, ktoré Komisia predložila, pričom na zdôvodnenie tohto postoja použili celý rad technických, hospodárskych, environmentálnych, sociálnych a politických argumentov.

Väčšinou uprednostnené plánovanie TEN-T je možné charakterizovať takto: Pri udržaní pomerne hustej siete železníc, cestných komunikácií, vnútrozemských vodných ciest, prístavov a letísk, ktoré tvoria „komplexnú sieť“ ako základnú vrstvu TEN-T, a ktoré sú vo veľkej časti odvodené z príslušných vnútroštátnych sietí, „základná sieť“ by prekrývala

¹ KOM(2010) 2020.

² KOM(2010) 186.

³ KOM(2009) 44.

„komplexnú sieť“ a vyjadrovala by skutočne európsky pohľad na plánovanie zameraný na umožnenie systémového zlepšenia účinnosti zdrojov dopravného systému a výrazné celkové zníženie emisií skleníkových plynov pochádzajúcich z dopravy. „Základná sieť“ by zahŕňovala osi a uzly, ktoré majú kľúčový význam pre dopravné toky v rámci vnútorného trhu a medzi EÚ, jej susedmi a inými časťami sveta. Takisto by podporovala hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť Európskej únie. Všetkým druhom dopravy a krížom cez ne by poskytla infraštruktúrnú základňu potrebnú na dosiahnutie cieľov spoločnej dopravnej politiky, od ktorých sa vyžaduje zhoda s programom „Európa 2020“ a programom dekarbonizácie. „Základná sieť“ by sa nemala chápať ako sieť, ktorá pokrýva len zemepisné jadro Spoločenstva, ale skôr ako časť TEN-T, na ktorú by sa s cieľom účinného dokončenia úloh sústredili rôzne finančné a nefinančné nástroje.

Komisia s cieľom dôkladne analyzovať niekoľko otázok so zvláštnym významom pre budúci vývoj TEN-T zriadila šesť skupín odborníkov aktívnych od novembra 2009 do apríla 2010. Komisia zastáva názor, že teraz nastal čas podniknúť v rámci revízie politiky týkajúcej sa TEN-T ďalší krok, a to prostredníctvom druhej verejnej konzultácie zameranej na doladenie dostupných politických variantov, ktoré vzišli z podnetov inštitúcii EÚ a širokého spektra zúčastnených strán v roku 2009 – podnetov, ktoré sa ďalej rozpracovali v rámci týchto skupín odborníkov. Toto je účelom tohto konzultačného dokumentu.

2. NADVÄZNOŠŤ NA ZELENÚ KNIHU

Viac ako 300 organizácií, ktoré prispeli do verejnej konzultácie, ako i ostatné inštitúcie EÚ a poradné orgány, ktoré uverejnili svoje stanoviská, podporili prístup Komisie smerujúci k široko koncipovanej revízii politiky. Zväčša zdieľali názory Komisie vzťahujúce sa na všeobecný politický rámec tejto revízie, ako i posúdenia a návrhy týkajúce sa budúceho plánovania TEN-T a obohatili úvahy o vykonávaní TEN-T.

Pracovný dokument útvarov Komisie „TEN-T Policy Review – Background Papers (Revízia politiky týkajúcej sa TEN-T – kontextové dokumenty)“⁴ zhŕňa výsledky konzultácie týkajúcej sa zelenej knihy uverejnenej vo februári 2009 a zvyrazňuje jej hlavné závery.

Skupiny odborníkov sa zriadili s cieľom spojiť kvalifikovaných pracovníkov z rôznych dotknutých odvetví. Ich hlavným cieľom bolo pomáhať Komisii pri vypracovaní metodiky plánovania budúcej TEN-T vzhľadom na blížiacu sa revíziu usmernení týkajúcich sa TEN-T, a to prostredníctvom posilnenia účinnosti finančných a nefinančných nástrojov vykonávania TEN-T, a preskúmať relevantné právne otázky vzťahujúce sa tak na plánovanie, ako i vykonávanie TEN-T. Každá skupina vypracovala záverečnú správu vrátane odporúčaní pre Komisiu⁵.

Štyri zo šiestich skupín sa sústredili na otázky týkajúce sa plánovania TEN-T: 1) vypracovanie metodiky pre zemepisnú časť siete; 2) integrácia dopravnej politiky a politiky týkajúcej sa TEN-T; 3) inteligentné dopravné systémy a nové technológie ako neoddeliteľná súčasť budúcej TEN-T; 4) prepojenie TEN-T s tretími krajinami. Ich hlavné výsledky sa uvádzajú v bode 3 tohto pracovného dokumentu Komisie. V tomto rámci je to najmä práca

⁴ Správa je k dispozícii na webovej stránke:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/doc/2009_09_22_summary_report.pdf

⁵ Správy sú k dispozícii na webovej stránke:
http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

skupiny č. 1, ktorá reaguje na výzvu Rady⁶ vypracovať ako základ na prípravu návrhov revidovaných usmernení týkajúcich sa TEN-T metodiku, ktorá zohľadňuje také kritéria, ako napr. vplyv na nadnárodné dopravné toky, územnú súdržnosť a hospodársky rozvoj, priestorové plánovanie, zmeny životného prostredia/klímy a prepojenie so susednými krajinami.

Skupina odborníkov č. 5 sa zaoberala financovaním a finančnými nástrojmi. Niektorými z úvah tejto skupiny sa zaoberá bod 4 tohto pracovného dokumentu Komisie. Otázka financovania TEN-T, či už z verejných alebo súkromných zdrojov, vnútroštátnych zdrojov alebo zdrojov Spoločenstva, je rozsiahla a komplexná, pričom podrobnejšie úvahy na túto tému sa uverejnia neskôr. Skupina odborníkov č. 6 sa zaoberala právnymi otázkami a nefinančnými nástrojmi na vykonávanie TEN-T. Zatiaľ čo závery týkajúce sa nástrojov sa uvádzajú v bode 4, právne odporúčania možno nájsť v bode 5.

3. METODIKA PLÁNOVANIA TEN-T

Vychádzajúc z dôkazov o výhodách navrhnutého variantu plánovania spočívajúceho v dvojvrstvovom plánovaní so „základnou sieťou“ ako vrchnou vrstvou, ktoré sa zatiaľ získali, by Komisia chcela prekonzultovať hlavné prvky metodiky pre tento variant⁷. Tým chce medzi inštitúciami EÚ, členskými štátmi a inými zainteresovanými stranami vytvoriť spolupatričnosť, ktorá by umožnila vypracovať budúce návrhy týkajúce sa TEN-T vrátane máp. Ďalej sa uvádza zhrnutie metodiky pre obe vrstvy – komplexné a základné siete. Úplné znenie záverečnej správy skupiny odborníkov č. 1 spolu s priloženou metodikou plánovania je možné nájsť na webovej stránke venovanej revízii politiky týkajúcej sa TEN-T⁸.

Plánovanie komplexnej siete

Budúca komplexná sieť by mala tak ako v minulosti zaistiť dostupnosť základnej siete a prístup k nej a prispieť k vnútornej súdržnosti Únie a účinnej realizácii vnútorného trhu. Mala by zohľadňovať niekoľko rôznych potrieb:

- ako odkaz pre plánovanie využitia pôdy,
- ako zemepisný odkaz pre iné politiky,
- ako odkaz na požiadavky relevantných právnych predpisov a politík EÚ týkajúcich sa životného prostredia, najmä v oblasti ochrany biodiverzity,
- ako cieľ technických a právnych požiadaviek vzťahujúcich sa na interoperabilitu a bezpečnosť,

⁶ Green paper TEN-T: A policy review towards a better integrated trans-European Transport Network at the service of the common transport policy /Zelená kniha - TEN-T: Revízia politiky smerujúca k lepšie integrovanej transeurópskej dopravnej sieti v službách spoločnej dopravnej politiky/ – závery Rady z 15. júna 2009, ods. 6.

⁷ Práca skupín odborníkov, ako i prebiehajúce analýzy Komisie ďalej dokazujú výhody tohto variantu vrátane, pokiaľ ide o jeho vplyv na budúce emisie skleníkových plynov pochádzajúcich z dopravy. Napriek tomu sa však pred prijatím návrhu Komisie vzťahujúceho sa na revíziu usmernení týkajúcich sa TEN-T zhodnotí vplyv všetkých troch pôvodne navrhovaných variantov.

⁸ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

- na prispôsobenie technických noriem tak, aby sa umožnila účinná modálna integrácia s cieľom dosiahnuť komodálnu dopravu „od dverí k dverám“.

Komplexná sieť by mala dostatočne spájať všetky regióny EÚ, mala by byť multimodálna a mala by poskytovať infraštruktúrnú základňu pre komodálne služby v oblasti osobnej i nákladnej dopravy. Keďže komplexná sieť bude tvoriť základnú vrstvu TEN-T, musí pokrývať všetky prvky budúcej základnej siete. Budúca komplexná sieť by vychádzala zo súčasnej komplexnej siete a:

- aktualizovala súčasnú komplexnú sieť s cieľom zohľadniť pokrok v rámci jej vykonávania a v prípade potreby ju prispôsobila zmenám vo vnútroštátnom plánovaní,
- doplňovala vybrané a presne definované chýbajúce spojenia a uzly, najmä v členských štátoch, ktoré pristúpili k EÚ od roku 2004, prípadne zaistila homogénne plánovanie sietí a prepojenie vnútroštátnych sietí a významne prispela k splneniu cieľov TEN-T,
- odstránila slepé uličky a izolované spojenia v rámci súčasnej komplexnej siete, pokiaľ nie sú odôvodnené zemeisnými zvláštnosťami.

Každý prvok komplexnej siete musí byť v súlade s relevantnými právnymi predpismi Spoločenstva v oblasti dopravy a v iných odvetviach vrátane technických špecifikácii interoperability železníc, bezpečnosť tunelov atď.

Na základe vyššie uvedených kritérií a podmienok sa prvky plánovania komplexnej siete prediskutujú s členským štátom (členskými štátmi), ktorého (ktorých) územia sa týkajú. Varianty plánovania sa potom prediskutujú na bilaterálnej a multilaterálnej úrovni.

Plánovanie základnej siete

Základnú sieť budú tvoriť uzly a spojenia najväčšieho strategického a hospodárskeho významu nachádzajúce sa v celej EÚ. Pokryje všetky druhy dopravy, vrátane inteligentných dopravných systémov a dostatočne flexibilným spôsobom poskytne ďalšie infraštruktúrne prvky, ktoré tvoria nevyhnutný základ na dosiahnutie rôznych politických cieľov v oblasti dopravy a v iných odvetviach. Nemenej dôležitá bude jej funkcia spojnice medzi Východom a Západom, medzi starými a novými členskými štátmi.

Budúca TEN-T by mala byť strategicky lepšie prepojená s kľúčovou infraštruktúrou v tretích krajinách, z čoho by mali vyplývať opatrenia na troch úrovniach:

- integrácia sietí kandidátskych krajín do TEN-T vychádzajúc z výsledkov bilaterálnych rokovaní a príprava na novú metodiku plánovania,
- prepojenie medzi TEN-T a sieťami v tretích krajinách, najmä krajinách susediacich s EÚ, s ktorými EÚ vedie pravidelné rozhovory o infraštruktúre týkajúce sa takisto identifikácie prioritných projektov pozdĺž hlavných osí a v rámci zriadenia siete, najmä budúcej transstredomorskej siete,
- náležitá koordinácia rozvoja infraštruktúry, ktorá presahuje jednoduché prepojenia na spoločných štátnych hraniciach.

Plánovanie základnej siete však neznamená začatie nového infraštruktúrneho programu obrovského rozsahu: ide o zaistenie kontinuity prebiehajúcich projektov, venovanie náležitej pozornosti odstráneniu kľúčových problematických miest a vychádzajúc vo veľkej miere z existujúcej infraštruktúry má za cieľ stať sa základom efektívneho, bezpečného a zabezpečeného dopravného systému produkujúceho menšie množstvá uhlíka.

V rámci navrhovania konfigurácie sietí na základe zemepisného prístupu bude potrebné zohľadniť niekoľko kritérií, ako napr. priestorovú integráciu a účinky z hľadiska súdržnosti, potreby vnútorného trhu, externé a globálne obchodné toky, potreby osobnej a nákladnej dopravy a potreby klientov, interkonektivitu a multimodalitu siete, otázky životného prostredia a zmeny klímy.

Všeobecné princípy koncipovania TEN-T na všetkých strategických úrovniach vrátane komplexnej siete teda pozostávajú z:

- multimodality vrátane intermodálnych spojení a zariadení na komodálnu a/alebo kombinovanú dopravu,
- interkonektivity a optimalizácie sietí,
- interoperability a zlepšenej efektívnosti všetkých druhov dopravy,
- udržateľnosti znižovaním emisií skleníkových plynov („dekarbonizácia“) s cieľom znížiť vplyv na zmenu klímy a znečistenie na minimum, ako i dodržiavaním relevantných právnych predpisov EÚ v oblasti životného prostredia vrátane dohovoru z Espoo, a najmä týchto smerníc: smernice o strategickom environmentálnom posudzovaní, smernice o posudzovaní vplyvov na životné prostredie, smernice o biotopoch a o vtákoch, rámcovej smernice o vode, smernice o povodniach,
- pozornosti venovanej ochrane biodiverzity, najmä v rámci siete Natura 2000, v súvislosti s dopravnou infraštruktúrou,
- zamerania na kvalitu služieb tak užívateľom nákladnej dopravy, ako i cestujúcim,
- bezpečnosti a zabezpečenia dopravnej infraštruktúry,
- uplatňovania vyspelých technológií a inteligentných dopravných systémov (ITS) a
- zníženia investičných nákladov, nákladov na údržbu a prevádzku na minimum, pričom sa však vyváženým spôsobom splnia príslušné ciele politiky a nižšie uvedené kritéria.

Rozsah a vybavenie sieťových prvkov sa určia dopytom v rámci osobnej a nákladnej dopravy a potrebami klientov, potrebou odstrániť problematické miesta ovplyvňujúce diaľkové a medzinárodné dopravné toky (vrátane problematických miest v životnom prostredí) s cieľom skrátiť čas cestovania a zlepšiť spoľahlivosť, prispieť k splneniu cieľov v oblasti zmeny klímy a otázok životného prostredia, ako napr. zabránenie znečisteniu ovzdušia a vody, vzniku hluku, resp. ich zmiernenie, prevencia, minimalizácia alebo kompenzácia akýchkoľvek významných vplyvov na životné prostredie, najmä na ciele ochrany lokalít siete Natura 2000 a ich neporušenosť.

Plánovanie základnej siete zahŕňa štyri po sebe nasledujúce hlavné kroky:

- (1) Identifikácia hlavných uzlov, ktoré tvoria základ celkového usporiadania siete.
- (2) Prepojenie hlavných uzlov a výber pomocných uzlov na zahrnutie do siete.
- (3) Určenie príslušných technických parametrov, ktoré sa budú uplatňovať v súlade s funkčnými a kapacitnými potrebami.
- (4) Zahrnutie príslušnej doplnkovej alebo pomocnej materiálnej alebo nemateriálnej infraštruktúry s cieľom splniť požiadavky prevádzkovateľov a užívateľov v súlade so špecifickými cieľmi politiky a s cieľom posilniť účinnosť a udržateľnosť.

Hlavnými uzlami určujúcimi základnú štruktúru usporiadania siete budú:

- najväčšie a najdôležitejšie uzly, ako napr. hlavné mestá členských štátov, iné mestá alebo aglomerácie s nadregionálnym významom v správe, hospodárstve, sociálnom a kultúrnom živote a doprave,
- prístupové prístavy, medzikontinentálne prestupné a prekladové prístavy a letiská, ktoré spájajú EÚ so zvyškom sveta a najdôležitejšie vnútrozemské prístavy a nákladné terminály.

Menšie alebo menej významné mestá, letiská, nákladné terminály atď. budú predstavovať pomocné uzly, ktorých smerovanie sa podrobne zadefinuje, keď dôjde k ich integrácii do siete. Mestské uzly spĺňajú v rámci dopravného systému komplexný súbor funkcií, spájajú:

- spojenia siete vrátane spojení komplexnej siete,
- príslušné druhy dopravy (intermodálne transfery),
- diaľkovú a/alebo medzinárodnú dopravu, regionálnu a lokálnu dopravu.

Tieto spojenia spájajú hlavné uzly (zväčša „susediace“ hlavné uzly), čím sa vytvárajú dlhé polygonálne reťazce alebo koridory a zodpovedajú dôležitým diaľkovým alebo medzinárodným (potenciálnym) dopravným tokom.

S cieľom posilniť celkovú účinnosť siete by sa spojenia v ideálnom prípade mali viesť čo možno najpriamejšie. S cieľom splniť dopravné potreby, zaručiť ekonomickú vykonateľnosť a zohľadniť environmentálne aspekty je však potrebné zosúladiť priamosť a uskutočniteľnosť. V praxi budú potrebné odklonenia od priameho smeru:

- aby sa do siete zahrnuli pomocné uzly, ak to zdôvodňujú s tým spojené výhody, ktoré sú väčšie ako nevýhody,
- aby sa čo možno najviac využila už existujúca infraštruktúra alebo infraštruktúra, ktorá sa práva buduje,
- aby sa umožnilo viazanie dopravných tokov s cieľom zvýšiť účinnosť a udržateľnosť (ak sa tak deje na príslušných trasách a nevytvárajú sa problematické miesta spôsobené prekrývaním s inými osami),
- aby sa v odôvodnených prípadoch umožnilo oddelenie tokov osobnej a nákladnej dopravy a

- aby sa obišli prírodné prekážky, sídla a zraniteľné a ekologicky citlivé oblasti, ktorým sa nedá vyhnúť.

„Chýbajúce spojenia“ sa môžu identifikovať tam, kde existujúce odklonenia od priameho smeru vážne ovplyvňujú dopravnú účinnosť osi a/alebo súdržnosť.

Technické parametre závisia od zamýšľanej funkcie, objemu dopravy a prevádzkových aspektov, ako napr. požadovanej úrovne služieb a cieľa vytvoriť pozdĺž osi homogénne podmienky.

Súčasnú prioritnú projekty, ktoré predstavujú spoločnú snahu a dlhodobé skúsenosti, budú tvoriť kľúčovú časť základnej siete (v prípade potreby s istými úpravami), aby sa tak dosiahla maximálna kontinuita.

Plánovanie sietí pomocou tejto metodiky bude sprevádzané procesom optimalizácie a posudzovania vplyvu. S cieľom zabrániť vyčísleniu finančnej hodnoty vplyvov, ktorých finančná hodnota sa nedá vyčísliť, ako napr. súdržnosť, sa v súlade s odporúčaniami skupiny odborníkov č. 1 plánuje uplatniť niektoré analýzy založené na viacerých kritériách. Významnosť jednotlivých kritérií sa bude musieť ešte stanoviť, aby tak bolo možné vyvážiť protichodné ciele.

Inovatívne infraštruktúrne opatrenia

V rámci základnej siete by sa mali uprednostniť opatrenia týkajúce sa dopravnej infraštruktúry, ktoré vyplývajú z politických cieľov EÚ, napr. z politiky vzťahujúcej sa na dopravu, energiu, klímu, životné prostredie a inovácie vytýčenej v stratégii „Európa 2020“.

Tieto opatrenia by sa v čo možno najväčšom rozsahu mali identifikovať na začiatku revidovaného plánovania TEN-T, aby sa zabezpečil dostatočný súlad s dohodnutými politickými cieľmi. Ich identifikácia by sa mala zakladať na súbore špecifických kritérií a noriem. Umožnenie postupného vypracovania kritérií a prispôsobenia sa budúcimi politickým vývojom si bude vyžadovať dostatočnú flexibilitu. Novými usmerneniami týkajúcimi sa TEN-T by sa mohol definovať proces alebo postup identifikovania takýchto kritérií a noriem a proces alebo postup ich prispôsobenia novými potrebám (napr. prostredníctvom poverenia právomocami alebo vykonaním ustanovení). Kritéria by sa mali zakladať na cieľoch vzťahujúcich sa na výkon a kvalitu, a to v prípade všetkých druhov dopravy a ich intermodálnej integrácie.

Inteligentné dopravné systémy, inovácie a nové technológie predstavujú dôležitú súčasť základnej siete. IDS by mali posilniť efektívne využívanie infraštruktúry a predstavujú kľúč k skutočnej integrácii sietí. Môžu takisto prispieť k environmentálnej výkonnosti, (energetickej) účinnosti, bezpečnosti a zabezpečeniu, ako i mobilite cestujúcich a tovaru a môžu pomôcť prepojiť koridory TEN-T a mestské dopravné siete.

V rámci budúcej TEN-T sa za potrebné považujú podporná infraštruktúra a vybavenie pre tieto služby IDS: cestovné a dopravné informácie, riadenie premávky a opatrenia týkajúce sa účinnosti, aplikácie prepájajúce spôsoby dopravy a zabezpečujúce napojenie na systémy hromadnej dopravy, služby nákladnej dopravy a služby s ňou spojené. V tejto súvislosti je potrebné zohľadňovať ciele Spoločenstva v oblasti ochrany údajov a dátovej bezpečnosti. Požiadavky ochrany údajov a bezpečnosti by sa mali začleniť do noriem, najlepších postupov, technických špecifikácií a systémov.

TEN-T by v neposednom rade mala v súlade s cieľmi stratégie 2020 zohľadňovať technologické inovácie a vedomosti, aby bolo možné prispôbiť sa novým generáciám vozidiel a posilniť pokrok v oblasti infraštruktúry, najmä vzhľadom na zásobovanie energiou v oblasti dopravy. V cestnej doprave sa môžu používať alternatívne riešenia ku kvapalným palivám, čo si však vyžaduje infraštruktúru na nabíjanie elektrických vozidiel. V námornej doprave je používanie skvapalneného zemného plynu v mnohých smeroch výhodnejšie ako používanie ropy, jeho rozšírenie si však vyžaduje infraštruktúru na tankovanie. Používanie ekologicky čistých alternatívnych palív by sa malo propagovať ako neoddeliteľná súčasť vývoja budúcej TEN-T. Technologické riešenia už sú k dispozícii. Nato, aby sa stali finančne prístupnými a efektívnejšími je však potrebné vynaložiť značné úsilie.

Sú vyššie uvedené princípy a kritéria koncipovania základnej siete primerané a uskutočniteľné? Aké sú ich silné a slabé stránky a čo by sa ešte mohlo zohľadniť?

Do akej miery prispievajú doplnkové infraštruktúrne opatrenia k splneniu cieľov dopravného systému orientovaného na budúcnosť a existujú spôsoby na posilnenie ich prínosu?

Akú špecifickú úlohu by plánovanie TEN-T mohlo vo všeobecnosti zohrávať pri posilnení prínosu odvetvia dopravy k splneniu strategických cieľov „Európy 2020“?

4. VYKONÁVANIE TEN-T

S cieľom dosiahnuť maximálnu možnú účinnosť politiky týkajúcej sa TEN-T je potrebné zaistiť súvislosť medzi rozsahom plánovania sietí a prostriedkami a nástrojmi ich vykonávania, ktoré existujú tak na vnútroštátnej úrovni, ako i úrovni Spoločenstva.

4.1. Posúdenie, stanovenie priorít a nefinančné nástroje

Po vymedzení TEN-T ako výsledku procesu plánovania je potrebné posúdenie a stanovenie priorít infraštruktúrnych projektov (tak ako to vyplýva z cieľov vypracovaných v bode 3), aby sa zaistil väčší vplyv a pákový efekt finančných prostriedkov TEN-T. Preto aj keď sa výber projektov prostredníctvom výziev na predloženie projektov bude vo všeobecnosti naďalej zameriavať na chýbajúce spojenia a problematické miesta v rámci TEN-T, pokiaľ ide o plánovanie TEN-T, bude takisto potrebné identifikovať projekty TEN-T, ktoré majú v rámci Európy vysokú pridanú hodnotu pre základnú sieť TEN-T. Bude si to vyžadovať posúdenia vzťahujúce sa na celú základnú sieť založené na dôsledných a spoľahlivých údajoch a dohodnutej metodike.

S cieľom umožniť vykonávanie projektov s najvyššou pridanou hodnotou pre Európu je veľmi dôležité vymedziť spôsob, akým sa takéto projekty identifikujú, a vykonávať ich koordinovane.

Komisia by taktiež mohla zvážiť rozšírenie mandátu európskych koordinátorov z významných cezhraničných projektov, aby sa ich mandát vzťahoval aj na „balíky“ menšej infraštruktúry a prevádzkové opatrenia pre jednotlivé koridory.

Na posilnenie účinnosti plánovania, financovania a vykonávania projektov v rámci TEN-T by budúce opatrenia mohli takisto obsahovať ustanovenia vyzývajúce dotknuté členské štáty, aby uzatvorili príslušné dohody.

4.2. Financovanie

Podľa súčasného finančného výhľadu (2007-2013) sa projekty v rámci TEN-T financujú väčšinou z rozpočtu jednotlivých členských štátov (196 mld. EUR) za podpory z nástrojov EÚ: v rámci programu TEN-T sa poskytuje 8 mld. EUR, zatiaľ čo na Európsky fond regionálneho rozvoja (EFRR) a Kohézny fond pripadá 43 mld. EUR alebo približne 11 % celého rozpočtu plynúceho na politiku súdržnosti. EIB takisto poskytuje výdatnú podporu (65 mld. EUR), a to prostredníctvom pôžičiek a rôznych druhov finančných nástrojov vzťahujúcich sa na dopravnú infraštruktúru. Počet verejno-súkromných partnerstiev začal počas uplynulých rokov konečne rásť, naďalej však zostáva výnimkou, pokiaľ ide o diaľkové železničné projekty.

V následnosti na správu Európskeho dvora audítorov z roku 2005 sa uskutočnil významný krok v rámci naplňovania vykonávania usmernení týkajúcich sa TEN-T z roku 2004. Rozhodnutia vzťahujúce sa na niekoľko rokov umožnili dlhodobejšiu účasť EÚ a jej dlhodobjšie ručenie a zároveň viedli k podstatnému zvýšeniu finančných prostriedkov EÚ, pokiaľ ide o cezhraničné úseky a problematické úseky (na viac ako 60 % viacročného programu na roky 2007-2013). Vytvorením výkonnej agentúry pre TEN-T a vymenovaním európskych koordinátorov sa okrem toho značne zlepšilo vykonávanie projektov TEN-T.

Kľúčovou otázkou revízie usmernení týkajúcich sa TEN-T a viacročného finančného rámca na obdobie po roku 2013 je, ako zaistiť najlepšie možné využitie finančných príspevkov EÚ na lepšie dosiahnutie cieľov vytýčených v usmerneniach. Komisia vo svojom návrhu stratégie „Európa 2020“ vyhlasuje, že bude „pracovať na mobilizácii finančných nástrojov EÚ (napr. rozvoj vidieka, štrukturálne fondy, rámcový program pre výskum a vývoj, transeurópske siete, EIB) ako súčasti dôslednej stratégie financovania, ktorá spája finančné zdroje EÚ a vnútroštátne zdroje, verejné a súkromné zdroje“. Zvýšenie objemu investícií do verejnej infraštruktúry naozaj potenciálne podporuje zotavenie hospodárstva, keďže z krátkodobého hľadiska má kladný multiplikačný účinok a z dlhodobého hľadiska môže zlepšiť konkurencieschopnosť krajiny. Investície do infraštruktúry takisto vytvárajú pracovné miesta a teda môžu pomôcť vyvážiť nepriaznivý vplyv recesie na zamestnanosť, hoci takisto môžu viesť k zhoršeniu stavu verejných financií. Komisia teda zastáva názor, že finančné dohody na úrovni EÚ je potrebné začleniť do jasnej stratégie EÚ pre financovanie, ktorá by lepšie koordinovala dostupné zdroje financovania a zvýšila svoju pridanú hodnotu v rámci vykonávania cieľov EÚ. Takáto stratégia financovania by sa zameriavala na zvýšenie pákového efektu príspevkov EÚ, tým že sa zmení výber financovaných projektov a ďalej skoncentrujú dostupné zdroje EÚ. Ďalšou kľúčovou zásadou takejto stratégie financovania by bolo zaistiť konzistentnosť priorít financovania na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni v plnom súlade s usmerneniami.

S cieľom vyrovnáť sa s týmito výzvami a bez toho, aby sa predchádzalo budúcej revízii rozpočtu EÚ, by sa malo zvážiť zriadenie integrovaného európskeho rámca financovania, v rámci ktorého by sa koordinovali nástroje EÚ určené na dopravu, ako napr. program TEN-T a príspevky z Kohézneho fondu a štrukturálnych fondov súvisiace s TEN-T. Rámec financovania by sa nemal nevyhnutne obmedzovať len na podporu investícií do infraštruktúry, ale takisto by mohol prispieť k integrácii iných zložiek týkajúcich sa dopravnej politiky (Marco Polo, SESAR, technologický vývoj, zelené koridory, prepojenia na susediace krajiny, výskum a vývoj v doprave), aby sa tak podporoval vznik integrovaných dopravných systémov.

Tento európsky rámec financovania by mal takisto poskytnúť orientáciu vzhľadom na vnútroštátne investície, a to na základe priorít EÚ stanovených v rámci plánovania TEN-T a mohol by teda obsahovať iné zdroje financovania, ako napr. príjmy z dopravnej činnosti.

Takýto európsky rámec financovania by si vyžadoval vytvorenie spravodlivých, transparentných a efektívnych kritérií na identifikovanie projektov, ktoré sa majú podporiť, v závislosti od pridanej hodnoty projektu pre Európu.

Bolo by potrebné, aby sa príspevok z európskeho rámca financovania výrazne koordinoval s portfóliom dopravných projektov EIB s cieľom zaistiť maximálny pákový efekt podpory EÚ, ako i s cieľom profitovať z know-how banky a synergických účinkov vyplývajúcich z účasti týchto dvoch inštitúcií. Okrem toho by sa odborné znalosti EIB mohli využiť v skoršej fáze v rámci preverovania a posudzovania projektov v spolupráci s Komisiou a Výkonnou agentúrou pre TEN-T. V dôsledku by sa takisto poskytol podnet potrebný na lepšiu mobilizáciu súkromných zdrojov financovania prostredníctvom umožnenia využitia verejno-súkromných partnerstiev.

Akým spôsobom je možné lepšie koordinovať a/alebo spájať rôzne zdroje financovania výdavkov EÚ s cieľom urýchliť splnenie cieľov projektov TEN-T a príslušnej politiky?

Ako môže stratégia EÚ týkajúca sa financovania koordinovať a/alebo spájať rôzne zdroje financovania: zdroje EÚ a vnútroštátne zdroje, verejné a súkromné zdroje?

Predstavovalo by vytvorenie európskeho rámca financovania primeranú reakciu na medzeru vo vykonávaní pri dokončovaní projektov TEN-T a dosahovaní cieľov politiky?

5. PRÁVNY A INŠTITUCIONÁLNY RÁMEC REVÍZIE POLITIKY TÝKAJÚCEJ SA TEN-T

Komisia na základe odporúčaní skupiny právnikov preskúma vzhľadom na revíziu usmernení týkajúcich sa TEN-T tento prístup:

- kombinácia usmernení týkajúcich sa TEN-T a „finančného nariadenia“ týkajúceho sa TEN, pričom v prípade oboch sa vychádza z článku 171 ZFEÚ, s cieľom posilniť prepojenie medzi prioritami politiky týkajúcej sa TEN-T a finančnými zdrojmi a na zjednodušenie regulačného rámca,
- nové nariadenie ako spoločný právny nástroj pre usmernenia a poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva,
- možné doplnenie základu ustanoveného zmluvou v článku 172 ZFEÚ o TEN a článkoch 91 a 100 ZFEÚ riadiacich dopravnú politiku Spoločenstva, čo sa spresní v závislosti od záverečného obsahu návrhu usmernení týkajúcich sa TEN-T,
- presné vymedzenie cieľov, obsahu, rozsahu a trvania právomocí udelených Komisii v súlade s článkom 290 ZFEÚ v rámci nového nariadenia s cieľom doplniť a zmeniť iné ako podstatné prvky nariadenia, čím sa umožní ľahšie reagovať na určité nové trendy, ktoré sa časom objavia, a čím sa splní cieľ „flexibility“,

- vyjasnenie zodpovedností členských štátov, ktoré zohrávajú životne dôležitú úlohu pri vykonávaní projektov TEN-T, v rámci rôznych fáz týchto projektov (plánovanie, financovanie, vykonávanie, revízia).

Aký spôsobom môže politika týkajúca sa TEN-T profitovať z nových vyššie uvedených právnych nástrojov a ustanovení?

Pripomienky

Komisia vyzýva na predloženie pripomienok a návrhov k myšlienkam a otázkam načrtnutým v tomto dokumente a v dvoch s ním súvisiacich dokumentoch: pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom „TEN-T policy – Background Papers /Politika týkajúca sa TEN-T – kontextové dokumenty/“ a správach skupín odborníkov na politiku týkajúcu sa TEN-T, ktoré možno nájsť na webovej stránke venovanej revízii politiky týkajúcej sa TEN-T: http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tent_policy_review/tent_policy_review_en.htm

Pripomienky by sa mali zaslať na adresu MOVE-TEN-T-Policy-Revision@ec.europa.eu do 15. septembra 2010.

Prijaté príspevky budú zverejnené na internete iba v prípade, keď autor/autorka príspevku nebude mať námietky proti uverejneniu jeho/jej osobných údajov s odôvodnením, že by takéto uverejnenie poškodilo jeho/jej legitímne záujmy. V prípade námietok sa príspevok môže uverejniť v anonymnej podobe. Profesionálne združenia zasielajúce svoje odpovede na túto konzultáciu sa vyzývajú, aby sa zaregistrovali v registri Komisie pre záujmové skupiny (<http://ec.europa.eu/transparency/regin/>), ak tak doteraz ešte neurobili. Tento register bol zriadený v rámci európskej iniciatívy týkajúcej sa transparentnosti s cieľom poskytnúť Komisii a širokej verejnosti informácie o cieľoch, financovaní a štruktúre zástupcov záujmových skupín.

Komisia, ministri dopravy krajín EÚ, poslanci Európskeho parlamentu a zainteresované subjekty budú o otázkach vymedzených v rámci revízie politiky týkajúcej sa TEN-T diskutovať počas dní TEN-T 2010, ktoré organizuje Európska komisia so španielskym predsedníctvom v Zaragoze 8. a 9. júna 2010. Program, príslušné dokumenty a správy sú k dispozícii na adrese: http://ec.europa.eu/transport/publications.doc/2009_future_of_transport_en.pdf.