



## TRANSEURÓPSKE SIETE – USMERNENIA

Zmluva o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) zachováva transeurópske siete v sektoroch dopravy, energetiky a telekomunikácií, po prvýkrát spomínané v Maastrichtskej zmluve, s cieľom prepojiť všetky regióny EÚ. Tieto siete sú nástrojmi, ktoré majú prispieť k rastu vnútorného trhu a zamestnanosti, pričom sa budú rešpektovať otázky životného prostredia a ciele udržateľného rozvoja. Na konci roku 2013 došlo k zásadnej reforme transeurópskej dopravnej siete.

### PRÁVNY ZÁKLAD

Články 170 až 172 a článok 194 ods. 1 písm. d) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (článok 194 sa vzťahuje konkrétne na energetiku).

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ.

### CIELE

Maastrichtská zmluva zaviazala EÚ úlohou vytvárať a rozvíjať transeurópske siete (TEN) v oblastiach dopravy, telekomunikácií a energetiky s cieľom napomáhať rozvoj vnútorného trhu, posilňovať hospodársku a sociálnu súdržnosť, prepájať ostrovné regióny, regióny uzavreté vo vnútrozemí a okrajové regióny s centrálnymi regiónmi Únie a zblížiť územie EÚ so susediacimi krajinami.

### DOSIAHNUTÉ VÝSLEDKY

#### A. Všeobecné usmernenia a koncepcie

Komisia v roku 1993 vo svojej bielej knihe o raste, konkurencieschopnosti a zamestnanosti zdôraznila kľúčový význam TEN pre vnútorný trh, najmä pre tvorbu pracovných miest, a to nielen samotným budovaním infraštruktúry, ale aj vďaka následnej úlohe pri rozvoji hospodárstva. Európska rada na Korfu a v Essene v roku 1994 schválila 14 prioritných projektov pre odvetvie dopravy a 10 pre odvetvie energetiky.



## **B. Odvetvové legislatívne opatrenia**

### **1. Doprava**

#### **a. Usmernenia z roku 1996**

Rozhodnutie č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (TEN-T) určilo všeobecné parametre celej siete. Stanovilo charakteristiky špecifik sietí pre každý druh dopravy a identifikovalo vhodné projekty spoločného záujmu a prioritné projekty. Dôraz sa kládol na druhy dopravy šetrné k životnému prostrediu, najmä na projekty týkajúce sa železničnej dopravy. TEN-T sa týka celého územia EÚ a možno ju rozšíriť na krajiny Európskeho združenia voľného obchodu, krajiny juhovýchodnej Európy, ako aj krajiny stredomorského partnerstva. Pôvodne zahŕňala 14 projektov spoločného záujmu, ktoré schválila Európska rada v Essene. Rozhodnutie č. 1346/2001/ES z 22. mája 2001, ktorým sa menia usmernenia TEN-T, pokiaľ ide o námorné prístavy, vnútrozemské prístavy a intermodálne terminály, doplnilo „plán rozvoja dopravy“ Spoločenstva pre všetky druhy dopravy.

#### **b. Revízia usmernení TEN-T z roku 2004**

Rozšírenia v rokoch 2004 a 2007 spojené s výraznými časovými sklzmi a problémami financovania – najmä v cezhraničných úsekoch sietí – viedli k dôkladnej revízii usmernení TEN-T. Počet prioritných projektov sa zvýšil na 30, všetky musia spĺňať právne predpisy EÚ v oblasti životného prostredia. Zavedená bola nová koncepcia morských diaľnic s cieľom zefektívniť určité námorné trasy a prepojiť námornú prepravu na krátku vzdialenosť so železničnou dopravou.

V roku 2005 boli vymenovaní európski koordinátori pre osobitne dôležité projekty, ktorí plnia úlohu sprostredkovateľov kontaktov s vnútroštátnymi rozhodovacími orgánmi, prevádzkovateľmi a používateľmi dopravných prostriedkov, ako aj so zástupcami občianskej spoločnosti. V októbri 2006 bola zriadená Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť (TEN-T EA) a bola poverená úlohou technickej a finančnej prípravy a sledovania rozhodnutí o projektoch, ktoré riadila Komisia.

#### **c. Revízia z roku 2013: integrovaná sieť, dvojvrstvová štruktúra (základná/komplexná) a koridory TEN-T**

Nová politika EÚ v oblasti dopravnej infraštruktúry si kladie za cieľ transformovať súčasnú nesúrodú európsku sieť ciest, železníc, vnútrozemských vodných ciest, letísk, vnútrozemských a námorných prístavov a železničných /cestných terminálov na integrovanú sieť zahrňujúcu všetky členské štáty. Skutočnosť, že ucelená dopravná infraštruktúra tohto typu chýba, predstavuje závažnú prekážku pre hladké fungovanie vnútorného trhu. Predpokladom pre vytvorenie takejto siete je príprava a realizácia tisícov projektov zameraných na odstránenie existujúcich úzkych miest, premostenie chýbajúcich spojení a zlepšenie interoperability rôznych spôsobov prepravy, ako aj medzi regionálnymi a celoštátnymi dopravnými infraštruktúrami. Medzi priority pre rozvoj infraštruktúry TEN-T patrí ďalej aj uplatňovanie inovatívnych technologických riešení, ktoré sú nevyhnutné pre transformáciu dopravy do podoby, v akej bude dostupná pre všetkých občanov, a pre vytvorenie bezpečnejšieho, udržateľného, nízkouhlíkového a energeticky efektívneho systému.



Nová politika EÚ v oblasti dopravnej infraštruktúry prvýkrát zavádza viacvrstvovú štruktúru európskych dopravných ciest, ktorá pozostáva z komplexnej siete (zabezpečujúcej účinné spojenia so všetkými regiónmi EÚ) a zo základnej siete (zloženej zo strategicky najdôležitejších prvkov komplexnej siete). Projekty týkajúce sa komplexnej siete by mali byť dokončené do konca roka 2050, kým tie, ktoré sú súčasťou základnej siete, by mali splniť kritériá TEN-T do konca roka 2030.

Okrem toho bolo ako nový nástroj politiky zavedených deväť hlavných multimodálnych koridorov, ktoré uľahčia koordinované vykonávanie projektov na základnej sieti. Cieľom týchto koridorov je spojiť súkromné a verejné zainteresované strany, aby zhromaždili prostriedky na rozvoj základnej siete. S cieľom zabezpečiť účinnú realizáciu týchto koridorov je každý koridor podporovaný jedným európskym koordinátorom.

Politika TEN-T sa zameriava aj na rozvoj „námorných diaľnic“ a na uplatňovanie európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Z toho dôvodu boli vymenovaní ďalší dvaja európski koordinátori, jeden pre každú z vyššie uvedených činností, aby viedli ich realizáciu zosúladeným spôsobom. V roku 2015 každý z európskych koordinátorov pripravil pracovný plán pre námorné diaľnice alebo koridor ERTMS. Tieto pracovné plány budú pravidelne aktualizované, aby zohľadnili pokrok v realizácii projektov. Okrem toho dôjde v roku 2023 k rozsiahlej kontrole realizácie projektov základnej siete.

V roku 2014 bola Výkonná agentúra pre transeurópsku dopravnú sieť premenovaná na Výkonnú agentúru pre infraštruktúru a siete (INEA). Medzi jej úlohy patrí okrem realizácie programov TEN-T a Marco Polo na roky 2007 – 2013 aj technické a finančné riadenie Nástroja na prepojenie Európy a časti programu Horizont 2020. Horizont 2020 je ďalším programom EÚ, ktorý podporuje výskum (okrem iného) v oblasti inteligentnej, ekologickej a integrovanej dopravy (viac informácií o financovaní transeurópskych sietí v informačnom liste [3.5.2](#)).

#### **d.** Príprava na ďalšiu revíziu TEN-T (v roku 2023)

V septembri 2018 začala Komisia verejné konzultácie s cieľom preskúmať doterajší pokrok, pokiaľ ide o realizáciu TEN-T od nadobudnutia účinnosti usmernení. Toto hodnotenie sa uskutočňuje v rámci prípravy na revíziu TEN-T v roku 2023 a jeho účelom je tiež posúdiť účinnosť politiky TEN-T v takých kľúčových oblastiach, ako sú alternatívne palivá, digitalizácia a multimodálna doprava.

## **2.** Energetika

### **a.** Usmernenia z roku 1996

Na samite v Essene v roku 1994 bol niekoľkým projektom v oblasti energetických sietí priznaný prioritný status. Rozhodnutím č. 1254/96/ES z 5. júna 1996 bol stanovený súbor usmernení pre transeurópske energetické siete (TEN-E) s cieľom umožniť Spoločenstvu určiť oprávnené projekty spoločného záujmu a pomôcť vytvoriť rámec napomáhajúci ich realizáciu spolu s odvetvovými cieľmi pre elektrickú energiu.

### **b.** Súčasná usmernenia

Rozhodnutím č. 1364/2006/ES zo 6. septembra 2006 sa zavádzajú nové usmernenia pre aktualizáciu TEN-E, čím sa rušia predchádzajúce usmernenia z rokov 1996



a 2003. Súčasnými cieľmi sú diverzifikácia zdrojov zásobovania, zvýšenie bezpečnosti dodávok posilnením vzťahov s tretími krajinami (s prístupovými krajinami a ďalšími krajinami Stredozemného, Čierneho a Kaspického mora, krajinami Blízkeho východu a Perzského zálivu), aby sa energetické siete pripojili k sieťam nových členských štátov a aby sa zaručil prístup k TEN-E pre ostrovné regióny, regióny uzavreté vo vnútrozemí a okrajové regióny.

EÚ určila projekty oprávnené na financovanie z prostriedkov Únie a rozdelila ich do troch kategórií: projekty spoločného záujmu, ktoré sa týkajú elektrických a plynovodných sietí a prejavujú potenciál ekonomickej životaschopnosti; prioritné projekty, ktoré majú prednosť, ak je priznané financovanie Únie a projekty európskeho záujmu, ktoré sú tiež prioritné, ale majú cezhraničný dosah alebo výrazný vplyv na kapacitu cezhraničnej prepravy alebo prenosu.

Priority pre činnosť v tejto oblasti, ktoré musia byť v súlade s cieľmi udržateľného rozvoja, zahŕňajú: a) využívanie obnoviteľných zdrojov energie a zabezpečenie lepšieho prepojenia zariadení, ktoré takúto energiu vyrábajú; b) využívanie efektívnejších technológií, ktoré obmedzujú straty a riziká v oblasti životného prostredia súvisiace s prepravou a prenosom energie; c) zavedenie energetických sietí v ostrovných regiónoch a ultraokrajových regiónoch s podporou diverzifikácie energetických zdrojov a d) zaručenie interoperability existujúcich sietí EÚ s týmito novými členskými štátmi a tretími krajinami. V prílohe I k rozhodnutiu sa uvádza 32 projektov európskeho záujmu z oblasti elektrickej energie, 10 projektov z oblasti plynu, zatiaľ čo prílohy II a III obsahujú zoznam 164 projektov z oblasti elektrickej energie a 122 z oblasti plynu.

Finančný rámec na roky 2007 až 2013 počíta s celkovou sumou 155 miliónov EUR pre TEN-E. V roku 2007 boli vymenovaní štyria európski koordinátori.

Nová hlava ZFEÚ týkajúca sa energie (článok 194 ods. 1 písm. d)) poskytuje pevný právny základ pre podporu vzájomného prepojenia energetických sietí.

### 3. Telekomunikácie

Rozhodnutie č. 2717/95/ES z 9. novembra 1995 zaviedlo súbor usmernení pre rozvoj EURO-ISDN (digitálna sieť integrovaných služieb) ako transeurópskej siete (TEN). Boli v ňom určené ciele, priority a projekty spoločného záujmu pre rozvoj celého radu služieb, na základe EURO-ISDN a s ohľadom na budúce európske širokopásmové komunikačné siete.

Rozhodnutie č. 1336/97/ES zo 17. júna 1997 stanovilo súbor usmernení pre transeurópske telekomunikačné siete (TEN-Telecom). Určilo ciele, priority a trendy plánovaných opatrení. Schválené priority zahŕňali aplikácie s prínosom pre hospodársku a sociálnu súdržnosť a rozvoj základných sietí, a to najmä satelitných sietí. Tieto usmernenia boli pozmenené rozhodnutím č. 1376/2002/ES z 12. júla 2002.

Usmernenia identifikovali projekty spoločného záujmu a stanovili postupy a kritériá ich výberu. Program Spoločenstva eTEN, kľúčový nástroj akčného plánu, ktorý je známy ako eEurope 2005: informačná spoločnosť pre všetkých, je tiež postavený na programe EURO-ISDN. Cieľom tohto programu, ktorý bol dokončený v roku 2006, bolo podporiť



transeurópske rozšírenie služieb na základe telekomunikačných sietí. Investície EÚ sa v súčasnosti sústreďujú na modernizáciu existujúcich sietí.

## ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Parlament rozhodne podporoval politiky TEN a pravidelne upozorňoval na oneskorenia pri vykonávaní prioritných projektov, požadoval pevné harmonogramy a vyzýval členské štáty, aby zvýšili dostupné rozpočtové zdroje, najmä pre siete TEN-T. Zabezpečil, aby sa prednostne podporovali projekty s jasnou európskou pridanou hodnotou, ktoré budú mať pozitívny a dlhodobý vplyv na životné prostredie a zamestnanosť a ktoré pomáhajú odstrániť problémové miesta, najmä v železničnej a kombinovanej doprave.

V rámci prijatého uznesenia z 12. júla 2007 o Európe v pohybe – trvalo udržateľná mobilita pre náš kontinent<sup>[1]</sup> Parlament vyhodnotil situáciu a stanovil nové ciele, najmä potrebu dokončiť celú TEN, s cieľom čo najlepšie využívať rôzne spôsoby prepravy (komodalita) a v záujme zníženia vplyvu prepravy na životné prostredie opätovne vytvoriť rovnováhu medzi jednotlivými spôsobmi prepravy (zmeny druhu dopravy). Podporil železničnú, autobusovú a námornú prepravu, ktorých podiel na trhu je zatiaľ stále malý.

Okrem toho Parlament vo svojom uznesení z 22. apríla 2009 o Zelenej knihe o budúcnosti politiky TEN-T<sup>[2]</sup> opätovne zdôraznil požiadavku, aby sa uprednostňovali železnice (najmä pokiaľ ide o nákladnú prepravu), prístavy, udržateľné vodné námorné i vnútrozemské cesty a ich spojenia s vnútrozemím, ako aj intermodálne uzly v infraštruktúrnych prepojeniach s novými členskými štátmi a tretími krajinami. V tejto súvislosti podporuje rozšírenie TEN-T na krajiny európskej susedskej politiky a stredoziemské partnerské krajiny.

V posledných 15 rokoch Parlament pomáhal pri revízii prekrývajúcich sa právnych predpisov o TEN-T. Spolu s Radou schválil v rámci riadneho legislatívneho postupu rozhodnutie č. 661/2010/EÚ zo 7. júla 2010, ktorým sa prepracúvajú usmernenia v oblasti TEN-T. Zrušili sa ním rozhodnutia 1692/96/ES, 1346/2001/ES a 884/2004/ES a bola doň začlenená nová príloha, ktorá obsahuje mapy 27 členských štátov a stanovuje pre všetky štáty rok 2020 ako referenčný dátum zriadenia siete.

Dňa 19. novembra 2013 Parlament schválil nové usmernenia o TEN-T na základe presných cieľov a zvýšeného financovania z EÚ a stanovil jasnú víziu pre zriadenie základnej (2030) a komplexnej (2050) dopravnej siete. Parlament trval okrem iného na tom, aby sa výber projektov zakladal na myšlienke pridanej hodnoty EÚ (ktorá je výsledkom politických rozhodnutí a/alebo finančného zásahu vedúceho k významnému a merateľnému zlepšeniu dopravných spojení a dopravných tokov). Okrem toho poukázal na potrebu definovať sociálno-ekonomickú analýzu nákladov ako kvantifikované hodnotenie ex ante na základe harmonizovanej metodiky hodnoty projektu alebo programu. Podľa Parlamentu by metodika mala zohľadniť aj všetky sociálne, ekonomické a environmentálne prínosy a náklady a slúžiť ako ukazovateľ prínosu k dobrým životným podmienkam.

---

[1]Ú. v. EÚ C 175 E, 24.7.2008, s. 556.

[2]Ú. v. EÚ C 184 E, 8.7.2010, s. 35.



Podpora transeurópskych dopravných sietí zo strany Parlamentu pokračovala aj po tom, čo na konci roku 2013 nadobudlo účinnosť nariadenie o transeurópskych dopravných sieťach (nariadenie č. 1315/2013) . Vo svojom uznesení z 9. septembra 2015 o vykonávaní bielej knihy o doprave z roku 2011: hodnotenie a ďalší postup na ceste k udržateľnej mobilite<sup>[3]</sup> Parlament poukázal na význam dopravy pre hospodárstvo a mobilitu občanov a zdôraznil aj potrebu investovať do infraštruktúry. Podľa Parlamentu je dokončenie TEN-T nutným predpokladom pre udržateľný a efektívny európsky dopravný systém, ktorý treba podporiť Nástrojom na prepojenie Európy, ako aj z Európskeho fondu pre strategické investície.

V roku 2018 Komisia predložila návrh nariadenia o zefektívnení opatrení na urýchlenie realizácie siete TEN-T. Parlament prijal svoje rozhodnutie v prvom čítaní vo februári 2019 a riadny legislatívny postup stále prebieha ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères  
04/2019

---

[3]Ú. v EÚ C 316, 22.9.2017, s. 155.

