



TRANSEVROPSKÉ SÍTĚ – HLAVNÍ SMĚRY

Smlouva o fungování Evropské unie (SFEU) zachovává transevropské sítě v dopravě, energetice a telekomunikacích. Tyto sítě byly poprvé zmíněny v Maastrichtské smlouvě a jejich účelem je propojení všech regionů EU. Tyto sítě mají přispívat k růstu vnitřního trhu a zaměstnanosti a současně sledovat cíle v oblasti životního prostředí a udržitelného rozvoje. Na konci roku 2013 prošla transevropská dopravní síť (TEN-T) zásadní reformou.

PRÁVNÍ ZÁKLAD

Články 170 až 172 a čl. 194 odst. 1 písm. d) SFEU (posledně jmenovaný článek se zvláštním ohledem na energetiku).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.

CÍLE

Maastrichtská smlouva pověřila EU vybudováním a rozvojem transevropské sítě (TEN) v dopravě, telekomunikacích a energetice, která má napomáhat rozvoji vnitřního trhu, prohlubovat hospodářskou a sociální soudržnost, propojit ostrovní, vnitrozemské a okrajové regiony s ústředními regiony Unie a přiblížit území EU na dosah sousedním zemím.

VÝSLEDKY

A. Hlavní směry a celková koncepce

Komise v bílé knize o růstu, konkurenceschopnosti a zaměstnanosti z roku 1993 zdůraznila zásadní význam transevropských sítí pro vnitřní trh, zejména pro tvorbu pracovních míst, a to nejen díky samotné výstavbě infrastruktury, ale i díky její následné úloze v hospodářském rozvoji. Na zasedáních Evropské rady na Korfu a v Essenu v roce 1994 bylo schváleno čtrnáct prioritních dopravních a deset prioritních energetických projektů.



B. Odvětvová legislativní opatření

1. Doprava

a. Hlavní směry z roku 1996

Rozhodnutí č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) stanovilo obecné parametry celé sítě. Dále vymezilo vlastnosti konkrétních sítí pro každý způsob dopravy a určilo způsobilé projekty společného zájmu i prioritní projekty. Rozhodnutí kladlo důraz na ty způsoby dopravy, které jsou šetrné k životnímu prostředí, zejména na železniční projekty. Síť TEN-T pokrývá celé území EU a mohou být rozšířeny do členských států Evropského sdružení volného obchodu a do partnerských zemí v jihovýchodní Evropě a Středomoří. Původně bylo do tohoto rozhodnutí zahrnuto čtrnáct projektů společného zájmu schválených Evropskou radou v Essenu. Rozhodnutí č. 1346/2001/ES ze dne 22. května 2001, kterým se mění hlavní směry TEN-T, pokud jde o námořní přístavy, vnitrozemské přístavy a intermodální terminály, doplnilo „plán rozvoje dopravy“ Společenství tak, aby zahrnoval všechny druhy dopravy.

b. Revize hlavních směrů TEN-T (2004)

Rozšíření v letech 2004 a 2007, značná zpoždění a problémy s financováním především přeshraničních úseků vedly k důkladné revizi hlavních směrů TEN-T. Počet prioritních projektů na seznamu byl zvýšen na třicet, přičemž na všechny se vztahuje požadavek dodržování environmentálních právních předpisů EU. Byla zavedena nová koncepce námořních dálnic, jejímž účelem je zefektivnit určité námořní trasy a propojit námořní dopravu na krátkou vzdálenost se železniční dopravou.

V roce 2005 byli pro obzvláště významné projekty jmenováni „evropští koordinátoři“, kteří mají plnit funkci prostředníků při kontaktu s rozhodovacími orgány členských států, dopravci, uživateli a se zástupci občanské společnosti. V říjnu 2006 byla zřízena Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť (TEN-T EA), jejímž úkolem je po technické a finanční stránce připravovat a monitorovat rozhodnutí týkající se projektů řízených Komisí.

c. Revize v roce 2013: integrovaná síť, dvouvrstvá struktura (hlavní/globální) a koridory TEN-T

Nová politika EU v oblasti dopravní infrastruktury si klade za cíl transformovat současnou nespojitou evropskou síť silnic, železnic, vnitrozemských vodních cest, letišť, vnitrozemských a námořních přístavů a železničních/silničních terminálů na integrovanou síť zahrnující všechny členské státy. Absence navazující dopravní infrastruktury představuje vážnou překážku pro hladké fungování vnitřního trhu. Předpokladem pro vytvoření takové sítě je příprava a provedení tisíců projektů, které mají odstranit existující problematická místa, překlenout chybějící spojení a zlepšit interoperabilitu různých způsobů přepravy, jakož i mezi regionálními a celostátními dopravními infrastrukturami. Mezi priority pro rozvoj infrastruktury TEN-T patří i uplatnění inovativních technologických řešení, která jsou nezbytná pro transformaci dopravy, tak aby byla všeobecně dostupná, a pro vytvoření bezpečnějšího, udržitelného, nízkouhlíkového a energeticky účinného systému.



Nová politika EU v oblasti dopravní struktury poprvé zavádí dvouvrstvou strukturu evropských dopravních cest, která je tvořena globální sítí (zajišťující efektivní propojení všech regionů EU) a hlavní sítí (již tvoří strategicky nejdůležitější prvky globální sítě). Projekty související s globální sítí by měly být ukončeny do konce roku 2050 a projekty, které jsou realizovány v rámci hlavní sítě, by měly kritéria TEN-T splňovat do konce roku 2030.

Kromě toho byl představen nový nástroj politiky, jímž je devět hlavních multimodálních koridorů, které usnadní koordinované provádění projektů na hlavní sítí. Tyto koridory mají svést dohromady zúčastněné strany ze soukromého a veřejného sektoru za účelem shromáždění prostředků pro budování hlavní sítě. Každý koridor je podporován jedním evropským koordinátorem, který zajišťuje jejich účinnou a účelnou realizaci.

Politika TEN-T se také zaměřuje na rozvoj námořních dálnic a na uplatňování evropského systému řízení železniční přepravy (ERTMS). Z toho důvodu byli jmenováni další dva evropští koordinátoři, jeden pro každou z výše uvedených činností, aby dohlíželi nad jejich harmonizovanou realizací. V roce 2015 oba evropští koordinátoři připravili pracovní plán pro svěřený koridor, tj. pro námořní dálnice nebo ERTMS. Tyto pracovní plány se mají pravidelně aktualizovat, aby zohlednily dosažené výsledky při provádění projektů. Kromě toho je na rok 2023 naplánována rozsáhlá revize provádění projektů hlavní sítě.

V roce 2014 byla Výkonná agentura pro transevropskou dopravní síť přejmenována na Výkonnou agenturu pro inovace a síť (INEA). Mezi její úkoly patří kromě provádění programů TEN-T a Marco Polo pro období 2007 až 2013 i technické a finanční řízení Nástroje pro propojení Evropy a částí programu Horizont 2020, který je dalším programem EU, jenž podporuje mimo jiné výzkum inteligentní, ekologické a integrované dopravy (více informací o financování sítí TEN viz [3.5.2](#)).

d. Příprava příštího přezkumu TENT-T

Komise v září 2018 zahájila veřejné konzultace, aby posoudila výsledky realizace TEN-T, kterých bylo zatím dosaženo od vstupu hlavních směrů v platnost. Toto hodnocení je prováděno v rámci příprav na přezkum TENT-T a má mimo jiné posoudit účinnost politiky TENT-T v klíčových oblastech, jako jsou alternativní pohonné hmoty, digitalizace a multimodální doprava. Podle pracovního [programu](#) Komise, který byl přijat dne 19. října 2020, je revize nařízení o TEN-T naplánována na třetí čtvrtletí roku 2021.

2. Energetika

a. Hlavní směry z roku 1996

Na vrcholné schůzce v Essenu v roce 1994 získalo prioritní status několik energetických projektů. Rozhodnutí č. 1254/96/ES ze dne 5. června 1996 stanovilo hlavní směry pro transevropské energetické sítě (TEN-E), jejichž pomocí měla Evropská unie určovat způsobilé projekty společného zájmu a přispívat k vytváření příznivého prostředí pro jejich realizaci společně s odvětvovými cíli pro elektrickou energii.



b. Stávající hlavní směry

Rozhodnutím č. 1364/2006/ES ze dne 6. září 2006 byly zavedeny nové hlavní směry pro modernizaci transevropské energetické sítě a zrušeny předchozí hlavní směry z let 1996 a 2003. Cílem stávajících hlavních směrů je diverzifikace zdrojů zásobování, zlepšení bezpečnosti dodávek posílením vztahů se třetími zeměmi (s přístupujícími zeměmi a dalšími zeměmi v regionu Středozevního, Černého a Kaspického moře i na Blízkém východě a v Perském zálivu), napojení energetických sítí nových členských států na TEN-E a zajištění přístupu ostrovních, vnitrozemských a okrajových regionů k sítím TEN-E.

EU určila projekty způsobilé pro financování z prostředků EU a rozdělila je do tří kategorií: projekty společného zájmu týkající se sítí pro rozvod elektřiny a zemního plynu, které mají potenciál dosáhnout hospodářské životaschopnosti; prioritní projekty, jež se mají upřednostnit, pokud jsou na ně poskytovány prostředky EU a taktéž prioritní projekty evropského zájmu, které mají přeshraniční rozměr nebo významný dopad na přeshraniční přepravní kapacitu.

Mezi priority akcí v této oblasti, jež musí být slučitelné s cíli udržitelného rozvoje, patří: a) využívání energie z obnovitelných zdrojů a zajištění lepšího propojení mezi zařízeními, která ji vyrábějí; b) použití účinnějších technologií snižujících environmentální ztráty a rizika spojená s přepravou a přenosem energie; c) budování energetických sítí v ostrovních a velmi vzdálených regionech a podpora diverzifikace zdrojů energie; a d) zajištění interoperability stávajících sítí EU se sítěmi nových členských států a třetích zemí. V příloze I uvedeného rozhodnutí je vybráno 32 projektů evropského zájmu týkajících se elektřiny a 10 projektů týkajících se zemního plynu. Přílohy II a III uvádějí 164 projektů pro zásobování elektřinou a 122 projektů pro zásobování zemním plynem.

Ve víceletém finančním rámci na období 2007–2013 bylo na síť TEN-E vyčleněno celkem 155 milionů EUR. V roce 2007 byli jmenováni čtyři evropští koordinátoři.

Nová hlava o energetice v SFEU (čl. 194 odst. 1 písm. d)) poskytuje pevný právní základ pro podporu propojování energetických sítí.

3. Telekomunikace

Rozhodnutí č. 2717/95/ES ze dne 9. listopadu 1995 vytyčilo soubor hlavních směrů pro rozvoj digitální sítě integrovaných služeb EURO-ISDN jako transevropské sítě. Vymezilo cíle, priority a projekty společného zájmu pro celou škálu služeb na bázi EURO-ISDN, a to s ohledem na budoucí unijní širokopásmovou komunikační síť.

Rozhodnutí č. 1336/97/ES ze dne 17. června 1997 vymezilo hlavní směry pro transevropské telekomunikační síť (TEN-Telecom). Stanovilo cíle, priority a hlavní rysy plánovaných opatření. Mezi schválenými prioritami se objevily aplikace přispívající k hospodářské a sociální soudržnosti a rozvoji základních sítí, zejména satelitních. Tyto hlavní směry byly mírně pozměněny rozhodnutím č. 1376/2002/ES ze dne 12. července 2002.

Hlavní směry sloužily k určení projektů společného zájmu a ke stanovení postupů a kritérií jejich výběru. Z programu EURO-ISDN vychází rovněž program Společenství eTEN, klíčový nástroj akčního plánu „e-EVROPA 2005: informační společnost pro



všechny“. Tento program, který měl podporovat celoevropské zavádění služeb opírajících se o telekomunikační sítě, byl dokončen v roce 2006. Investice EU se v současné době soustředí na modernizaci stávajících sítí.

ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Parlament důrazně podporuje politiku transevropských sítí, pravidelně upozorňuje na zpoždění při provádění prioritních projektů, požaduje pevné časové harmonogramy a vyzývá členské státy k podstatnému navýšení dostupných rozpočtových prostředků, a to zejména pro transevropské dopravní sítě. Podařilo se mu dosáhnout toho, aby byla vysoká priorita přisouzena projektům se zřejmou „evropskou přidanou hodnotou“, které mají pozitivní a dlouhodobý vliv na životní prostředí a zaměstnanost a odstraňují problematická místa, zejména v železniční a kombinované dopravě.

Parlament v usnesení „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“^[1] ze dne 12. července 2007 zhodnotil situaci a stanovil nové cíle, zejména dokončení celé transevropské sítě za účelem co nejefektivnějšího kombinování všech způsobů dopravy a znovunalezení rovnováhy ve využívání různých druhů dopravy, aby se snížil dopad dopravy na životní prostředí. Vyzval k podpoře železniční, autobusové a námořní dopravy, jejichž podíl na trhu je dosud nízký.

Parlament dále ve svém usnesení o zelené knize o budoucí politice TEN-T^[2] ze dne 22. dubna 2009 zopakoval požadavek, že je třeba upřednostnit železniční dopravu (zejména při přepravě nákladů), přístavy, udržitelné námořní a vnitrozemské vodní cesty a jejich spojení s vnitrozemím a rovněž intermodální uzly v propojení infrastruktury s novými členskými státy a se třetími zeměmi. Parlament v této souvislosti podporuje rozšíření sítí TEN-T do zemí, které se účastní evropské politiky sousedství, a do partnerských zemí ve Středomoří.

V uplynulých patnácti letech se Parlament podílel na revizích vzájemně se překrývajících právních předpisů v oblasti sítí TEN-T. Společně s Radou přijal řádným legislativním postupem rozhodnutí č. 661/2010/EU ze dne 7. července 2010, kterým se přepracovávají hlavní směry TEN-T. Tímto rozhodnutím byla zrušena rozhodnutí č. 1692/96/ES, č. 1346/2001/ES a č. 884/2004/ES a byla doplněna nová příloha, která obsahuje mapy všech 27 členských států a pro všechny státy stanoví termín vytvoření sítí.

Dne 19. listopadu 2013 přijal Parlament nové hlavní směry pro sítě TEN-T, které obsahují přesné cíle a navýšení financování EU a přináší jasnou vizi pro zřízení hlavní (rok 2030) a globální dopravní sítě (rok 2050). Parlament trval mimo jiné na tom, aby výběr projektů vycházel z přidané hodnoty EU (vyplývající z politických rozhodnutí nebo finančních opatření vedoucích k podstatným a měřitelným zlepšením dopravních spojení a toků). Dále poukázal na potřebu definovat „sociálně-ekonomickou analýzu nákladů a přínosů“ jako kvantifikované hodnocení provedené *ex ante* na základě harmonizované metodiky pro stanovení hodnoty projektu nebo programu. Podle Parlamentu by tato metoda měla zohlednit také všechny sociální, ekonomické

[1]Úř. věst. C 175 E, 24.7.2008, s. 556.

[2]Úř. věst. C 184 E, 8.7.2010, s. 35.



a environmentální přínosy a náklady a sloužit jako ukazatel přínosu k dobrým životním podmínkám.

Parlament pokračoval v podpoře transevropských dopravních sítí i poté, co nařízení o transevropských dopravních sítích (nařízení č. 1315/2013) nabylo účinnosti na konci roku 2013. Ve svém usnesení ze dne 9. září 2015 „Provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě“^[3] poukázal na význam dopravy pro hospodářství a mobilitu osob v EU a zdůraznil rovněž potřebu investic do infrastruktury. Podle Parlamentu je dokončení TEN-T nutným předpokladem pro vybudování udržitelného a efektivního dopravního systému EU, který je třeba podpořit Nástrojem pro propojení Evropy i prostředky z Evropského fondu pro strategické investice.

Komise v roce 2018 představila návrh nařízení o zjednodušení opatření na zlepšení realizace transevropské dopravní sítě. Parlament přijal rozhodnutí v prvním čtení v únoru 2019 ([2018/0138\(COD\)](#)). Rada schválila dne 2. prosince 2019 obecný přístup. Dne 8. června 2020 se Parlament a Rada dohodly na konečném znění kompromisního textu, který zatím čeká na oficiální schválení v obou orgánech.

[Ariane Debyser / Frédéric Gouardères](#)
02/2021

[3]Úř. věst. C 316, 22.9.2017, s. 155.

