



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 zásadní reformou.

PRÁVNÍ ZÁKLAD

Články 170 až 172 a čl. 194 odst. 1 písm. d) Smlouvy o fungování Evropské unie (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 sousedícím zemím.

VÝSLEDKY

A. Hlavní směry a základní myšlenky

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. Legislativní opatření v jednotlivých odvětvích

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. Toto rozhodnutí stanovilo vlastnosti konkrétních sítí pro každý způsob dopravy a určilo způsobilé projekty společného zájmu i prioritní projekty. Důraz kladlo na ty způsoby dopravy, jež jsou šetrné k životnímu prostředí, zejména na železniční projekty. Sítě TEN-T pokrývají 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 nesusoudnou 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 dostupná pro všechny občany, 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 dokončeny 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. Aby se zajistilo jejich účinné a účelné uplatňování, je každý koridor podporován jedním evropským koordinátorem.

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 evropské koordinátory, jeden pro každou z výše uvedených činností, aby dohlíželi nad jejich harmonizovanou realizací. V roce 2015 každý z evropských koordinátorů připravil pracovní plán pro příslušný koridor, tj. 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 kontrola realizace 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. Horizont 2020 je dalším programem EU, který podporuje výzkum (mimo jiné) v oblasti inteligentní, ekologické a integrované dopravy (více informací o financování sítí TEN viz [3.5.2](#)).

d. Příprava příštího přezkumu TENT-T (v roce 2023)

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, který má proběhnout v roce 2023, a má mimo jiné posoudit účinnost politiky TENT-T v klíčových oblastech, jako jsou alternativní pohonné hmoty, digitalizace a multimodální doprava.

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 týkající se transevropských sítí v oblasti energetiky (TEN-E), jejichž pomocí mělo Společenství určovat způsobilé projekty společného zájmu a přispívat k vytváření příznivého prostředí pro jejich realizaci společně s cíli jednotlivých odvětví souvisejícími s elektrickou energií.

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 zásobování posílením vztahů se třetími zeměmi (přístupujícími zeměmi a dalšími zeměmi v regionu Středozemního, Černého a Kaspického moře i na Blízkém východě a v Perském zálivu), napojení energetických sítí nových členských států a zajištění přístupu ostrovních, vnitrozemských a okrajových regionů k sítím TEN-E.

EU určila projekty způsobilé pro financování z prostředků Unie a rozdělila je do tří kategorií: projekty společného zájmu týkající se sítí s elektřinou a zemním plynem, které jsou potenciálně hospodářsky životaschopné, prioritní projekty, jež se mají upřednostnit, pokud jsou na ně poskytovány prostředky z fondů Unie, a taktéž prioritní projekty evropského zájmu, které mají přeshraniční rozměr či významný dopad na přeshraniční přepravní kapacitu.

Mezi priority vytyčené pro akce 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) vytváření energetických sítí v ostrovních a velmi vzdálených regionech a současně i 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 finančním rámci na období 2007–2013 bylo na sítě TEN-E vyčleněno 155 milionů EUR. V roce 2007 byli jmenováni čtyři evropští koordinátoři.

Nová hlava o energetice ve Smlouvě o fungování EU (čl. 194 odst. 1 písm. d)) tvoří 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 evropskou širokopásmovou komunikační síť.

Rozhodnutí č. 1336/97/ES ze dne 17. června 1997 vymezilo hlavní směry pro transevropské telekomunikační sítě (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 síť. Podařilo se mu dosáhnout toho, aby priorita byla 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 z vlastního podnětu „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent“ přijatém dne 12. července 2007^[1] 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 ze dne 22. dubna 2009^[2] 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 propojeních 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 síť 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 trvá 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 Parlament poukázal na potřebu definovat „sociálně-ekonomickou analýzu nákladů a přínosů“ jako kvantifikované hodnocení provedené *ex ante* na základě harmonizované metodiky zaměřené na hodnotu projektu nebo programu. Podle Parlamentu by tato metoda měla zohlednit také všechny sociální, ekonomické 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

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

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



roku 2013. Parlament ve svém usnesení ze dne 9. září 2015 nazvaném „Provádění bílé knihy o dopravě z roku 2011: hodnocení a cesta k udržitelné mobilitě“^[3] poukázal na význam dopravy pro hospodářství a mobilitu občanů a zdůraznil rovněž potřebu investic do infrastruktury. Podle Parlamentu je dokončení TEN-T nutným předpokladem pro vybudování udržitelného a efektivního evropského dopravního systému, který je třeba podpořit Nástrojem pro propojení Evropy i prostředky z Evropského fondu pro strategické investice.

Komise v roce 2018 představila návrh nařízení o zefektivnění opatření pro dosažení pokroku při provádění transevropské dopravní sítě. Parlament přijal své rozhodnutí v prvním čtení v únoru 2019 a legislativní postup dále pokračuje ([2018/0138\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
02/2020

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

