

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и Съвета относно координирането на гаранциите, които държавите-членки изискват от дружествата по смисъла на член 48, втора алинея от Договора, за защита на интересите на съдружниците и на трети лица, с цел тези гаранции да станат равностойни“ (Кодифицирана версия)

COM(2008) 39 окончателен — 2008/0022 (COD)

(2008/C 204/07)

На 14 февруари 2008 г. Съветът на Европейския съюз реши, в съответствие с член 95 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за директива на Европейския парламент и Съвета относно координирането на гаранциите, които държавите-членки изискват от дружествата по смисъла на член 48, втора алинея от Договора, за защита на интересите на съдружниците и на трети лица, с цел тези гаранции да станат равностойни“ (Кодифицирана версия).

След като прецени, че съдържанието на предложението е напълно задоволително и не изисква никакъв коментар от негова страна, на 443-тата си пленарна сесия, проведена на 12 и 13 март 2008 г. (заседание от 12 март 2008 г.), Европейският икономически и социален комитет взе решение със 125 гласа „за“ и 6 гласа „въздържал се“ да приеме положително становище по предложения текст.

Брюксел, 12 март 2008 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Съобщение на Комисията относно „Трансевропейски мрежи: „Към интегриран подход““

COM(2007) 135 окончателен

(2008/C 204/08)

На 21 март 2007 г. Европейската комисия реши, в съответствие с член 262 от Договора за създаването на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

Съобщението на Комисията „Трансевропейски мрежи: „Към интегриран подход““.

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 9 февруари 2008 г. (докладчик: г-н Marjan KRZAKLEWSKI).

На 443-ата си пленарна сесия, проведена на 12 и 13 март 2008 г. (заседание от 13 март 2008 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище с 64 гласа „за“ и 1 глас „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1 Европейският икономически и социален комитет (ЕИСК) заявява, че интегрираният подход към трансевропейските мрежи (ТЕМ) е един от методите за постигане на целите на устойчивото развитие на ЕС.

1.2 ЕИСК е убеден, че прилагането на интегриран подход към трансевропейските мрежи ще ускори осъществяването на

планираната структура на ТЕМ и ще намали разходите по строителството на трансевропейските мрежи в сравнение с финансовото бреме, които би следвало да бъде взето предвид при метод, който не отчита синергията между различните видове мрежи.

1.2.1 Във връзка с горното, Комитетът изразява мнение, че преди да изтече средносрочният преглед, Европейската комисия

(ЕК) следва да излезе с предложение за разширяване обхвата на финансирането на проекти в сферата на ТЕМ, които прилагат интегрирания подход (в широк смисъл, т.е. с разклоненията на мрежите) под формата на фонд за интегриран подход.

1.3 Като анализира условията, в които въздействието от синергията на трансевропейските мрежи може да бъде осъществено успешно, ЕИСК смята, че подобно въздействие е възможно при провеждане на процес на конвергенция на секторите ⁽¹⁾. Не по-малко съществено условие за увеличаване на ефективността на интегрирания подход е възможно най-бързото изграждане на основната структура на дадения вид мрежа.

1.4 Като се позовава на съдържанието на съобщението на Комисията, Комитетът заключава, че е наложително обхватът на съдържащия се в него анализ да се разшири. Той трябва да включва въпроса за степента, в която последвалото присъединяване към ЕС на 12 нови държави-членки може да повлияе на възможността и областта на приложение на интегрирания подход в тези страни.

1.5 Комитетът приема, че интегрираният подход към трансевропейските мрежи е от особена важност с оглед на следните въпроси:

- ограничаване на вредите за околната среда в процеса на построяване и експлоатация на мрежите;
- намаляване на броя на спорните въпроси и ограничаването им в случай на конфликт на интереси, появил се при построяване и експлоатация на мрежите.

1.6 ЕИСК смята, че от особено значение за постигане на оптимално въздействие на интегрирания подход към трансевропейските мрежи са научните изследвания, както и обьевропейските и национални инициативи. Във връзка с това Комитетът заявява, че за съществуващите изследвания е характерна липса на тематичен и секторен фокус. С оглед на това ЕИСК апелира Комисията и Съвета да планират, задвижат и проследят прилагането на програми за научни изследвания на цялата територия на ЕС, които да са свързани със синергии от различен вид в рамките на комплексната структура на ТЕМ.

1.7 Като взема предвид съществуването в част от държавите-членки на ЕС на частични оптични мрежи, създадени с оглед на други национални технологични инфраструктури (като напр. електроенергийните или железопътните мрежи), ЕИСК изразява убеденост, че в рамките на един интегриран подход тези оптични мрежи следва да бъдат използвани в по-голяма степен с търговска цел (за телекомуникационни услуги, пренос на данни и т.н.).

1.7.1 Същевременно Комитетът смята, че във връзка с интензивното развитие на местните (общински) инфраструктури в много страни от ЕС и като се има предвид интегрирания подход, е необходимо тези нови инфраструктури да се използват за интензификация на развитието на оптичните мрежи за достъп и за изграждане на интелигентни общински инфраструктури ⁽²⁾. Картите на Географски информационни системи (GIS) трябва да се превърнат в съставна част от интелигентните общински инфраструктури ⁽³⁾. По този начин интегрираният подход към мрежите на общинските инфраструктури се осъществява чрез информа-

⁽¹⁾ Конвергенция на секторите в организационен аспект, която обхваща предприятията.

⁽²⁾ Интелигентните инфраструктури имат добавени или вградени компоненти, които могат да събират и предават информация за състоянието на инфраструктурата на централен компютър, както и да получават обратна инструкция от него в определени случаи, което задейства контролните устройства (*U of T Civil Engineering — last updated: Nov. 9, 2001 — Университет на Торонто, Факултет по строително инженерство, последна актуализация от 9 ноември 2001 г.*)

⁽³⁾ Вж: подробната бележка към параграф 4.2.3.

ционна система (т. нар. интелигентна система за управление на инфраструктурата).

1.8 Комитетът предлага Комисията, при планиране на дейности, свързани с интегрирания подход към ТЕМ, да вземе предвид и интегрираните технологии в областта на възобновяемите газови и енергийни източници. Благодарение на тези технологии, приближаващи производството на електроенергия до крайния потребител, емисиите на въглероден диоксид могат да бъдат намалени.

1.8.1 В рамките на този подход следва да се стремим към постигане не само на синергия, но и към координиране и икономия на ресурси в процеса на развитие на биотехнологиите и енергийните технологии с използване на газ.

1.9 Като анализира въпроса за възможните синергии по отношение на трансевропейските енергийни мрежи на фона на положението в новите държави-членки от Балтийския регион, ЕИСК смята, че в рамките на интегрирания подход следва да се използва един от вариантите, подлежащи на бързо осъществяване — чрез енергиен мост да се стигне до интегриране на системите на страните от района на Балтийско море със системите на ЕС. При осъществяването на този проект в сферата на преносните мрежи на далечни разстояния не бива да се допуска загуба на инвестиции (*stranded cost* ⁽⁴⁾) в дългосрочен план (2020 г.).

2. Въведение

2.1 Развитието, свързането, по-добрата интеграция и координация на европейските енергийни, транспортни и телекомуникационни инфраструктури са амбициозни цели, за които става дума в Договора ⁽⁵⁾ и в насоките, отнасящи се до икономическия ръст и заетостта в рамките на Лисабонския процес ⁽⁶⁾.

2.2 Членове 154-156 от Договора и насоките относно стопанския растеж и заетостта поставят цели, отнасящи се до разработването, свързането, по-добрата интеграция и координация на европейските енергийни, транспортни и телекомуникационни инфраструктури.

2.3 Въз основа на записаното в договора и гореизброените насоки бе формулирана идеята за трансевропейските транспортни, енергийни и телекомуникационни мрежи, които са кръвоносната система на икономиката на Общността.

2.4 С цел извличане на максимално добри резултати от функционирането на трансевропейските мрежи, особено що се отнася до критерия за увеличаване на конкурентоспособността на Европейския съюз, Европейската комисия постави през м. юли 2005 г. на специално избрана за целта пилотна група задачата да определи общ подход, който да доведе до подобряване на координацията между различни общностни дейности в областта на трансевропейските енергийни, транспортни и телекомуникационни инфраструктури.

2.4.1 В частност, пилотната група разгледа следните въпроси:

- синергията между европейските мрежи;
- зачитането на околната среда в контекста на трансевропейските мрежи;

⁽⁴⁾ Т.нар. *stranded costs* са инвестиционни разходи и задължения, възникнали в миналото, които инвеститорите все още не са си възвърнали посредством продажба на електроенергия и други услуги и които не подлежат на възвръщане на конкурентния пазар. Като дата на възникването им по правило се счита датата на въвеждане или либерализиране на енергийния пазар.

⁽⁵⁾ Членове 154, 155 и 156 от договора.

⁽⁶⁾ Ръководни насоки за растежа и заетостта (2005-2008 г.) № 9, 10, 11 и 16.

- използването на новите технологии в трансевропейските мрежи в транспортния сектор;
- финансирането на трансевропейските мрежи, и по-специално:
 - комбинирането на фондовете;
 - финансирането на приоритетните проекти;
 - привличането на публично-частни партньорства (ПЧП) за финансиране на трансевропейските мрежи.

2.5 Предмет на представеното тук становище на ЕИСК е възникналото в резултат от работата на пилотната група съобщение на Комисията относно „Трансевропейски мрежи: „Към интегриран подход“, COM(2007) 135 окончателен.

3. Общи бележки

Настоящото положение в областта на изграждането на трансевропейските мрежи

3.1 Трансевропейски транспортни мрежи (ТЕМ-Т)

3.1.1 След последното разширяване на ЕС през 2007 г. ТЕМ-Т обхваща 30 приоритетни проекта, които следва да бъдат осъществени до 2020 г. В допълнение, Комисията неотдавна подчерта необходимостта от разширяване на трансевропейските транспортни мрежи и към съседните страни (⁷).

3.1.2 Отчита се закъснение в осъществяването на главните проекти спрямо първоначалните планове. Въпреки че някои от тях бяха завършени или са пред завършване (⁸), темповете на изграждане на определените като приоритетни транспортни трасета продължават да се бавят. Становището по собствена инициатива на ЕИСК (⁹) подробно описва причините за това състояние на нещата.

3.1.3 Сред тези 30 приоритетни проекта 18 са в сферата на железопътния транспорт, а 2 — на морското и речно корабоплаване. По този начин решавашо предимство получи най-екологично чистите транспортни средства. Картите, поместени в изследването на ECORYS за ЕК (¹⁰), показват напредъка на 30 приоритетни проекта в настоящия момент и планираното състояние в края на периода на многогодишната финансова рамка (2013 г.). Анализът на картите свидетелства, че мрежите все още са незавършени в голяма степен.

3.1.4 Съобщението на Комисията, което е предмет на настоящето становище, привежда баланса на финансовите средства, предназначени за осъществяване на ТЕМ-Т през финансовия период 2000-2006 г. и представя финансовите механизми за периода на многогодишната финансова рамка (2007-2013 г.). Непосредствено за изграждане на трансевропейските транспортни мрежи са предназначени 8,013 млрд. евро от бюджета на ЕС.

3.1.5 И в бъдеще основни източници на съфинансиране от Общността на проекти за трансевропейски транспортни мрежи в програмния период 2007-2013 г. ще останат ЕФВР и Кохезионният фонд. Като цяло делът на Общността за осъществяване на

(⁷) COM(2007) 32 от 31.1.2007 г.

(⁸) Постоянната връзка между Швеция и Дания, завършена през 2000 г., летище Malpensa, завършено през 2001 г., железопътната линия Vethuwe, свързваща Ротердам с германската граница, завършена през 2007 г., проектът РВКАЛ — високоскоростна железопътна линия Париж-Брюксел/Брюксел-Кьолн-Амстердам-Лондон, завършена през 2007 г.

(⁹) ОВ С 157 от 28 юни 2005, стр. 130.

(¹⁰) Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts, ECORYS, August 2006 („Синергии между трансевропейските мрежи — оценка на потенциалните области на синергичен ефект“, ECORYS, м. август 2006 г.).

трансевропейските транспортни мрежи следва да се съсредоточи върху трансграничните отсечки и тесните пътни артерии, в които стават задръствания.

3.1.6 Европейската инвестиционна банка ще продължи да финансира транспортната инфраструктура чрез заеми и специален гаранционен инструмент, като 500 млн. евро ще идват от собствените средства на ЕИБ и още 500 млн. евро ще дойдат от бюджета на трансевропейските транспортни мрежи (6,25 % от целия набор средства).

3.2 Трансевропейски транспортни мрежи (ТЕМ-Е)

3.2.1 През м. януари 2007 г. Комисията оцени напредъка в проектите от общоевропейски интерес като приоритет в плана за междумрежови връзки. В случая с електроенергията само 12 от 32 проекта се осъществяват в съответствие с плана, а едва 5 са фактически завършени (¹¹).

3.2.2 Положението в газовия сектор е по-добро: 7 от 10 проекта следва да бъдат предадени за експлоатация през периода 2010-2013 г., но, от друга страна, се забавя изграждането на 29 терминала за ВПП (¹²) и газохранилища (работата в 9 от тях вече е прекратена, а в 5 — временно спряна).

3.2.2.1 Като основна причина за забавянето и неспазването на сроковете Комисията споменава сложността на планирането и процедурите за получаване на разрешения. Сред останалите причини са съпротивата на общественото мнение, недостатъчните финансови източници, утвърдената вече структура на интегрираните вертикално енергийни предприятия.

3.2.3 За да бъдат осъществени напълно огласените приоритети, ЕС трябва да инвестира най-малко 30 млрд. евро в инфраструктура до 2013 г. (6 млрд. в енергийната мрежа, 19 млрд. в газопроводите и 5 млрд. в терминалите за ВПП). Инвестиции са необходими както в областта на трансграничните връзки, така и в областта на производството на енергия.

3.2.4 Финансовата подкрепа, която може да бъде предоставяна единствено в специални и точно определени случаи за инвестиции в ТЕМ-Е, се осъществява от бюджетните средства на Европейския съюз. Това включва бюджетна линия, предназначена изключително за финансиране на трансевропейските мрежи, кохезионния и структурните фондове (фондовете съставляват една трета от бюджета и са предназначени за финансиране на регионалното развитие, по-специално в областта на енергийните мрежи).

3.2.5 Финансирането на етап осъществяване на инвестициите се осигурява по пътя на използването на други финансови инструменти (кредити, фондове). Европейската инвестиционна банка е основен източник на финансиране на трансевропейските мрежи. В периода от 1993 г. до края на 2005 г. общата сума за финансиране на всички трансевропейски мрежи, в съответствие с кредитните споразумения, възлиза на 69,3 млрд. евро, от които 9,1 млрд. — за енергийните мрежи.

(¹¹) Aleksandra Gawlikowska-Fryk: „Transeuropejskie sieci energetyczne“ („Трансевропейски енергийни мрежи“), 2007 г.

(¹²) ВПП (англ. — LNG) = втечен природен газ.

3.3 Трансевропейски телекомуникационни мрежи

3.3.1 От всички трансевропейски мрежи най-напреднало е изграждането на телекомуникационните мрежи (eTEM). Постепенното отваряне от 1988 г. насам за конкуренцията на телекомуникационния сектор имаше важни последици. Нарастването на конкуренцията стимулира инвестициите, иновациите, появата на нови услуги и доведе до значителен спад в цените за потребителите.

3.3.2 В настоящия момент инвестициите се съсредоточават върху модернизацията на съществуващите мрежи с цел преминаване към следващото поколение, върху разпространяването на клетъчните телефони от трето поколение и други безжични услуги, както и на оборудването на селските райони на ЕС с широколентови връзки.

3.3.2.1 Инвестициите могат да обхващат инсталиране на оптични мрежи — в този случай разходите за инженерна работа и окабеляване в самите сгради съставляват 70 % от разходите за по-нататъшното изграждане на мрежите. Строителството на железопътни линии, пътища или газопроводи може да улесни изграждането на мрежи в области, изостанали в тази сфера.

3.3.3 Съществен проблем, свързан с европейската телекомуникационна мрежа, е премахването на разликите в достъпа до широколентовите връзки. От тази гледна точка селските и градските райони се различават, и така държавите-членки са принудени да предприемат конкретни действия, като определят целите за премахване на тези различия до 2010 г.

3.3.4 С цел общо планиране и разширяване на покритието на широколентовите мрежи е необходима по-добра координация и интеграция на отделните финансови източници (структурни фондове, фондове за развитието на селските райони, фондове в рамките на TEM и държавно финансиране).

Области на интегриран подход в рамките на трансевропейските мрежи

3.4 Синергия между европейските мрежи

3.4.1 Първият пример за синергия в рамките на TEM е свързването на железопътната и пътната мрежи⁽¹³⁾. Предимствата от такава форма на свързване са разгледани в Съобщението на Комисията относно „Удължаване на основните трансевропейски оси до съседните страни — Насоки за транспорта в Европа и съседните региони“⁽¹⁴⁾. Най-важните сред тях са: по-добро използване на площта, съвместно осъществяване на строителните работи, ограничаване на вредите за естетическия вид и целостта на пейзажа, както и на отрицателните последици от общата инфраструктура (шумова защита, виадукти за големи и малки животни). Такова свързване дава също така реални възможности за намаляване на разходите и отрицателните последици за околната среда.

3.4.2 Ако става дума за друг вид свързване на мрежи, като например прокарането на кабели за високо напрежение в железопътни тунели, поставянето на телекомуникационни (по-специално оптични) кабели край железопътните линии, по този въпрос бяха проведени специални изследвания⁽¹⁵⁾. Анализирани бяха техническите възможности, въпросът за отражението на тези проекти върху разходите и степента на сложност на

процедурите. Изводите, направени от изследването, са представени по-долу.

3.4.2.1 Освен свързването на газопроводите с друг вид инфраструктури — което изглежда трудно за осъществяване от техническа гледна точка, с оглед на задължителната зона за сигурност, — съществуват реални предимства от свързването на TEM.

3.4.2.2 Най-обещаващи изглеждат синергиите между телекомуникационните и транспортните мрежи. Всяка транспортна мрежа може да бъде оптимизирана благодарение на собствената телекомуникационна мрежа, която се използва за функционирането ѝ. В повечето случаи железопътните и автомагистралните мрежи вече разполагат с подобни телекомуникационни мрежи. В някои случаи излишъкът от преносен капацитет се използва за други цели, като например за пренос на данни.

3.4.2.3 Постоянното търсене на синергия между системите на управление на инфраструктурата и телекомуникационната мрежа засега се среща рядко.

3.4.2.4 В това отношение интерес представлява изпробването на следните решения: създаване на взаимовръзки между електроенергийните мрежи, транспортните и телекомуникационните инфраструктури, като например поставянето на кабели за ниско напрежение (2 пъти по 25 kV) в бреговете/стените на каналите и реките; връзки с високо напрежение посредством високоскоростните железопътни линии; по-систематично свързване на подземни линии за високо напрежение (300 до 700 kV) по трасето на подземни транспортни мрежи. Тези идеи не заместват необходимостта от незабавно взаимосвързване на националните мрежи на високо напрежение, но са предложение за по-гъсто разпространение на националните енергийни мрежи в дългосрочна перспектива, съответстваща на периода за осъществяване на големите инфраструктурни проекти.

3.5 Интегриране на околната среда и трансевропейските мрежи

3.5.1 Лисабонската стратегия за растеж и заетост призовава за осъществяване на TEM по начин, съответстващ на целите на устойчивото развитие.

3.5.2 Повечето проекти, приоритетни по TEM-Т, са предимно проекти за подкрепа на транспортни средства, които са по-екологосъобразни, както и на тези, които използват по-малко енергия, като например железопътния или водния транспорт. Изграждането на трансевропейски транспортни мрежи ще има положително въздействие върху околната среда. Ако емисиите на CO₂, резултат от работата на транспорта, продължат да нарастват със същите темпове, през 2020 г. те ще надвишат днешните нива с 38 %. По мнение на Комисията осъществяването на 30 приоритетни оси ще намали темповете на нарастване приблизително с 4 %, които означава годишен спад в емисиите на CO₂ с 6,3 млн. тона.

3.5.3 Взаимосвързването на националните енергийни мрежи с възобновяеми източници на енергия означава оптимално използване на възможностите във всяка държава-членка, а следователно, и ограничаване на отрицателните последици за околната среда.

⁽¹³⁾ Някои държави-членки (напр. Германия) въведоха законово задължение да се търси синергия (вж.: Закон за опазване на околната среда, параграф 2 — *Bundesnaturschutzgesetzes, Par. 2, Bündelungsgebot*).

⁽¹⁴⁾ COM(2007) 32 от 31 януари 2007 г. окончателен.

⁽¹⁵⁾ *Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts*, ECORYS, August 2006 („Синергии между трансевропейските мрежи — оценка на потенциалните области на синергии ефект“, ECORYS, м. август 2006 г.).

3.5.4 Законодателството на Общността в областта на опазването на околната среда ясно очертава рамките, в които трябва да се вменят главните проекти. Насоките на Общността относно развитието на трансевропейски транспортни мрежи изрично се позовават на тях⁽¹⁶⁾. Всяка нова програма в областта на ТЕМ следва да бъде подложена на стратегическа оценка за въздействието върху околната среда⁽¹⁷⁾, а всеки нов проект — да бъде оценяван индивидуално⁽¹⁸⁾. Тази оценка може да послужи за определяне на изследователските рамки в областта на откриване на възможните синергии.

3.5.5 Всеки отделен проект трябва да спазва общностното законодателство по отношение на шума, водите и опазването на флората и фауната⁽¹⁹⁾.

3.5.6 Ако нито една от алтернативите на проект, обявен за обществена полза, не предлага оптимално решение в съответствие с общностното законодателство, могат да бъдат приети компенсационни мерки, които да позволят реализирането му, като компенсират евентуалния отрицателен ефект.

3.6 Интегриран подход към финансирането на трансевропейските мрежи

3.6.1 Въпросът за обединяване на финансирането при осъществяването на ТЕМ е свързан със съществени проблеми и дори конфликти. Комисията винаги е била загрижена от кумулирането на общностни средства от различен произход за подкрепа на един и същи проект. Сметната палата изложи този въпрос в докладите относно въвеждането на трансевропейските мрежи от Комисията.

3.6.2 В съобщението, предмет на настоящото становище на ЕИСК, пилотната група достига до извода, че възможността за кумулиране на дотации от различни фондове на Общността трябва да бъде изключена напълно. За да се гарантира бюджетна прозрачност и добро управление на финансите, финансовият регламент и/или основните секторни актове, които са приети или са в процес на приемане, изключват кумулирането на различни финансови инструменти за едно и също действие.

3.6.3 От голямо значение за инвестициите в рамките на ТЕМ е следната постановка от съобщението: разходите, извършени в рамките на проект, който е част от оперативна програма, получила финансова помощ по линията на структурните и кохезионния фондове, не могат да бъдат предмет на финансиране по линията на други общностни инструменти.

3.6.3.1 От това произтича, че ако разходите по изграждането например на системата за управление на европейския железопътен трафик (ERTMS) или електрификацията на железопътната линия не се покриват от структурните фондове или кохезионния фонд, те могат да бъдат финансирани от средства, предназначени за ТЕМ. Строителството на железопътната линия би могло да

⁽¹⁶⁾ Вж.: упоменатото по-горе решение 884/2004/ЕО, чл. 8.

⁽¹⁷⁾ Стратегическа оценка на околната среда (SEA) — Директива (2001/42/ЕО) относно оценката на последиците на някои планове и програми върху околната среда.

⁽¹⁸⁾ Оценка на въздействието върху околната среда (ОВОС) — Директива (85/337/ЕИО, изменена с директивите 97/11/ЕО и 2003/35/ЕО) относно оценката на въздействието на някои публични и частни проекти върху околната среда.

⁽¹⁹⁾ Директива „Птици“ (79/409/ЕИО), директива „Хабитати“ (92/43/ЕИО) и рамкова директива за водите (2000/60/ЕО).

бъде финансирано от Европейския фонд за регионално развитие или от кохезионния фонд. Проектите биха могли също така да бъдат разделени на регионални отсечки, които могат да бъдат финансирани от Европейския фонд за регионално развитие, кохезионния фонд или в рамките на ТЕМ.

4. Специални бележки

4.1 Интегриран подход към развитието на трансевропейските енергийни (електроенергийни и газови) мрежи

4.1.1 Развитието на технологиите за производство на газ (комбинираните технологии⁽²⁰⁾, когенерация⁽²¹⁾) означава, че рискът за инвестициите в областта на електроенергийните мрежи нараства (преносът на електроенергия се заменя с транспортиране на природен газ и с развиване на локална газова когенерация, когенерация в малки мащаби, а също и от микрокогенерация).

4.1.2 Разработването на нови технологии за пренос на газ води до нарастване на риска за инвестициите в областта на газовите мрежи (преносът на природен газ по мрежите се заменя с морски и пътен транспорт, като се използват технологиите за CNG⁽²²⁾ и LNG).

4.1.3 Конвергенцията на електроенергийния и газовия сектор (на предприятията в тези сектори), т.е. конвергенцията в областта на отношенията на собственост, управление и организация, е условие за интегрирания технологичен подход, когато става дума за използване на природен газ, производство на електрическа и топлинна енергия. По тази причина възниква необходимостта от преодоляване на браншовостта — откъсване от взаимната изолация между електроенергийния и газовия сектори. Особено важно е ускоряването на конвергенцията на електроенергетика и газова промишленост в новите държави-членки на ЕС (в Централна и Източна Европа), като се отчитат неизбежните социални последици както за новите, така и за старите държави-членки.

4.2 Интегриран подход към развитието на трансевропейските оптични мрежи

4.2.1 В част от страните от ЕС, между които и някои от новите държави-членки (напр. Полша), вече са изградени доста големи оптични мрежи за технологични цели в електронергетиката⁽²³⁾ и железопътния транспорт⁽²⁴⁾. Използването им за търговски цели напредва наистина⁽²⁵⁾, но големият им интеграционен потенциал все още не се използва напълно. Този неизползван потенциал съществува и в газовия сектор. Става дума най-вече за потенциал за интегриране на мрежите на оптичните технологии на различните инфраструктури (електроенергетика, железопътен транспорт) с телекомуникационните мрежи за получаване на интегрирана мрежа за достъп.

⁽²⁰⁾ Газово-парни турбини с единична мощност като цяло от няколко десетки до 200 мегавата (Jan Popczyk, „Co dalej z elektroenergetyką?“, Miesięcznik Stowarzyszenia Elektryków Polskich, VI 2000 — „Накъде по-нататък в енергетиката“, месечно издание на полските електроинженери, м. юли 2000 г.).

⁽²¹⁾ Вж.: бележка под линия 25.

⁽²²⁾ CNG = компресиран природен газ.

⁽²³⁾ Такава оптична мрежа в Полша е например TelEnergO.

⁽²⁴⁾ Например полската оптична мрежа на Железопътни телекомуникации — Група Полски железопътни линии („Telekomunikacja Kolejowa — Grupa PKP“).

⁽²⁵⁾ В Полша такъв пример е свързането на TelEnergO и Telbank, в резултат на което възникна Exatel — съвременна фирма на пазара на телекомуникационните услуги.

4.2.2 Повечето от страните от ЕС, и по-специално новите държави-членки, се намират в период на интензивно строителство на общински инфраструктури, като напр. водопровод и канализация, съфинансиран и от общностни средства — предимно чрез фонда за регионално развитие и кохезионния фонд. Това е изключителна възможност за интегриране на оптичните мрежи за достъп с тези инфраструктури. За европейските селски райони и малките градове това е шанс за осъществяване на цивилизационен скок. Практическото осъществяване на интеграцията, за която става дума, може да се опрے на въвеждане на стимули в системите за разпределяне на общностни средства за развитие на общинските инфраструктури, например чрез популяризиране на изграждането на интегрирани инфраструктури.

4.2.3 Оптичните мрежи за достъп могат да се превърнат в основа за изграждане на интелигентна общинска инфраструктура, която да включва (техническото) направляване на (интелигентни) разпръснати обекти в нея (водопровод, канализация, транспорт, отоплителни мрежи, обществена безопасност), както и управлението на тази инфраструктура (както по отношение на техническото ѝ управление, така и на пазара на услугите). Съставна част на интелигентната общинска инфраструктура би следвало да бъде интегрираната карта на GIS (карта, администрирана от общината, достъпна за инфраструктурните предприятия, действащи на нейна територия). Най-големият потенциал за интеграция на мрежовите структури на общинската инфраструктура в настоящия момент е в GIS.

4.3 *Интегрираният подход и въпросът за технологиите за възобновяване на газ и енергия с оглед опазване на околната среда*

4.3.1 Технологиите за възобновяване на газ (в малки мащаби, когенерация⁽²⁶⁾), използване на биомаса от големите земеделски стопанства) дават възможност да се ограничи по-нататъшното разширяване на електроенергийните мрежи и на мрежовите загуби, а също и да се използва по-добре първичната енергия, като по този начин се стига до ограничаване на емисиите на CO₂.

4.3.2 Особено важен вид интегрирани технологии са енергийно-екологичните (екологична когенерация), насочени към производство на енергия (електрическа и топлинна енергия) и

към използване на отпадъците (използване на общинските отпадъци, тези от селскостопанската дейност и от хранително-преработващата промишленост).

4.4 *Интегриране на инфраструктурното финансиране под форма на публично-частни партньорства*

4.4.1 Целта на интегрирането на инфраструктурното финансиране под форма на публично-частни партньорства е увеличаване на ефективността при използване на общностни средства, предназначени за инфраструктурно развитие, най-вече в новите държави-членки.

4.4.2 Натрупаният от старите държави-членки (Европа на 15-те) опит от публично-частните партньорства се отнася до финансирането на големи инфраструктурни инвестиции. В новите държави-членки (страните от Централна и Източна Европа) използването на публично-частните партньорства е необходимо за финансиране на малки инфраструктурни инвестиции на ниво община. Затова в настоящия момент нараства значението на пренасянето на опит от прилагането на партньорствата в старите държави-членки към новите (като се вземе предвид, че механично пренасяне не е възможно, както не е възможно и механично сравняване на финансирането на отделни големи инфраструктурни проекти с това при малките, но силно разпространени проекти).

4.4.3 Достъпността на средства от Общността води до това, че общините в някои страни (в това число и страните от Централна и Източна Европа) често допускат свръхинвестиране в браншови инфраструктури, предимно водопровод и канализация, като същевременно не се възползват от потенциала за интегриране на тези инфраструктури на етап инвестиции. Това е много опасно, тъй като води до пропускане на възможности за намаляване на инфраструктурните инвестиции (с което намалява ефективността при използването на общностните средства), както и до нарастване в бъдеще на бремето върху общините под форма на необосновани експлоатационни разходи за инфраструктурата, в която са направени твърде много инвестиции (увеличаване на дълготрайните разходи за експлоатация, които се покриват от жителите на общината). Делът на частния капитал в инфраструктурното финансиране е успешен начин да се използва интеграционният потенциал и да се ограничи рискът от свръхинвестиране.

Брюксел, 13 март 2008 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁶⁾ **Когенерацията**, или т.нар. асоциирана енергийна икономика (Combined Heat and Power = CHP) е технологичен процес на едновременно генериране на електроенергия и полезна топлинна енергия в електроцентралите (източник — Wikipedia).