



KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV

Brusel, 21.3.2007
KOM(2007) 135 v konečnom znení

OZNÁMENIE KOMISIE

Transeurópske siete: smerovanie k integrovanému prístupu

{SEK(2007) 374}

Obsah

1.	Úvod.....	3
2.	Transeurópske siete: stav na konci roka 2006.....	3
2.1.	Transeurópske dopravné siete.....	4
2.2.	Transeurópske energetické siete.....	6
2.3.	Transeurópske telekomunikačné siete.....	7
3.	Aspekty nastolené riadiacou skupinou.....	7
3.1.	Synergie medzi transeurópskym sieťami.....	8
3.2.	Rešpektovanie životného prostredia a transeurópske siete.....	9
3.3.	Využívanie nových technológií na transeurópskej dopravnej sieti.....	10
3.4.	Financovanie transeurópskych sietí.....	11
3.4.1.	Kombinácia fondov.....	11
3.4.2.	Financovanie významných prioritných projektov.....	12
3.4.3.	Verejno-súkromné partnerstvá.....	13
4.	Záver.....	15

1. ÚVOD

Rozvoj, prepojenie, lepšia integrácia a súčinnosť pri rozvoji európskej energetickej, dopravnej a telekomunikačnej infraštruktúry predstavujú ambiciózne ciele, ktoré sú obsiahnuté v zmluve¹ aj v usmerneniach pre rast a zamestnanosť².

Transeurópske dopravné, energetické a telekomunikačné siete sú obehovým systémom pre naše hospodárstva. Ak sa im nedarí, nedarí sa ani konkurencieschopnosti. Ich rozvoj je podstatný pre agendu tejto Komisie v oblasti rastu a zamestnanosti.

Transeurópske siete (TES) tiež prispievajú k posilneniu konkurencieschopnosti Únie, a to prostredníctvom veľkých priemyselných programov strategického významu pre nezávislosť Únie, akými sú GALILEO, ERTMS a SESAR. TES tiež umožňujú podporovať šírenie a efektívne používanie informačných a komunikačných technológií prostredníctvom telekomunikačných sietí a podporovať bezpečnosť dodávok prostredníctvom energetických sietí. Okrem toho je podstatnou súčasťou politiky TES trvalo udržateľné využívanie zdrojov, pretože medzi prioritnými projektmi majú privilegované postavenie spôsoby, ktoré najviac rešpektujú životné prostredie.

Komisia na žiadosť svojho predsedu vytvorila 20. júla 2005 riadiacu skupinu zloženú z komisárov, ktorí sú osobitne zainteresovaní do problematiky transeurópskych sietí.

Skupine predsedá komisár zodpovedný za dopravu a jej členmi sú komisári zodpovední za informačnú spoločnosť, za životné prostredie, za hospodárske a menové záležitosti, za regionálnu politiku, za finančné plánovanie a rozpočet, za vnútorný trh a za energetiku.

Táto skupina mala mandát na určenie spoločného prístupu s cieľom lepšie koordinovať jednotlivé intervencie Spoločenstva na podporu realizácie transeurópskych dopravných, energetických telekomunikačných sietí.

Toto oznámenie podáva prehľad o situácií pre každú z troch transeurópskych sietí: dopravnú, energetickú a telekomunikačnú. Následne sa venuje osobitným aspektom, ktoré boli nastolené počas stretnutí riadiacej skupiny.

2. TRANSEURÓPSKE SIETE: STAV NA KONCI ROKA 2006

Rozvoj transeurópskych sietí je základnou zložkou pri vytváraní vnútorného trhu a posilňovaní hospodárskej a sociálnej súdržnosti. Činnosť Spoločenstva preto musí smerovať k podpore vzájomného prepojenia a interoperability národných sietí, ako aj k podpore prístupu do týchto sietí³.

¹ Články 154, 155 a 156 zmluvy.

² Usmernenia pre rast a zamestnanosť (2005-2008) č. 9, 10, 11 a 16.

³ Článok 154 zmluvy.

2.1. Transeurópske dopravné siete

Moderná dopravná infraštruktúra, po ktorej sa dajú rýchlejšie a ľahšie dopravovať tovary a osoby medzi členskými štátmi, umožňuje zvýšiť konkurencieschopnosť Únie.

Počas Európskej rady v Essene bolo určených 14 prioritných projektov, ktoré boli zapísané do 1. rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady o usmerneniach Spoločenstva pre TES-D v roku 1996⁴. Tento zoznam bol doplnený v roku 2004 s cieľom zohľadniť rozšírenie EÚ o 10 a neskôr 12 nových členských štátov. Súčasťou TES-D je tak už 30 prioritných projektov, ktoré by sa mali realizovať v horizonte roku 2020. Komisia okrem toho nedávno zdôraznila potrebu rozšíriť tieto transeurópske dopravné siete aj na susedné krajiny⁵.

Oproti pôvodným harmonogramom došlo pri realizácii týchto veľkých projektov k oneskoreniu. V roku 2007 však predsa sú alebo budú dokončené významné projekty: pevné spojenie Øresund (medzi Švédskom a Dánskom, dokončené v roku 2000), letisko Malpensa (Taliansko, dokončené v roku 2001), železničná trať Betuwe (spájajúca Rotterdam s nemeckou hranicou, dokončená v roku 2007) alebo tiež PBKAL (TGV Paríž-Brusel/Brusel-Kolín nad Rýnom-Amsterdam-Londýn, dokončená v roku 2007).

Z týchto 30 prioritných projektov bude osemnásť projektov železničných a 2 budú projekty vnútrozemskej a námornej plavby. Spôsoby dopravy, ktoré najviac rešpektujú životné prostredie, tak majú najväčšiu prioritu.

Realizácia transeurópskych dopravných sietí si vyžaduje veľké finančné úsilie. Výstavba samotných prioritných projektov si vyžaduje investície 280 miliárd eur zo 600 miliárd, ktoré sú potrebné na transeurópske siete ako celok. Aby bol dodržaný termín roku 2020, v období finančného plánovania 2007-2013 budú potrebné investície 160 miliárd eur iba na prioritné projekty. Dve mapky v prílohe I k tomuto oznámeniu zobrazujú dnešný stav 30 prioritných projektov a ich stav na konci obdobia viacročného finančného rámca v roku 2013. Tieto mapky jasne zobrazujú, aká veľká časť tejto siete je zatiaľ nedokončená a aké veľké úsilie treba ešte vyvinúť do roku 2013, aby boli dodržané prijaté záväzky.

V priebehu obdobia finančného plánovania 2000-2006 Európska únia finančne prispela k realizácii TES-D prostredníctvom týchto troch finančných nástrojov:

- Rozpočet vo výške 4,2 miliardy eur určený na rozvoj transeurópskej dopravnej siete na obdobie finančného plánovania 2000-2006. Dotácie priznané na základe súčasného finančného nariadenia TES-D⁶ umožnili spolufinancovanie týchto projektov do výšky maximálne 10 % pre vnútroštátne úseky a maximálne 20 % pre cezhraničné úseky.

⁴ Rozhodnutie 1692/96/ES, (Ú. v. ES L 228, 9.9.1996).

⁵ KOM(2007) 32, z 31. 1. 2007.

⁶ Nariadenie (ES) č. 807/2004 z 21. apríla 2004, (Ú. v. EÚ L 143, 30.4.2004).

- Transeurópske dopravné siete tiež využili 16 miliárd eur z Kohézneho fondu. Z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) bolo 34 miliárd eur investovaných do dopravy, z čoho mali čiastočne úžitok aj TES-D (investície do železničnej, cestnej, diaľničnej, prístavnej ... infraštruktúry).
- Úvery Európskej investičnej banky (EIB) vo výške 37,9⁷ miliardy eur.

V priebehu viacročného finančného rámca 2007-2013 je na rozvoj transeurópskej dopravnej siete určených 8,013 miliardy eur. Rada dosiahla 12. decembra 2006 politickú dohodu týkajúcu sa návrhu nariadenia⁸ s cieľom organizovať finančnú pomoc Spoločenstva na transeurópske dopravné a energetické siete počas obdobia 2007-2013. V tomto návrhu nariadenia sa stanovuje úroveň spolufinancovania Spoločenstva na 50 % v prípade štúdií a maximálna úroveň je odstupňovaná od 10 do 30 % podľa typu projektu.

Hlavným zdrojom účasti Spoločenstva na spolufinancovaní projektov transeurópskej dopravnej siete v období finančného plánovania 2007-2013 budú naďalej EFRR a kohézny fond.

Prostriedky, ktoré ponúka kohézna politika, bude treba plne využiť, pretože značný počet prioritných projektov sa nachádza na územiach, ktoré budú slabými príjemcami tejto politiky. Ako v období 2000-2006, viacero desiatok miliárd eur bude k dispozícii na spolufinancovanie projektov v oblasti dopravy prostredníctvom rozličných finančných nástrojov európskej regionálnej politiky, z čoho približne 35 miliárd eur z kohézneho fondu, ktoré by sa mali prednostne investovať do prioritných projektov. Podnecujúca úroveň účasti (až do 85 %) týchto fondov prispeje k uľahčeniu zostavenia rozpočtu projektov a tiež k realizácii týchto stavieb podľa harmonogramu stanoveného v usmerneniach o TES-D. Členské štáty oprávnené na kohézny fond ako aj regióny oprávnené na cieľ konvergencie z Európskeho fondu regionálneho rozvoja sa vyzývajú na použitie týchto nástrojov s cieľom realizovať prioritné projekty, ktoré sa nachádzajú na ich území⁹.

Vo všeobecnosti bude treba príspevok Spoločenstva k realizácii transeurópskej dopravnej siete sústrediť na cezhraničné úseky a na úzke miesta.

EIB bude pokračovať vo financovaní dopravnej infraštruktúry prostredníctvom úverov a vďaka špecifickému nástroju na poskytovanie záruk vo výške 500 miliónov eur z vlastných zdrojov EIB a 500 miliónov eur z rozpočtu transeurópskej dopravnej siete (čo predstavuje 6,25 % celkového objemu).

⁷ EÚ 15 (2000-2004): 24 301 miliónov eur + EU-25 (2005-2006): 6 821 a 6 850 miliónov eur.

⁸ KOM(2006) 245.

⁹ Uvedené rozhodnutie 884/2004/ES, článok 19 ods. 2 písm. a) a c) - (Ú. v. EÚ L 201, 7.6.2004).

2.2. Transeurópske energetické siete

Spoločenstvo nedávno prijalo usmernenia, ktorých cieľom je aktualizovať transeurópske energetické siete¹⁰. Za projekty európskeho významu bolo vyhlásených 32 projektov týkajúcich sa elektrických sietí a 10 projektov týkajúcich sa sietí rozvodu plynu. Tieto projekty by sa mali realizovať prioritne, pretože sú základom na vytvorenie energetickej siete na európskej úrovni.

Kapacitu rozvodných sietí plynu treba prispôbiť s cieľom zabezpečiť a diverzifikovať dovozy z Nórska, Ruska, čiernomorskej oblasti, zo Stredomoria a z Blízkeho východu.

Ak bude EÚ chcieť splniť priority uvedené v usmerneniach o TES-E, bude potrebné, aby do roku 2013 investovala do infraštruktúry najmenej 30 miliárd eur (6 miliárd eur do prepravy elektriny, 19 miliárd eur do plynovodov a 5 miliárd eur do terminálov skvapalneného zemného plynu (LNG)). Odhaduje sa, že pripojenie väčšieho množstva elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov do rozvodnej siete a rozdelenie vyrovnávajúcich nákladov na prerušované zdroje bude vyžadovať približne 700-800 miliónov eur ročne. V rokoch 2000 až 2006 bolo z rozpočtu TES investovaných do transeurópskych energetických sietí približne 140 miliónov eur. Vo finančnom rámci 2007-2013 je v nariadení TES, ktoré sa práve schvaľuje, vyčlenených 155 miliónov eur. Vzhľadom na výzvy a potreby je táto suma veľmi obmedzená. Tento rozpočet prispieje hlavne k spolufinancovaniu štúdií. Bude potrebné doplnkové financovanie pochádzajúce z kohéznej politiky ako aj od Európskej investičnej banky.

V programe prioritných prepojení schválenom 10. januára 2007 sa uvádza súhrn stavu napredovania prioritných projektov a okrem problémov financovania sa analyzujú prekážky realizácie týchto projektov. V tomto programe bola načrtnutá stratégia založená na 4 konkrétnych akciách: súpis najdôležitejšej infraštruktúry, na ktorej sa vyskytujú závažné problémy, menovanie európskych koordinátorov, plánovanie koordinované na regionálnej úrovni, ako aj harmonizácia schvaľovacích postupov.

Európska rada 9. marca 2007 potvrdila tento prístup a osobitne zdôraznila význam rozvoja prepojení sietí. Rada podporila návrh Komisie vymenovať európskych koordinátorov a vyzvala ju, aby vypracovala návrhy na zlepšenie administratívnych rozhodovacích postupov.

¹⁰ Rozhodnutie 1364/2006/ES, (Ú. v. EÚ L 262, 22.9.2006).

2.3. Transeurópske telekomunikačné siete

Postupné otváranie telekomunikačných služieb hospodárskej súťaži od roku 1988 malo značné dôsledky. Intenzívnejšia hospodárska súťaž podnietila investície, inovácie, rozvoj nových služieb a významný pokles spotrebiteľských cien.

Po liberalizácii týchto služieb bola výstavba telekomunikačných sietí v Európe poháňaná hlavne komerčnými investíciami. Investície boli významné napriek spomaleniu v rokoch 1999-2001. Napríklad v roku 2005 sa kapitálové výdavky zvýšili na viac ako 45 miliárd eur, vrátane 25 miliárd na pevnú infraštruktúru, čo predstavuje ročné zvýšenie o viac ako 5 % a ide o tretie ročné zvýšenie po sebe.

V súčasnosti sú investície sústredené na modernizáciu existujúcich sietí a ďalej sa budú sústrediť na siete ďalšej generácie, na výstavbu mobilných sietí 3. generácie a inej bezdrôtovej infraštruktúry a na zavádzanie širokopásmového internetu do vidieckych oblastí EÚ. Investície sa môžu týkať aj inštalácie sietí optických vlákien, pri ktorých stavebné práce a inštalácia káblov vo vnútri budov predstavujú 70 % nákladov na výstavbu. Výstavba železničných tratí, ciest alebo energetických vedení môže uľahčiť šírenie týchto sietí v oblastiach s nedostatočným pokrytím.

V oznámení „Prekletie širokopásmových rozdielov“¹¹ sa zdôrazňujú rozdiely medzi mestskými a vidieckymi oblasťami a členské štáty sa vyzývajú, aby podnikli konkrétne kroky a stanovili ciele na odstránenie týchto rozdielov do roku 2010. V prípade zlyhania trhu sa nabáda k verejnej podpore, za plného rešpektovania pravidiel o telekomunikáciách a o štátnej pomoci. Začiatok nasledujúceho plánovacieho obdobia pre politiky kohézie a rozvoja vidieka by mohol byť vynikajúcou príležitosťou na investície do širokopásmového internetu v regionálnych a vidieckych oblastiach.

Je potrebné zmapovať existujúcu infraštruktúru s cieľom pomôcť príslušným orgánom lepšie zhodnotiť potreby svojej infraštruktúry a využívať prebiehajúce stavebné práce. Príslušné orgány zodpovedné za prebiehajúce veľké dopravné a energetické projekty by mali zohľadniť potreby telekomunikačnej infraštruktúry a na základe existujúcej infraštruktúry vykonať vhodné plánovacie a rozpočtové opatrenia. Okrem toho pre rozvoj koherentného plánovania a úplného pokrytia širokopásmovým internetom treba zlepšiť koordináciu iných zdrojov financovania (štrukturálne fondy, fond rozvoja vidieka, TES a vnútroštátne fondy).

3. ASPEKTY NASTOLENÉ RIADIACOU SKUPINOU

Riadiaca skupina komisárov „transeurópske siete“ sa od svojho založenia 7. decembra 2005 stretla šesťkrát. Skupina preberala otázky synergií medzi transeurópskymi sieťami, spôsobmi financovania a ich rozdelenia medzi jednotlivé finančné nástroje Spoločenstva. Venovala sa aj všeobecnejším témam (TES a životné prostredie, rozvoj nových finančných nástrojov Spoločenstva).

¹¹ Oznámenie Komisie KOM(2006) 129 z 20. 3. 2006.

3.1. Synergie medzi transeurópskym sieťami

Je v záujme Únie podporovať výstavbu kombinovanej infraštruktúry, predovšetkým v nových členských štátoch, v ktorých sú výrazné potreby infraštruktúry?

Kombinácia železnice a cesty sa osvedčila¹²: menšie využívanie priestoru, spoločné objekty, menší vizuálny vplyv na krajinu a na jej rozdelenie, spoločné opatrenia na zníženie vplyvu infraštruktúry (protihluková ochrana, mosty pre malé a veľké zvieratá). Kombinovaná infraštruktúra poskytuje ozajstnú možnosť znížiť existujúce náklady a vplyv na životné prostredie.

Vykonala sa aj štúdia možností rozvoja iných kombinácií (prechod vedenia vysokého napätia v železničnom tuneli, pridanie telekomunikačných káblov k železničnej trati)¹³. Analyzovala sa technická uskutočniteľnosť, vplyv na náklady na projekty a zložitosť postupov. Jej závery sú nasledovné.

Okrem kombinácie plynovod - iná infraštruktúra, ktorej technická uskutočniteľnosť sa vzhľadom na rozsah potrebných ochranných pásiem považuje za problematickú, existujú skutočné výhody vzájomnej kombinácie ostatných TES. Sľubnejšie sa zdajú byť synergie medzi telekomunikačnými sieťami a dopravnými sieťami. Každá dopravná sieť sa môže optimalizovať s použitím vlastnej komunikačnej siete na jej riadenie. Vo väčšine prípadov železničné a diaľničné siete už majú takéto komunikačné siete. V niektorých prípadoch je prebytočná kapacita týchto sietí využívaná na iné účely, napríklad na prenos údajov. Na druhej strane je snaha o systematické hľadanie synergií medzi riadiacou sieťou infraštruktúry a telekomunikačnou sieťou od začiatku výstavby infraštruktúry vzácnosťou.

Na prepojenie elektrických sietí by sa mohli preskúmať takéto zaujímavé možnosti: kladenie káblov vysokého napätia do brehov(hrádzí) kanálov a riek, prepojenie s obmedzeným napätím (dvakrát 25 kV) prostredníctvom vysokorýchlostných železničných tratí, systematickejšie prepájanie podzemných vedení vysokého napätia (od 300 do 700 kV) na trase dopravných sietí. Tieto návrhy nenahrádzajú potrebu okamžitého prepojenia národných sietí vysokého napätia, ale navrhujú hustejšie prepojenie národných elektrických sietí v dlhodobjšom horizonte, závisiacom od trvania realizácie veľkých projektov infraštruktúry.

Synergie sa môžu dosiahnuť aj na úrovni postupov: môžu sa kombinovať štúdie dopadu, plánovanie alebo rozpočtové plánovanie. Avšak súčasné plánovanie dvoch typov infraštruktúry, ktoré sa riadia rozdielnymi právnymi predpismi a rozpočtovými postupmi, alebo ktorých životný cyklus a trvanie výstavby sú rozdielne, môže byť zložitý.

¹² Niektoré členské štáty zaviedli zákonnú povinnosť snažiť sa o takúto synergiu, najmä v Nemecku (Bundesnaturschutzgesetzes, Par. 2, Bündelungsgebot).

¹³ Synergie medzi transeurópskymi sieťami, hodnotenie potenciálnych oblastí pre synergický vplyv, ECORYS, august 2006.

Záver:

Skupina odporúča pokračovať v práci na možných synergiách medzi jednotlivými transeurópskymi sieťami. Na informovanie vedúcich projektov o možných synergiách v rámci infraštruktúry sa vypracuje príručka s osvedčenými postupmi.

Prioritne treba preskúmať synergie medzi projektmi geotermálnej energie a tunelmi, ktoré sa majú postaviť v rámci transeurópskych dopravných sietí.

Skupina sa nazdáva, že je potrebné zmapovať telekomunikačnú infraštruktúru a že pri výstavbe dopravných a energetických sietí by sa mali zohľadniť telekomunikačné potreby.

3.2. Rešpektovanie životného prostredia a transeurópske siete

Lisabonská stratégia pre hospodársky rast a zamestnanosť vyzýva realizovať TES spôsobom, ktorý je v súlade s trvalo udržateľným rozvojom.

30 prioritných projektov transeurópskej dopravnej siete sú vo veľkej väčšine projekty, ktoré uprednostňujú spôsoby dopravy, ktoré sú najekologickejšie a najmenej náročné na energiu, akými sú železnica alebo vodné cesty. Dokončenie transeurópskej dopravnej siete bude mať pozitívny vplyv na životné prostredie. Pri súčasnom tempe budú emisie CO₂ produkované dopravou v roku 2020 v porovnaní so súčasnými hodnotami o 38 % vyššie. Dokončenie 30 prioritných osí spomalí tento nárast o približne 4 %, čo predstavuje zníženie emisií CO₂ o 6,3 milióna ton ročne.

Prepojenia národných energetických sietí a napojenie na zdroje obnoviteľnej energie umožnia optimalizáciu využívania kapacít v každom členskom štáte a teda zníženie vplyvu na životné prostredie.

V právnych predpisoch Spoločenstva v oblasti ochrany životného prostredia sa stanovuje jasný rámec, v ktorom sa musia realizovať veľké projekty. Výslovne sa tam uvádzajú usmernenia Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete¹⁴. Každý nový program infraštruktúry treba podrobiť strategickému environmentálnemu posudzovaniu¹⁵ a každý projekt treba hodnotiť samostatne¹⁶. Táto dvojité povinnosť umožňuje optimalizovať integráciu veľkých projektov infraštruktúry z pohľadu životného prostredia. Toto posudzovanie by mohlo byť súčasne rámcom na štúdium prípadných synergií, ktoré treba zrealizovať.

¹⁴ Uvedené rozhodnutie 884/2004/ES, článok 8.

¹⁵ Strategické environmentálne posudzovanie (SEA) - smernica 2001/42/ES o posudzovaní účinkov určitých plánov a programov na životné prostredie.

¹⁶ Posudzovanie vplyvov na životné prostredie (EIA - Environmental Impact Assessment) - smernica 85/337/EHS, zmenená a doplnená smernicami 97/11/ES a 2003/35/ES, o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie.

Okrem týchto environmentálnych posudzovaní musí každý jednotlivý projekt rešpektovať právne predpisy Spoločenstva o hluku, vode a ochrane flóry a fauny¹⁷. Sleduje sa vplyv na každý z týchto aspektov a musia sa hľadať alternatívy s cieľom čo najlepšie zaručiť dodržiavanie environmentálneho práva. Ak žiadna alternatíva projektu vo verejnom záujme nepredstavuje optimálne riešenie v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva, môžu sa prijať kompenzačné opatrenia, ktoré umožnia realizáciu projektu a zároveň vykompenzujú prípadný negatívny vplyv. V prílohe 2 sú uvedené podmienky, za ktorých sa takéto opatrenia môžu prijať.

Záver:

Zladenie rozvoja transeurópskych dopravných sietí a rešpektovania záväzkov Európskej únie v oblasti environmentálneho práva si vyžaduje väčšiu koordináciu medzi jednotlivými dotknutými útvarmi Komisie. K tomuto oznámeniu je pripojený referenčný dokument, vypracovaný na tento účel.

3.3. Využívanie nových technológií na transeurópskej dopravnej sieti

V nedávno schválenom strednodobom preskúmaní bielej knihy Komisie o dopravnej politike z roku 2001¹⁸ sa uznáva úloha, ktorú môžu zohrať nové technológie, pokiaľ ide o bezpečný a udržateľný pohyb ľudí a tovarov. V rámci 7. európskeho rámcového programu pre výskum a vývoj (2007 – 2013) bude technologická inovácia v doprave priamo prispievať k európskym prioritám v oblasti konkurencieschopnosti, životného prostredia a sociálnej politiky.

Medzi najslubnejšie prioritné oblasti patria inteligentné dopravné systémy (IDS), ktoré predstavujú integráciu informačných a komunikačných technológií a technológií navigácie a určovania polohy s dopravnou infraštruktúrou a vozidlami a sprístupňujú ich používateľom.

Investície do IDS by sa mali považovať za strategicky významný prvok vo všetkých nových projektoch transeurópskych dopravných sietí a v projektoch obnovy existujúcich sietí a spojení. Okrem toho IDS ponúkajú súbor nástrojov pre spoločnú modalitu a environmentálnu udržateľnosť.

Príkladom úspešného použitia IDS v sieťach sú aj systémy kontroly a riadenia cestnej premávky (európske regionálne projekty ako súčasť viacročného indikatívneho programu TEMPO 2001-2006); systémy kontroly a navigácie na vodných cestách (RIS – služba riečnych informácií a sieť SafeSeaNet) a európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS). Začali sa práce na takzvaných spolupracujúcich systémoch založených na komunikácii vozidlo-vozidlo a vozidlo-infraštruktúra a na presnom určovaní polohy (i2010 iniciatíva inteligentného auta). Tieto systémy prinesú v dlhodobejšom výhľade výhody z pohľadu rozvoja dopravy bezpečnej a rešpektujúcej životné prostredie. A nakoniec, po svojom sprevádzkovaní v roku 2010 bude GALILEO, európsky projekt satelitnej navigácie, ponúkať

¹⁷ Smernica „vtáky“ (79/409/EHS), smernica „prírodné biotopy“ (92/43/EHS) a rámcová smernica o vode (2000/60/ES).

¹⁸ Oznámenie Komisie Rade a Európskemu parlamentu - Udržujte Európu v pohybe - Trvalo udržateľná pohyblivosť pre náš kontinent - Strednodobé preskúmanie bielej knihy Európskej komisie o doprave z roku 2001 – KOM(2006) 314.

podstatne zlepšenú navigáciu, určovanie polohy a časové riadenie pre všetky spôsoby dopravy. IDS tiež zahŕňajú služby pre konečných používateľov, najmä poskytovanie informácií v reálnom čase o cestnej premávke a pohybe (RTTI), čím prispievajú k zníženiu cestovných časov, k zvýšeniu bezpečnosti a k podpore spoločnej modality.

Napriek dokázaným výhodám sú IDS systémy a služby v Európe v mnohých oblastiach roztrúsené alebo chýbajú úplne. V priebehu rokov 2007-2013 by sa Európa mala zamerať na ich výstavbu vo veľkom rozsahu. Verejné orgány by mali využívať aplikáciu nových technológií na určenie politických cieľov, aby tak vytvorili dostatočne veľký trh pre inovatívne IDS produkty.

Záver:

Skupina sa nazdáva, že pre transeurópske dopravné siete ponúka využívanie nových technológií efektívne nástroje na zvýšenie bezpečnosti a na zníženie dopravných zápch a dopadov dopravy na životné prostredie.

Skupina odporúča, aby investície do inteligentných dopravných systémov (IDS), ktoré zvyčajne predstavujú pár percent z nákladov na infraštruktúru, boli od začiatku zahrnuté do plánovania všetkých nových projektov TES-D, a aby boli považované za podstatný prvok všetkých projektov zlepšenia a obnovy infraštruktúry.

3.4. Financovanie transeurópskych sietí

Rozličné rozpočtové zdroje treba koordinovať a treba rozvíjať nové mechanizmy na zlepšenie financovania vo všeobecnosti a na zlepšenie spolufinancovania Spoločenstva pre túto infraštruktúru.

3.4.1. Kombinácia fondov

Komisia sa vždy zaoberala otázkou kumulovania finančnej pomoci Spoločenstva pochádzajúcej z rozličných zdrojov a určenej na ten istý projekt. Dvor audítorov upozornil na túto otázku vo svojich správach o realizácii transeurópskych sietí Komisiou.

Riadiaca skupina došla k záveru, že každá možnosť kumulovania príspevkov z viacerých fondov Spoločenstva sa vylučuje. S cieľom zaručiť rozpočtovú transparentnosť a so snahou o dobré finančné hospodárenie sa vo finančnom nariadení a (alebo) základných sektorových aktoch, ktoré sú prijaté alebo sa prijímajú, vylučuje kumulovanie rozličných finančných nástrojov Spoločenstva pre tú istú akciu.

V súvislosti s operačnými programami, na ktoré sa prijíma finančná pomoc zo štrukturálnych fondov alebo z kohézneho fondu, nemôžu ostatné fondy Spoločenstva nahrádzať požadované spolufinancovanie daným štátom.

Na výdavky v rámci projektu, ktorý je súčasťou operačného programu, na ktorý sa prijíma finančná pomoc zo štrukturálnych fondov alebo z kohézneho fondu, sa nemôže využívať ostatné financovanie Spoločenstva. Z toho vyplýva, že ak sa na výdavky, napríklad na zariadenia ERTMS alebo na elektrifikáciu železničnej trate, neprijíma finančná pomoc zo štrukturálnych fondov alebo z kohézneho fondu, mohli by sa na tento účel využiť financovanie zo zdrojov určených na TES. Výstavba železničnej trate by sa v súčasnosti mohla financovať z EFRR alebo z kohézneho fondu. Projekty by taktiež mohli byť rozdelené do zemepisných oblastí, ktoré by mohli byť spolufinancované buď prostredníctvom EFRR alebo kohézneho fondu, alebo financovaním TES.

Pri poskytovaní dotácií TES preto Komisia skontroluje, či projekty nie sú financované zo štrukturálnych fondov alebo z kohézneho fondu.

Po konzultácii s Dvorom audítorov vydá Komisia taktiež usmernenia pre členské štáty o tom, ako možno kombinovať rôzne nástroje financovania.

Tento zákaz dvojitého financovania by mal viesť členské štáty k výberu finančného nástroja, na základe ktorého budú žiadať finančnú podporu Spoločenstva v závislosti od úrovne účasti ponúkanej nástrojom a od priority projektov. Členské štáty oprávnené na kohézny fond, ako aj regióny oprávnené na cieľ konvergencie sa vyzývajú využívať na spolufinancovanie veľkých projektov infraštruktúry prednostne tieto nástroje.

Záver:

Riadiaca skupina potvrdila potrebu zachovať súdržný prístup naprieč rozličnými právnymi nástrojmi. Princíp nekumulácie je už spresnený v právnych predpisoch Spoločenstva, čo je priamou odpoveďou na pripomienky Dvora audítorov.

3.4.2. Financovanie významných prioritných projektov

Meškanie realizácie prioritných dopravných projektov je spôsobené najmä ťažkosťami pri zosúladení pravidiel poskytovania príspevkov Spoločenstva z rozpočtu TES so skutočnými finančnými potrebami významných prioritných projektov.

Nové nariadenie TES umožní lepšie spolufinancovanie významných cezhraničných projektov, ktoré sú technicky a finančne náročné. Hoci sa ich realizácia opiera o viacero finančných rámcov, spolufinancovanie Spoločenstva je úplne možné: rozhodnutie o pridelení sa môže prijať vo finančnom rámci a platby sa môžu rozložiť aj po skončení tohto finančného rámca, v závislosti od napredovania prác na projekte.

Ak by riešenie v novom nariadení TES, ktoré umožňuje viacročné financovanie cez ročné tranže, nebolo dostatočné vzhľadom k potrebám, preskúmajú sa iné možnosti.

3.4.3. Verejno-súkromné partnerstvá

Verejno-súkromné partnerstvá (VSP) umožňujú orgánom verejnej moci delegovať úlohy služby vo verejnom záujme na súkromné podniky. Prínos využitia VSP je rôznorodý: lepšia kontrola nákladov (výstavba a prevádzka) a väčšia snaha o dokončenie prác v stanovenom termíne. Ale hlavne je časť rizika prenesená na súkromného partnera: okrem rizika spojeného s výstavbou súkromný partner môže prebrať prevádzkové riziko alebo riziko dostupnosti. Tento prenos rizika je veľmi dôležitý pri výpočte verejného dlhu alebo deficitu. Na začiatku roku 2004 bolo uverejnené rozhodnutie Eurostatu o výpočte „súkromných investícií“ v rámci VSP vzhľadom k verejnému dlhu¹⁹. Ak súkromný partner na seba prevezme riziko spojené s výstavbou a buď riziko dostupnosti, alebo prevádzkové riziko, súkromné investície sa nezapočítavajú do výpočtu verejného dlhu.

S cieľom zohľadniť rýchly vývoj VSP sa uskutočnili konzultácie o vývoji právnych predpisov Spoločenstva o verejnom obstarávaní. Komisia v roku 2004 prijala zelenú knihu o VSP. V novembri 2005 Komisia oznámila možnú legislatívnu iniciatívu, ktorá by mohla zmeniť právny rámec pre koncesie, s cieľom ponúknuť väčšiu právnu istotu a zároveň zachovať dostatočnú pružnosť pre rozmanité existujúce formy VSP.

EIB v súčasnosti vytvára spolu s Komisiou a inými zainteresovanými stranami „European PP Expertise Centre“ (EOCV - európske odborné centrum pre verejno-súkromné partnerstvá). Myšlienkou je vytvoriť EOCV ako celoeurópsky zdroj informácií pre verejný sektor, ako prostriedok výmeny osvedčených postupov v oblasti VSP a rozvoja kapacity verejného sektora implementovať projekty VSP.

3.4.3.1. VSP na základe rizika dopytu: nástroj na poskytovanie záruk

Na základe požiadavky Európskej rady z decembra 2003 Komisia a EIB analyzovali význam rozvoja európskeho nástroja na poskytovanie záruk. Začiatkom roku 2005 Komisia v dvoch oznámeniach Rade²⁰ potvrdila význam takéhoto nástroja na poskytovanie záruk pre uľahčenie a podporu financovania transeurópskych dopravných sietí cez VSP. Medzičasom bol princíp takéhoto nástroja zapísaný do rámca nového nariadenia TES na obdobie 2007-2013. Nástroj na poskytovanie záruk za úvery by podporil také druhy VSP, ktoré sú založené na riziku dopytu (ako napríklad koncesie) tým, že by znížil riziká spojené s nedostatočnými príjmami počas prvých rokov prevádzky projektu. Uplatňoval by sa najmä v prípade zmlúv o koncesiách.

¹⁹ Rozhodnutie ESTAT z 11. februára 2004.

²⁰ KOM(2005) 75 „Správa o možnosti realizácie záruky EÚ za úvery pre dopravné projekty TEN“; KOM(2005) 76 „Konceptia podoby nástroja EÚ na poskytovanie záruk za úvery na dopravné projekty v rámci TEN“; SEK(2005) 323 „nástroj záruky EÚ za úvery pre dopravné projekty TEN“.

EIB poskytne záruku finančnej inštitúcii, ktorá ako protihodnotu poskytne pohotovostný úver finančnému príjemcovi počas počiatočnej fázy projektu s cieľom zabezpečiť dlhovú službu starších úverových nástrojov. Komisia a EIB zdieľajú finančný príspevok na očakávanú stratu a na kapitál pre tieto záruky. Záruka by sa uplatnila iba v prípade, že by tok príjmov nebol dostatočný na zabezpečenie prednostnej dlhovej služby („senior loans“)²¹. Záruka by neodstránila riziko pre prednostných veriteľov, ale umožnila by lepšie pokrytie prednostnej dlhovej služby, čím by podporila vôľu súkromných partnerov vziať si na projekt úver.

Za predpokladu, že by bola záruka uplatnená, EIB by získala finančnú pohľadávku podriadenú prednostným pohľadávkam²², ale uprednostnenú pred normálnymi akcionármi. Tento dodatočný dlh, nazývaný „mezanín“²³, musí byť splatený aj s úrokmi hneď ako to umožňujú príjmy generované projektom a po uspokojení prednostných veriteľov. Záruka sa bude spolplatiť tak, aby to odrážalo prijaté riziko a náklady súvisiace s jej riadením.

Pákový efekt nástroja sa pohybuje na úrovni 4-6 násobku a príspevok Komisie vo výške 500 miliónov eur tak priamo zaručuje pohotovostné úvery vo výške 2 až 3 miliardy eur. Spolu s rovnako veľkým príspevkom EIB vo výške 500 miliónov eur to umožní podchytiť dlh odvetvia vo výške viac ako 20 miliárd eur. Tento príspevok sa uskutoční postupne v závislosti od počtu a finančnej náročnosti projektov, ktoré budú týmto nástrojom pokryté.

Podrobné pravidlá na uplatňovanie nástroja sú uvedené v prílohe k finančnému nariadeniu TES-D, o ktorom prebieha diskusia v Európskom parlamente a v Rade. Zmluva o riadení medzi Komisiou a EIB sa pripravuje, čo umožní rozbeh nástroja už v roku 2007.

3.4.3.2. VSP na základe rizika dostupnosti: zavedenie nového spôsobu osobitnej podpory

Ak súkromný investor okrem rizík spojených s výstavbou na seba prevezme riziko dostupnosti tak financuje, realizuje infraštruktúru a zabezpečí si návratnosť vyberaním platieb na dlhodobom základe (napríklad 30 rokov). Platby sú však podmienené úrovňou dostupnosti infraštruktúry: môžu sa znížiť, keď poskytovaná služba nezodpovedá stanovenej úrovni.

VSP založené na dostupnosti sa môžu uskutočňovať dvomi rozličnými spôsobmi:

- (1) v zmiešanej forme, keď platby za dostupnosť pokrývajú iba časť investície a druhá časť sa financuje zvyčajným spôsobom subvencovania počas fázy výstavby. Tento prvý typ zostavovania financovania nepredstavuje problém voči nariadeniu TES, pretože príspevok EÚ by sa mohol týkať iba priamo subvencovanej časti;

²¹ Prednostný dlh je dlh, na ktorý bola poskytnutá osobitná záruka a ktorého splácanie sa uskutočňuje prednostne vzhľadom na ostatné dlhy, nazývané podriadené dlhy. Ide teda o prednostný dlh.

²² Dlh je takzvaný podriadený keď jeho splácanie závisí od predchádzajúceho vyplatenia ostatných veriteľov. Samozrejme ako protihodnotu prijatého dodatočného rizika podriadení veriteľa vyžadujú vyššiu úrokovú mieru ako ostatní veritelia.

²³ Mezanínový dlh je dlh, ktorý je medzi prednostným dlhom a vlastným imanom. Investor do mezanínového dlhu tak bude vyplatený až úplnom splatení všetkých tranží prednostného dlhu.

- (2) výlučne v podobe pravidelných tokov platieb počas lehoty dohodnutej na splatenie infraštruktúry súkromnému investorovi.

Veľa krajín²⁴ prejavilo záujem o túto druhú kategóriu zostavovania financovania. Ale doba medzi rozhodnutím o spolufinancovaní (pred začatím prác) a začiatkom platieb za dostupnosť (vo fáze prevádzkovania) je niekoľko rokov. Navyše tieto platby by mali byť vyplácané počas celej doby dohodnutej na zostavovanie (napríklad 20 alebo 30 rokov). Komisia je zdržanlivá zoči-voči rozhodnutiam o financovaní rozloženom na vysoký počet rokov a doteraz bola nútená zamietnuť svoju podporu tomuto typu zostavovania.

Aby bol tento problém vyriešený a zároveň bolo dodržané všeobecné finančné nariadenie, nariadenie TES bolo zmenené a doplnené tak, aby sa podpora Spoločenstva sústredila na počiatočnú fázu platieb za dostupnosť a tak sa zabezpečilo, že členský štát využije podporu Spoločenstva najskôr pri svojich platbách za dostupnosť.

Záver:

Nový nástroj na poskytovanie záruk by mal čoskoro predstavovať jeden z nových nástrojov, ktoré sú k dispozícii na podporu realizácie transeurópskych sietí.

VSP na základe dostupnosti budú neoddeliteľnou súčasťou foriem subvencií oprávnených na finančný príspevok Spoločenstva na základe nového nariadenia pre dopravné a energetické TES. Sledovanie uplatňovania tohto nového nástroja Komisiou umožní rozšíriť ho prípadne na iné finančné nástroje Spoločenstva, akými sú nástroje kohéznej politiky.

4. ZÁVER

Spolupráca v rámci riadiacej skupiny bola veľmi plodná a rýchlo sa odrazila v skutočných výsledkoch: právne nástroje, spolupráca medzi útvarmi, transparentnosť účasti Spoločenstva.

Diskusie v rámci riadiacej skupiny umožnili lepší súlad ustanovení obsiahnutých v rozličných právnych nástrojoch, ktoré sa pripravujú na nové obdobie finančného plánovania 2007-2013, a v ktorých sa jedná o pravidlá uplatniteľné na kombináciu rozličných finančných nástrojov a o rozvoj inovatívnych finančných nástrojov. Právne objasnenie týkajúce sa nekumulácie fondov Spoločenstva povedie k väčšej transparentnosti, čo zodpovedá požiadavke vyjadrenej Dvorom audítorov. Riadiaca skupina dala nový impulz aj spolupráci medzi útvarmi, ktorá už bola vytvorená s cieľom zaručiť uplatňovanie tohto princípu.

Koordinácia bude musieť pokračovať, aby sa realizovali nové finančné nástroje (nástroj na poskytovanie záruk a verejno-súkromné partnerstvá o dostupnosti).

Riadiaca skupina vydala konkrétne návrhy, ktoré umožňujú zladíť rešpektovanie životného prostredia a realizáciu infraštruktúry.

²⁴ Predovšetkým Veľká Británia, Fínsko, Holandsko, Maďarsko, Česká republika a Francúzsko.

Práce riadiacej skupiny zároveň umožnili rozpoznať osobitné akčné body: riadiaca skupina odporúča:

- pokračovať v snahe o synergiu medzi transeurópskymi sieťami s cieľom dokončiť šírenie príručky s osvedčenými postupmi;
- rozvíjať synergie medzi cieľmi kohéznej politiky a prioritami stanovenými v rámci transeurópskych sietí;
- prípadne hodnotiť potrebu alternatívnych riešení, ktoré by umožnili rozdeliť platby za dostupnosť na viacero období finančného rámca, a ak takáto potreba existuje, pripraviť vhodný legislatívny návrh;
- pozorne sledovať vývoj verejno-súkromných partnerstiev a prijať všetky potrebné opatrenia s cieľom podporiť tieto spôsoby financovania;
- realizovať prioritné projekty TES v stanovených lehotách a zároveň prostredníctvom mechanizmov vytvorených právnymi predpismi Spoločenstva zabezpečiť uplatňovanie environmentálneho práva; príručka uvedená v prílohe je k tomu užitočným príspevkom.