



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 21.3.2007  
COM(2007) 135 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE**

**Vseevropska omrežja: Za celostni pristop**

{SEC(2007) 374}

## Vsebina

1.	Uvod.....	3
2.	Vseevropska omrežja: stanje konec leta 2006 .....	3
2.1.	Vseevropska prometna omrežja .....	3
2.2.	Vseevropska energetska omrežja .....	5
2.3.	Vseevropska telekomunikacijska omrežja .....	6
3.	Vidiki, ki jih pokriva usmerjevalna skupina .....	7
3.1.	Sinergije med vseevropskimi omrežji .....	7
3.2.	Spoštovanje okolja in vseevropska omrežja .....	9
3.3.	Izkoriščanje novih tehnologij v vseevropskem prometnem omrežju.....	10
3.4.	Financiranje vseevropskih omrežij .....	11
3.4.1.	Kombiniranje različnih sredstev .....	11
3.4.2.	Financiranje velikih prednostnih projektov .....	12
3.4.3.	Javno-zasebna partnerstva.....	12
4.	Sklep.....	15

## 1. UVOD

Razvoj, povezovanje ter boljša vključevanje in usklajevanje razvoja evropskih energetskih, prometnih in telekomunikacijskih infrastruktur so ambiciozni cilji, ki se pojavljajo v Pogodbi<sup>1</sup> in smernicah za rast in delovna mesta<sup>2</sup>.

Vseevropska prometna, energetska in telekomunikacijska omrežja so kot ožilje naših gospodarstev. Če ne delujejo dobro, je tudi konkurenčnost slaba. Njihov razvoj je bistvenega pomena za strategijo sedanje Komisije glede rasti in delovnih mest.

Vseevropska omrežja (TEN) prispevajo tudi h krepitvi konkurenčnosti Unije, in sicer z obsežnimi industrijskimi programi, ki so strateškega pomena za neodvisnost Unije, kot so GALILEO, ERTMS in SESAR. TEN s telekomunikacijskimi omrežji omogoča tudi lažje razširjanje in učinkovito uporabo informacijskih in komunikacijskih tehnologij, z energetskimi omrežji pa zanesljivost oskrbe. Poleg tega je trajnostna raba virov bistveni del politike TEN, saj imajo načini, ki so najbolj prijazni do okolja, med prednostnimi načrti privilegiran položaj.

Na pobudo predsednika je Komisija 20. julija 2005 oblikovala usmerjevalno skupino, sestavljeno iz članov Kolegija, ki jih posebej zadeva problematika vseevropskih omrežij.

Skupino, ki ji predseduje komisar, pristojen za promet, sestavljajo komisarji, pristojni za informacijsko družbo, okolje, gospodarske in monetarne zadeve, regionalno politiko, finančno načrtovanje in proračun, notranji trg ter energetiko.

Skupina je bila pooblaščen, da določi pristop za boljše usklajevanje različnih pomoči Skupnosti za podporo uresničitvi vseevropskih prometnih, energetskih in telekomunikacijskih omrežij.

Sporočilo predstavlja pregled stanja za vsakega izmed treh vseevropskih omrežij: za promet, energetiko in telekomunikacije. Nadalje obravnava posebne vidike, ki so se razvili med srečanji usmerjevalne skupine.

## 2. VSEEVROPSKA OMREŽJA: STANJE KONEC LETA 2006

Razvoj vseevropskih omrežij je bistveni element oblikovanja notranjega trga in okrepitve ekonomske in socialne kohezije. Zato morajo biti ukrepi Skupnosti namenjeni pospeševanju medsebojnega povezovanja in interoperabilnosti nacionalnih omrežij ter tudi dostopa do teh omrežij<sup>3</sup>.

### 2.1. Vseevropska prometna omrežja

Moderne prometne infrastrukture, s katerimi je prevoz blaga in potnikov med državami članicami hitrejši in lažji, omogočajo rast konkurenčnosti Unije.

---

<sup>1</sup> Členi 154, 155 in 156 Pogodbe.

<sup>2</sup> Smernice za rast in delovna mesta (2005–2008) št. 9, 10, 11 in 16.

<sup>3</sup> Člen 154 Pogodbe.

Na Evropskem Svetu v Essnu je bilo določenih 14 prednostnih projektov, ki so bili vključeni v prvo Odločbo Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) leta 1996<sup>4</sup>. Ta seznam je bil leta 2004 dopolnjen, da je upošteval širitev EU za 10 oziroma 12 novih držav članic. TEN-T odslej vključuje 30 prednostnih projektov, ki jih je treba izvesti do leta 2020. Nedavno je Komisija tudi poudarila potrebo po razširitvi teh vseevropskih prometnih omrežij na sosednje države<sup>5</sup>.

Izvedba teh obsežnih projektov glede na začetni časovni načrt zaostaja. Vendar pa so bili pomembni projekti kljub temu zaključeni ali pa bodo do leta 2007: stalna povezava Øresund (povezuje Švedsko z Dansko, dokončana leta 2000), letališče Malpensa (Italija, dokončano leta 2001), železniška proga Betuwe (povezuje Rotterdam z nemško mejo, dokončana leta 2007) ali pa PBKAL (TGV Pariz–Bruselj/Bruselj–Köln–Amsterdam–London, dokončan leta 2007).

Izmed 30 prednostnih projektov jih je 18 železniških, 2 pa vezana na celinske plovne poti in pomorski promet. Tako je bila pomembna prednost namenjena prevoznim načinom, ki so najbolj prijazni do okolja.

Izvedba vseevropskih prometnih omrežij zahteva pomembna finančna vlaganja. Samo za prednostne projekte so potrebne naložbe v višini potrebnih 280 milijard EUR, celotni strošek vseevropskega omrežja pa znaša 600 milijard EUR. Da bi se spoštovalo rok leta 2020, so samo za financiranje prednostnih projektov za obdobje finančnega načrtovanja 2007–2013 potrebne naložbe v višini 160 milijard EUR. Karti v Prilogi I k temu sporočilu prikazujeta razvoj 30 prednostnih projektov do danes in do konca obdobja večletnega finančnega okvira leta 2013. Ti dve karti jasno kažeta, kakšen del omrežja je še nedokončan in katera prizadevanja je do leta 2013 še treba izpolniti za spoštovanje sprejetih obveznosti.

V obdobju finančnega načrtovanja 2000–2006 naslednji trije finančni instrumenti predstavljajo finančni prispevek Evropske unije k uresničitvi TEN-T:

- Proračun v višini 4,2 milijarde EUR, ki je bil dodeljen za razvoj vseevropskega prometnega omrežja za obdobje finančnega načrtovanja 2000–2006. Subvencije, ki so bile odobrene na podlagi veljavne finančne uredbe TEN-T<sup>6</sup>, so omogočile sofinanciranje navedenih projektov v višini največ 10 % za nacionalne odseke in največ 20 % za čezmejne odseke.
- Vseevropska prometna omrežja so bila upravičena tudi do 16 milijard EUR iz Kohezijskega sklada. Iz Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) je bilo 34 milijard EUR vloženi v promet, del tega (naložbe v železniške, cestne, avtocestne, pristaniške infrastrukture ...) je bilo namenjenih za TEN-T.
- Posojila Evropske investicijske banke (EIB) v višini 37,9<sup>7</sup> milijarde EUR.

---

<sup>4</sup> Odločba 1692/96/ES, (UL L 228, 9.9.1996).

<sup>5</sup> COM(2007) 32, 31.1.2007.

<sup>6</sup> Uredba (ES) št. 807/2004 z dne 21. aprila 2004, (UL L 143, 30.4.2004).

<sup>7</sup> EU 15 (2000–2004): 24 301 milijonov EUR + EU-25 (2005–2006): 6 821 in 6 850 milijonov EUR.

Med večletnim finančnim okvirom 2007–2013 je bil za razvoj vseevropskega prometnega omrežja dodeljen znesek 8,013 milijarde EUR. Na Svetu je bil 12. decembra 2006 dosežen politični sporazum glede predloga uredbe<sup>8</sup> za dodelitev finančne pomoči vseevropskim prometnim in energetskega omrežjem za obdobje 2007–2013. Predlog uredbe predvideva raven sofinanciranja Skupnosti v višini 50 % za študije in najvišje ravni med 10 in 30 % glede na vrsto projekta.

ESRR in Kohezijski sklad bodo še naprej glavni viri pomoči Skupnosti za sofinanciranje projektov vseevropskega prometnega omrežja med obdobjem načrtovanja 2007–2013.

Sredstva, ki jih ponuja kohezijska politika, bo treba v celoti izkoristiti, saj je veliko število prednostnih projektov na območjih, ki bodo navedeno politiko izkoriščali le v majhni meri. Enako kot za obdobje 2000–2006 bo za sofinanciranje projektov na področju prometa na voljo več deset milijard EUR preko različnih finančnih instrumentov evropske regionalne politike, od tega okoli 35 milijard EUR iz Kohezijskega sklada, ki bi jih bilo treba v glavnem naložiti v prednostne projekte. Delež sredstev, namenjenih za spodbudo (do 85 %), bo prispeval k lažjemu finančnemu načrtovanju projektov ter s tem k izvršitvi del v skladu s časovnim načrtom, predvidenim v smernicah o TEN-T. Države članice, ki izpolnjujejo pogoje Kohezijskega sklada, in regije, ki izpolnjujejo pogoje kovergenčnega cilja Evropskega sklada za regionalni razvoj, so pozvane k uporabi tega instrumenta za uresničitev prednostnih projektov na svojem ozemlju<sup>9</sup>.

Na splošno mora biti prispevek Skupnosti pri izvedbi vseevropskega prometnega omrežja osredotočen na čezmejne odseke in ozka grla.

EIB bo še naprej financirala prometno infrastrukturo s posojili in s posebnim jamstvenim instrumentom v višini 500 milijonov EUR iz lastnih sredstev EIB in 500 milijonov EUR iz proračuna vseevropskega prometnega omrežja (kar predstavlja 6,25 % vseh sredstev).

## **2.2. Vseevropska energetska omrežja**

Skupnost je pred nedavnim sprejela smernice za posodobitev vseevropskih energetskih omrežij<sup>10</sup>. Za projekte evropskega interesa je bilo označenih 32 projektov s področja električnih omrežij in 10 projektov s področja plinskih omrežij. To so projekti, ki jih je treba izvesti prednostno, saj so bistveni za vzpostavitev energetskega omrežja na evropski ravni.

Zmogljivost plinskih omrežij mora biti prilagojena za zagotovitev varnosti in raznovrstnosti uvoza iz Norveške, Rusije, črnomskega bazena, Sredozemlja in Bližnjega in Srednjega vzhoda.

---

<sup>8</sup> COM(2006) 245.

<sup>9</sup> Prej navedena Odločba 884/2004/ES, člen 19(2)(a) in (c) – (UL L 201, 7.6.2004).

<sup>10</sup> Odločba 1364/2006/ES, (UL L 262, 22.9.2006).

EU bo morala do leta 2013 vložiti vsaj 30 milijard EUR v infrastrukturo (6 milijard za prenos električne energije, 19 milijard za plinsko cevovodno omrežje in 5 milijard za terminale za utekočinjeni zemeljski plin – LNG), če želi izpolniti prednostne naloge iz smernic o TEN-E. Tako je na primer ocenjeno, da bo za večje napajanje omrežja z električno energijo iz obnovljivih virov in za vračunavanje izravnalnih stroškov vmesnih proizvajalcev letno treba nameniti okoli 700 do 800 milijonov EUR. Med letoma 2000 in 2006 je bilo v okviru proračuna TEN približno 140 milijonov EUR vloženi v vseevropska energetska omrežja. Za finančni okvir 2007–2013 je v Uredbi TEN, ki je v postopku odobritve, predviden znesek 155 milijonov EUR. Ta znesek je glede na izzive in potrebe zelo omejen. Proračun bo prispeval zlasti k sofinanciranju študij. Potrebna bodo dodatna sredstva kohezijske politike in Evropske investicijske banke.

Prednostni načrt medsebojnega povezovanja, sprejet 10. januarja 2007, vsebuje bilanco razvoja prednostnih projektov in poleg finančnih težav analizira tudi ovire za izvedbo navedenih projektov. V načrtu je izdelana strategija, ki temelji na 4 konkretnih ukrepih: pregled najpomembnejših infrastruktur, ki se srečujejo z resnimi težavami, imenovanje evropskih koordinatorjev, usklajeno načrtovanje na regionalni ravni in uskladitev postopkov odobritve.

Evropski svet je 9. marca 2007 potrdil ta pristop in zlasti poudaril pomen razvoja medsebojnega povezovanja omrežij. Svet je podprl predlog Komisije za imenovanje evropskih koordinatorjev in jo je pozval k pripravi predlogov za izboljšanje upravnih postopkov odločanja.

### **2.3. Vseevropska telekomunikacijska omrežja**

Postopno odpiranje telekomunikacijskih storitev konkurenci od leta 1988 dalje je imelo pomembne učinke. Povečanje konkurence je spodbudilo naložbe in inovacije, pojavile so se nove storitve, cene za potrošnike pa so se pomembno znižale.

Potem ko so se storitve liberalizirale, so se telekomunikacijska omrežja v Evropi razvijala v glavnem s komercialnimi naložbami. Kljub zmanjšanju v obdobju 1999–2001 so bile naložbe pomembne. Tako so leta 2005 naložbe v osnovna sredstva obsegale več kot 45 milijard EUR, od tega 25 milijard v fiksno infrastrukturo, kar že tretje zaporedno leto pomeni letno povečanje za več kot 5 %.

Naložbe so trenutno osredotočene na posodobitev obstoječih omrežij v omrežja naslednje generacije, na razvoj mobilnih telefonov tretje generacije in drugih brezžičnih infrastruktur ter na zagotavljanje širokopasovnega dostopa na podeželskih območjih EU. Naložbe se lahko nanašajo na postavitve omrežij optičnih vlaken, pri katerih stroški gradbenih del in napeljave v stavbah predstavljajo 70 % uvajalnih stroškov. Izgradnja železniških prog, cest in energetskih vodov lahko olajša uvedbo teh omrežij v slabo oskrbovana področja.

Sporočilo „Premoščanje širokopasovne vrzeli“<sup>11</sup> izpostavlja razlike med urbanimi in podeželskimi območji ter države članice poziva, da sprejmejo konkretne ukrepe in določijo cilje za zmanjšanje teh razlik do leta 2010. Če so na trgu zaznavne pomanjkljivosti, se ob strogem spoštovanju predpisov o telekomunikacijah in pravil o državni pomoči spodbuja državna pomoč. Začetek naslednjega obdobja načrtovanja politik na področju kohezije in razvoja podeželja lahko predstavlja lepo priložnost za naložbe v širokopasovni dostop v regionalnih in podeželskih območjih.

Kot pripomoček pristojnim organom je potrebno kartiranje obstoječih infrastruktur, da bodo bolje ocenili infrastrukturne potrebe in izkoristili tekoča gradbena dela. Organi, ki so pristojni za obstoječe velike projekte na prometnem in energetskem področju, bi morali upoštevati potrebe telekomunikacijske infrastrukture in ob upoštevanju obstoječih infrastruktur izvajati ustrezne ukrepe na področjih načrtovanja in proračuna. Poleg tega je potrebno boljše usklajevanje drugih virov financiranja (strukturni skladi, Sklad za razvoj podeželja, skladi TEN in nacionalna sredstva), da se vzpostavi usklajeno načrtovanje in dokonča pokritost s širokopasovnim dostopom.

### **3. VIDIKI, KI JIH POKRIVA USMERJEVALNA SKUPINA**

Usmerjevalna skupina komisarjev „za vseevropska omrežja“ se je od ustanovitve 7. decembra 2005 sestala šestkrat. Skupina se je ukvarjala z vprašanji sinergij med vseevropskimi omrežji, načinov financiranja in njihove porazdelitve med različnimi finančnimi instrumenti Skupnosti. Prav tako so se ukvarjali tudi s splošnejšimi temami (TEN in okolje, razvoj novih finančnih instrumentov Skupnosti).

#### **3.1. Sinergije med vseevropskimi omrežji**

Ali je v interesu Unije, da zlasti v novih državah članicah, kjer so infrastrukturne potrebe velike, spodbuja izgradnjo kombiniranih infrastruktur?

Kombinacija železnice in ceste se je izkazala za učinkovito<sup>12</sup>: uporaba omejenih površin, skupni gradbeni objekti, omejena vizualni učinek in razkositost ozemlja, ukrepi za zmanjšanje vpliva skupnih infrastruktur (protihrupna zaščita, prehodi za majhne in velike živali). Za kombinirane infrastrukture obstajajo realne možnosti za zmanjšanje stroškov in vpliva na okolje.

Izvedena je bila študija<sup>13</sup> o možnostih razvoja ostalih kombinacij (napeljati visokonapetostni daljnovid skozi železniški predor, dodati telekomunikacijsko napeljavo železniški progi). Opravljena je bila analiza tehnične izvedljivosti, vpliva na stroške projekta in zapletenosti postopkov. V nadaljevanju so predstavljene ugotovitve analize.

---

<sup>11</sup> Sporočilo Komisije COM(2006) 129, 20.3.2006.

<sup>12</sup> Nekatere države članice so uvedle pravno obveznost za iskanje take sinergije, zlasti Nemčija (Bundesnaturschutzgesetzes, Par.2, Bündelungsgebot).

<sup>13</sup> Synergies between Trans-European Networks, Evaluations of potential areas for synergetic impacts, ECORYS, avgust 2006.

Razen kombinacije plinovoda z ostalimi infrastrukturami, ki se zaradi obsežnosti zahtevanega varovanega območja zdi težko tehnično izvedljiva, obstajajo resnične prednosti medsebojnega kombiniranja ostalih TEN. Najobetavnejše se zdijo sinergije med telekomunikacijskim in prometnim omrežjem. Vsako prometno omrežje se lahko optimizira z lastnim komunikacijskim omrežjem, ki se uporablja za upravljanje prometnega omrežja. V večini primerov so železniška in avtocestna omrežja že opremljena s takimi komunikacijskimi omrežji. V nekaterih primerih je presežna zmogljivost teh omrežij uporabljena za druge namene, na primer za podatkovno komunikacijo. Še vedno pa je redko, da bi se ob začetku izgradnje infrastrukture sistematično poiskale sinergije med omrežjem za upravljanje infrastrukture in telekomunikacijskim omrežjem.

Za medsebojno povezavo električnih omrežij bi bilo mogoče raziskati zanimive možnosti: polaganje visokonapetostnih kablov vzdolž bregov kanalov in rek, medsebojne povezave nizkonapetostnih omrežij (2-krat 25 kV) ob železniških progah za visoke hitrosti, bolj sistematična povezovanja podzemnih visokonapetostnih daljnovodov (300 do 700 kV) ob poteh prometnih omrežij. Ti predlogi ne nadomeščajo takojšnje potrebe po medsebojni povezavi nacionalnih visokonapetostnih omrežij, pač pa so predlog za boljšo povezanost nacionalnih električnih omrežij na daljši čas, skupaj s trajanjem izvedbe velikih infrastrukturnih projektov.

Do sinergij lahko pride tudi na ravni postopkov: združijo se lahko študije vpliva, načrtovanje ali izdelava proračuna. Vendar pa se lahko vzporedno načrtovanje dveh vrst infrastruktur, urejenih z različnima zakonodajama in proračunskima postopkoma, ki imata različna življenjska cikla in obdobja izgradnje, kljub vsemu izkaže za zapleteno.

### **Sklep:**

Skupina predlaga, da se prizadevanja za možne sinergije med različnimi vseevropskimi omrežji nadaljujejo. Izdelan bo priročnik, v katerem bodo zbrane dobre prakse in v katerem bodo nosilci projektov dobili informacije o možnih sinergijah med infrastrukturami.

Prednostno je treba raziskati sinergije med projekti, vezanimi na geotermalno energijo, in predori, ki jih je treba zgraditi v okviru vseevropskega prometnega omrežja.

Skupina ocenjuje, da je nujno kartiranje telekomunikacijskih infrastruktur in da bi morale biti telekomunikacijske potrebe upoštevane pri izgradnji prometnih in energetskih omrežij.



### 3.2. Spoštovanje okolja in vseevropska omrežja

Lizbonska strategija za rast in delovna mesta poziva k uresničevanju vseevropskih omrežij s pristopom, ki je skladen s trajnostnim razvojem.

Trideset prednostnih projektov vseevropskega prometnega omrežja v glavnem spodbuja načine prevoza, ki so najbolj prijazni okolju in porabijo najmanj energije, kot so železnica in vodne poti. Dokončanje vseevropskega prometnega omrežja bo pozitivno vplivalo na okolje. S sedanjim trendom bi se emisije CO<sub>2</sub>, ki jih povzroča promet, do leta 2020 povečale za 38 % glede na trenutne ravni. Dokončanje tridesetih prednostnih osi pa bo to povečanje upočasnilo za približno 4 %, kar pomeni zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> za 6,3 tone letno.

Medsebojne povezave nacionalnih energetskih omrežij in povezave obnovljivih virov energije bodo omogočile optimizacijo uporabe zmogljivosti posameznih držav članic in s tem zmanjšanje vplivov na okolje.

Zakonodaja Skupnosti s področja varstva okolja določa jasen okvir, v katerem morajo biti izvedeni glavni projekti. Smernice Skupnosti za razvoj vseevropskega prometnega omrežja se nanjo jasno sklicujejo<sup>14</sup>. Za vsak nov program infrastrukture je treba izvesti strateško okoljsko presojo<sup>15</sup> in oceniti vsak projekt posebej<sup>16</sup>. Navedena dvojna obveza omogoča čim boljšo izvedbo večjih infrastrukturnih projektov z okoljskega vidika. Navedene analize pa se istočasno lahko uporabijo kot okvir za preučitev možnih sinergij.

Vsak projekt mora poleg navedenih okoljskih analiz spoštovati tudi zakonodajo Skupnosti v zvezi s hrupom, vodo ter varovanjem rastlinstva in živalstva<sup>17</sup>. Če se ugotovijo vplivi na katerega od navedenih vidikov, je treba poiskati alternativne možnosti, da se kar najbolje zagotovi spoštovanje okoljskega prava. Če nobena alternativna možnost projekta javnega interesa ne predstavlja optimalne rešitve v skladu z zakonodajo Skupnosti, se lahko sprejmejo izravnalni ukrepi, ki omogočajo izvedbo projekta z nadomestitvijo morebitnega negativnega vpliva. V Prilogi 2 so opredeljeni pogoji, v katerih so takšni ukrepi možni.

#### **Sklep:**

Za uskladitev razvoja vseevropskih prometnih omrežij s spoštovanjem obveznosti Evropske unije glede okoljskega prava je potrebno okrepljeno sodelovanje med različnimi zadevnimi službami Komisije. V ta namen je bil sestavljen referenčni dokument, ki je priložen temu sporočilu.

---

<sup>14</sup> Zgoraj navedena Odločba 884/2004/ES, člen 8.

<sup>15</sup> Strateška okoljska presoja (SOP) – Direktiva 2001/42/ES o presoji vplivov nekaterih načrtov in programov na okolje.

<sup>16</sup> Presoja vplivov na okolje (PVO) – Direktiva 85/337/EGS, kakor je bila spremenjena z direktivama 97/11/ES in 2003/35/ES o presoji vplivov nekaterih javnih in zasebnih projektov na okolje.

<sup>17</sup> Direktiva „Ptice“ (79/409/EGS), direktiva „Habitati“ (92/43/EGS) in okvirna direktiva za vodo (2000/60/ES).

### 3.3. Izkoriščanje novih tehnologij v vseevropskem prometnem omrežju

V vmesnem pregledu nedavno odobrene Bele knjige Evropske komisije o prometni politiki iz leta 2001<sup>18</sup> je priznana možna vloga novih tehnologij za zagotovitev varnega in trajnostnega prevoza ljudi in blaga. V sedmem okvirnem programu za raziskave in razvoj (2007–2013) tehnološke inovacije na področju prometa neposredno prispevajo k evropskim prednostnim nalogam na področju konkurenčnosti, okolja in socialne politike.

Med najbolj obetavnimi prednostnimi področji je treba omeniti inteligentne transportne sisteme (ITS), ki informacijske, komunikacijske, navigacijske in pozicionirne tehnologije vključujejo v prometne infrastrukture in vozila ter jih tako dajejo na voljo uporabnikom.

Na naložbe v ITS je treba gledati kot na bistveni strateški element vseh novih projektov na področju vseevropskega prometnega omrežja kot tudi projektov, katerih namen je posodobitev obstoječih omrežij in povezav. ITS so poleg tega orodje za razvoj „smodalnosti“ in okoljske trajnosti.

Primeri uspešne uporabe ITS na področju omrežij so npr. sistemi za nadzor in upravljanje cestnega prometa (evropski regionalni projekti, ki so vključeni v okvirni večletni program TEMPO 2001–2006), sistemi za nadzor rečne plovbe (RIS – rečne informacijske storitve – in omrežje SafeSeaNet) ter evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). Začeli so se razvijati tudi tako imenovani sistemi sodelovanja, ki temeljijo na komunikaciji vozilo–vozilo ali vozilo–infrastruktura, ter sistemi natančnega pozicioniranja (pobuda i2010 – „inteligentni avtomobil“). Dolgoročno bodo navedeni sistemi veliko pripomogli k razvoju varnega in okolju prijaznega prevoza. In navsezadnje, ko bo GALILEO, evropski projekt za satelitsko navigacijo, leta 2010 postal operativen, bo zelo izboljšal storitve navigacije, pozicioniranja in datiranja za vse vrste prevoza. ITS vključujejo tudi storitve za končne uporabnike, zlasti zagotavljanje prometnih in potovalnih informacij v realnem času (RTTI), s čimer se lahko skrajša čas potovanja, izboljša varnost in spodbuja samomodalnost.

V Evropi sistemi in storitve inteligentnega prevoza kljub dokazanim koristim v mnogih regijah ne obstajajo ali so pomanjkljivi. V obdobju 2007–2013 se mora Evropa osredotočiti na njihovo obsežno uvedbo. Javni organi bi morali izkoristiti uporabo novih tehnologij za uresničevanje operativnih ciljev in tako ustvariti dovolj velik trg za nove proizvode, ki so vezani na ITS.

---

<sup>18</sup> Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu - Naj Evropa ostane v gibanju - Trajnostna mobilnost za našo celino - Vmesni pregled Bele knjige Evropske komisije o prometu iz leta 2001 – COM(2006) 314.

### **Sklep:**

Skupina meni, da je uporaba novih tehnologij v vseevropskih prometnih omrežjih učinkovito orodje za povečanje varnosti ter zmanjšanje zastojev in vplivov prometa na okolje.

Skupina predlaga, da se naložbe v inteligentne transportne sisteme (ITS), ki na splošno pomenijo majhen odstotek stroškov infrastrukture, že od samega začetka vključijo v načrtovanje vseh novih projektov na področju TEN-T in se obravnavajo kot bistveni element vseh projektov za izboljšanje in modernizacijo infrastruktur.

### **3.4. Financiranje vseevropskih omrežij**

Uskladiti je treba različne vire financiranja in razviti nove mehanizme, ki bodo izboljšali financiranje na splošno in sofinanciranje teh infrastruktur s strani Skupnosti.

#### *3.4.1. Kombiniranje različnih sredstev*

Komisija se nenehno ukvarja z vprašanjem kumulacije sredstev Skupnosti iz različnih virov za isti projekt. To vprašanje je Računsko sodišče izpostavilo v svojih poročilih o izvajanju vseevropskih omrežij s strani Komisije.

Usmerjevalna skupina je sklenila, da mora biti možnost kakršne koli kumulacije subvencij iz različnih skladov Skupnosti izključena. Za zagotovitev finančne transparentnosti in v skrbi za dobro finančno poslovanje finančna uredba in/ali temeljni sektorski akti, ki so že bili sprejeti ali so v postopku sprejetja, izključujejo kumulacijo različnih finančnih instrumentov Skupnosti za isti ukrep.

Pri operativnih programih, ki so deležni finančne pomoči iz strukturnih skladov ali Kohezijskega sklada, drugi finančni instrumenti Skupnosti ne morejo nadomestiti zahtevanega nacionalnega sofinanciranja.

Izdatki v okviru projekta, vključenega v operativni program, ki je deležen finančne pomoči iz strukturnih skladov ali Kohezijskega sklada, se ne morejo financirati iz drugih finančnih instrumentov Skupnosti. To pomeni, da se npr. izdatki za opremo ERTMS ali elektrifikacijo železniške proge, ki ne prejemajo finančne pomoči iz strukturnih skladov ali Kohezijskega sklada, lahko financirajo s sredstvi, dodeljenimi za vseevropska omrežja. Graditev železniške proge bi se lahko financirala iz Evropskega sklada za regionalni razvoj ali iz Kohezijskega sklada. Lahko pa se projekte tudi razdeli na regionalne odseke, ki se lahko sofinancirajo iz Evropskega sklada za regionalni razvoj ali Kohezijskega sklada ali pa s sredstvi, dodeljenimi za vseevropska omrežja.

Ko bo torej Komisija dodelila pomoč za vseevropska omrežja, bo preverila, ali so projekti že prejeli pomoči iz strukturnih skladov ali Kohezijskega sklada.

Po posvetovanju z Računskim sodiščem bo Komisija objavila tudi smernice, namenjene državam članicam, o načinu kombiniranja različnih instrumentov financiranja.

Zaradi te prepovedi dvojnega financiranja bodo morale države članice izbrati finančni instrument, v okviru katerega bodo zaprosile za finančno pomoč Skupnosti, glede na stopnjo pomoči, ki jo instrument nudi, in prednost zadevnih projektov. Zato se države članice, ki so upravičene do sredstev iz Kohezijskega sklada, in regije, upravičene do konvergenčnega cilja, poziva, da za sofinanciranje velikih infrastrukturnih projektov prednostno uporabijo navedene instrumente.

**Sklep:**

Usmerjevalna skupina je potrdila potrebo po ohranitvi usklajenega pristopa s pomočjo različnih pravnih instrumentov. Načelo nekumulacije je sedaj natančno določeno v zakonodaji Skupnosti, kar je neposreden odgovor na pripombe Računskega sodišča.

*3.4.2. Financiranje velikih prednostnih projektov*

Zamude pri izvedbi prednostnih projektov na področju prometa so zlasti posledica težavne uskladitve pravil za dodelitev subvencij Skupnosti iz naslova proračuna za vseevropska omrežja z dejanskimi finančnimi potrebami velikih prednostnih projektov.

Nova Uredba TEN bo omogočila boljše sofinanciranje velikih čezmejnih projektov, ki so tehnično in finančno zapleteni. Čeprav njihova izvedba zajema več finančnih okvirov, je sofinanciranje Skupnosti možno: odločba o dodelitvi sredstev se lahko sprejme znotraj finančnega okvira, izplačila pa se lahko opravijo zunaj tega okvira v skladu z napredovanjem del zadevnega projekta.

Če se rešitev, ki je opredeljena v novi Uredbi TEN in ki omogoča večletna financiranja z letnimi tranšami, ne bo izkazala za skladno s potrebami, bodo preučene druge možnosti.

*3.4.3. Javno-zasebna partnerstva*

Javno-zasebna partnerstva omogočajo javnim organom, da naloge javne službe prenesejo na zasebno podjetje. Prednosti uporabe javno-zasebnih partnerstev so številne: boljši nadzor stroškov (izgradnje in poslovanja) in večja verjetnost, da bodo dela zaključena v rokih. Zlasti pa se del tveganja prenese na zasebnega partnerja: zasebni partner poleg tveganja izgradnje lahko prevzame poslovno tveganje ali tveganje razpoložljivosti. Ta prenos tveganja je zelo pomemben pri izračunu javnega dolga ali primanjkljaja. V začetku leta 2004 je bila objavljena odločba Eurostata o izračunu „zasebnih naložb“ v okviru javno-zasebnih partnerstev glede na javni dolg<sup>19</sup>. Če zasebni partner prevzame tveganje izgradnje ter tveganje razpoložljivosti ali poslovno tveganje, se zasebnih naložb ne sme upoštevati pri izračunu javnega dolga.

<sup>19</sup> Odločba ESTAT z dne 11. februarja 2004.

Da bi se upošteval hiter razvoj javno-zasebnih partnerstev, so bila organizirana posvetovanja o spremembi zakonodaje Skupnosti v zvezi z javnimi naročili. Komisija je leta 2004 sprejela zeleno knjigo o javno-zasebnih partnerstvih. Novembra 2005 je napovedala možno zakonodajno pobudo za razvoj pravnega okvira koncesij, da se zagotovi večja pravna varnost in istočasno ohrani zadostna prilagodljivost za številne oblike obstoječih javno-zasebnih partnerstev.

Evropska investicijska banka skupaj s Komisijo in drugimi zainteresiranimi stranmi trenutno vzpostavlja evropski strokovni center za javno-zasebno partnerstvo („European PP Expertise Centre“). Navedeni center naj bi bil evropski vir informacij za javni sektor za izmenjavo najboljših praks s področja javno-zasebnih partnerstev in razvoj zmogljivosti javnega sektorja za izvajanje projektov javno-zasebnega partnerstva.

#### 3.4.3.1. Javno-zasebna partnerstva na podlagi tveganja v zvezi z obsegom povpraševanja: jamstveni instrument

Na zahtevo Evropskega sveta iz decembra 2003 sta Komisija in Evropska investicijska banka analizirali morebitne koristi razvoja evropskega jamstvenega instrumenta. V začetku leta 2005 je Komisija v dveh sporočilih Svetu<sup>20</sup> potrdila prednosti takšnega jamstvenega instrumenta za olajšanje in spodbujanje financiranj vseevropskih prometnih omrežij prek javno-zasebnih partnerstev. Načelo takšnega instrumenta je bilo medtem vključeno v novo Uredbo TEN za obdobje 2007–2013. Instrument za posojilna jamstva bi podpiral javno-zasebna partnerstva, ki temeljijo na tveganju v zvezi z obsegom povpraševanja (npr. partnerstva v obliki koncesije), tako da bi zmanjšal tveganja, povezana z nezadostnimi prihodki v prvih letih delovanja projekta. Uporabljal bi se zlasti pri koncesijskih pogodbah.

Evropska investicijska banka odobri jamstvo finančni ustanovi, ki upravičencu dodeli zagotovljeno posojilo za obdobje lansiranja projekta, da se zagotovi servisiranje dolga za prednostne kredite. Komisija in Evropska investicijska banka skupaj prispevata za pokritje pričakovanih izgub in za dodelitev kapitala, predvidenih za ta jamstva. Jamstvo se aktivira samo, če so prihodki premajhni za servisiranje privilegirane dolga („prednostna posojila“)<sup>21</sup>. Jamstvo ne bi odpravilo tveganja za prednostne upnike, bi pa pomenilo boljše kritje za servisiranje prednostnega dolga in s tem povečalo verjetnost najemanja posojil s strani zasebnih partnerjev za projekte.

---

<sup>20</sup> COM(2005) 75 „Poročilo o izvedljivosti glede instrumenta EU za posojilna jamstva za projekte vseevropskega prometnega omrežja“; COM(2005) 76 „Koncept zasnove instrumenta za kreditna jamstva EU za projekte vseevropskega prometnega omrežja“; SEC(2005) 323 „Instrument EU za posojilna jamstva za projekte vseevropskega prometnega omrežja.“

<sup>21</sup> „Prednostni dolg“ (senior debt) je dolg, ki je deležen posebnih jamstev in katerega odplačilo ima prednost pred drugimi tako imenovanimi „podrejenimi“ dolgovi. Gre torej za privilegirani dolg.

Če bi bilo jamstvo aktivirano, bi Evropska investicijska banka dobila finančno terjatev, ki bi bil podrejen<sup>22</sup> prednostnim terjatvam in imela prednost pred običajnimi delničarji. Ta dodaten dolg, imenovan tudi „mezzanine“<sup>23</sup>, je treba odplačati z obrestmi takoj, ko to omogočajo prihodki projekta in ko so bili izplačani prednostni upniki. Višina jamstva bo določena tako, da bo odražala prevzeto tveganje in stroške za njegovo upravljanje.

Finančni vzvod instrumenta predstavlja 4- do 6-kratno vrednost prispevka Komisije v višini 500 milijonov EUR, kar neposredno jamči zagotovljena posojila v višini od 2 do 3 milijarde EUR. V kombinaciji z enakim prispevkom Evropske investicijske banke, tj. 500 milijonov EUR, bi lahko podprl prednostni dolg v višini več kot 20 milijard EUR. Navedeni prispevek bo izveden po potrebi glede na število in finančni obseg projektov, ki jih bo instrument pokrival.

Podrobnosti o izvajanju instrumenta so določene v prilogi k finančni uredbi TEN-T, o kateri trenutno razpravljata Evropski parlament in Svet. Pogodba o upravljanju med Komisijo in Evropsko investicijsko banko se že pripravlja, tako da bo instrument lahko začel že z letom 2007.

#### 3.4.3.2. Javno-zasebna partnerstva na podlagi tveganja razpoložljivosti: uvedba posebne oblike podpore

Če zasebni vlagatelj poleg tveganj izgradnje prevzame tveganje razpoložljivosti, sam zagotoviti začetna sredstva, zgradi infrastrukturo in se odplača s prejemanjem dolgoročnih plačil (npr. 30 let). Vendar pa so navedena plačila odvisna od ravni razpoložljivosti infrastrukture: lahko se zmanjšajo, če opravljena storitev ne doseže določene ravni.

Javno-zasebna partnerstva, ki temeljijo na tveganju razpoložljivosti, se lahko izvajajo na dva načina:

- (1) mešano, kjer plačila za razpoložljivost pokrivajo le del naložbe, drugi del pa se financira klasično s subvencijami v fazi izgradnje. Ta prvi finančni dogovor ni problematičen, kar zadeva Uredbo TEN, saj se prispevek EU lahko omeji izključno na del neposredne subvencije;
- (2) izključno v obliki pritoka rednih plačil v obdobju, določenem za vračilo stroškov infrastrukture zasebnemu vlagatelju.

Veliko držav<sup>24</sup> je izrazilo zanimanje za drugi finančni dogovor. Vendar obdobje med odločitvijo o sofinanciranju (pred začetkom izgradnje) in začetkom plačil razpoložljivih sredstev (v fazi poslovanja) zajema več let. Poleg tega je treba ta plačila izvršiti preko celotnega obdobja finančnega dogovora (npr. 20 ali 30 let). Komisija, nenaklonjena sprejemanju odločitev o financiranju, ki več let ne bi bilo zaključeno, je do sedaj zavračala podporo tej vrsti finančnih dogovorov.

---

<sup>22</sup> Dolg je podrejen, če je njegovo odplačilo odvisno od prvotnega odplačila drugih upnikov. Podrejeni upniki seveda zaradi sprejetega dodatnega tveganja zahtevajo višje obrestne mere od ostalih upnikov.

<sup>23</sup> „Mezzanine“ (vmesni dolg) je dolg, ki se umešča med prednostni dolg in lastniški kapital. V tem primeru je vlagatelj torej odplačan šele, ko so odplačani vsi obroki prednostnega dolga.

<sup>24</sup> Zlasti Združeno kraljestvo, Finska, Nizozemska, Madžarska, Češka in Francija.

Da bi ob upoštevanju splošne finančne uredbe rešili ta problem, je bila Uredba TEN spremenjena tako, da podpora Skupnosti osredotoča na začetno fazo plačil razpoložljivih sredstev in tako zagotavlja, da država članica za plačila razpoložljivih sredstev najprej uporabi podporo Skupnosti.

**Sklep:**

Novi jamstveni instrument bi moral kmalu predstavljati enega od novih instrumentov, ki so na voljo za spodbujanje uresničitve vseevropskih omrežij.

Javno-zasebna partnerstva na podlagi tveganja razpoložljivosti bodo sestavni del oblik subvencij, ki bodo upravičene do finančne podpore Skupnosti v skladu z novo uredbo za TEN-T in TEN-E. Če bo Komisija spremljala izvajanje tega novega instrumenta, se bo po potrebi omogočila razširitev spremljanja na druge finančne instrumente Skupnosti, kot na primer na instrumente kohezijske politike.

#### 4. SKLEP

Zelo plodno sodelovanje v okviru usmerjevalne skupine je hitro vodilo do konkretnih rezultatov: pravnih instrumentov, medsektorskega sodelovanja, preglednosti ukrepov Skupnosti.

Razprave v okviru usmerjevalne skupine so omogočile boljšo usklajenost določb različnih zakonodajnih instrumentov, ki so v pripravi za novo obdobje finančnega načrtovanja 2007–2013; pri tem gre za pravila, ki se uporabljajo za kombinacije različnih finančnih instrumentov, in za razvoj inovativnih finančnih instrumentov. Pravno pojasnilo v zvezi z nekumulacijo sredstev Skupnosti, ki ga zahteva Računsko sodišče, bo omogočilo večjo preglednost. Usmerjevalna skupina je prav tako dala novo spodbudo že obstoječemu medsektorskemu sodelovanju, da se zagotovi uporaba tega načela.

Nadaljevati je treba z usklajevanjem za vzpostavitev novih finančnih instrumentov (jamstvenega instrumenta in javno-zasebnih partnerstev na podlagi tveganja razpoložljivosti).

Usmerjevalna skupina je predložila konkretne predloge za uskladitev gradnje infrastrukture z varstvom okolja.

Hkrati je delo usmerjevalne skupine omogočilo opredeliti oporne točke za posebne ukrepe. Usmerjevalna skupina priporoča:

- nadalje iskati sinergije med vseevropskimi omrežji, da bi izdali in razširili priročnik dobrih praks;
- ustvariti sinergije med cilji kohezijske politike in prednostnimi nalogami v okviru vseevropskih omrežij;
- oceniti, kadar je to primerno, potrebo po alternativnih rešitvah za razširitev plačil razpoložljivih sredstev na več obdobjih finančnega okvira ter po potrebi oblikovati ustrezen zakonodajni predlog;

- pozorno spremljati razvoj javno-zasebnih partnerstev in sprejeti vse potrebne ukrepe za spodbujanje teh oblik financiranja;
- ob zagotavljanju uporabe okoljskega prava preko mehanizmov, vzpostavljenih s pravom Skupnosti, v predvidenih rokih uresničiti prednostne projekte TEN; priložena navodila bodo zagotovila koristni prispevek k temu.