Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o obecných předpisech pro udělování finanční podpory Společenství v oblasti transevropských dopravních sítí a energetiky a o změně nařízení Rady č. 2236/95 (ES)

COM(2004) 475 final – 2004/0154 (COD)

(2005/C 234/14)

Dne 9. března 2005 se Rada Evropské unie rozhodla projednat s Evropským hospodářským a sociálním výborem podle článku 156 Smlouvy o založení Evropského hospodářského společenství věc výše uvedenou.

Specializovaná sekce „Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost“, která byla pověřena přípravou podkladů pro Výbor k tomuto tématu, přijala toto stanovisko dne 21. února 2005. Zpravodajem byl **pan RANOCCHIARI**.

Evropský hospodářský a sociální výbor schválil na svém 415. plenárním zasedání dne 10. března 2005 toto stanovisko 112 hlasy pro, 8 hlasů bylo proti a 6 členů se zdrželo hlasování.

1. **Úvod**

1.1 **V roce 2000 se Evropská unie podílela 15 % na celosvětové spotřebě energie,** což ji řadí mezi vedoucí světové dovozce; EU vykazuje druhou nejvyšší spotřebu na světě za Spojenými státy. Poptávka Unie po primární energii vzrostla mezi lety 1990 a 2000 o 10 %. Během téhož období byly revidovány a restrukturalizovány politické a hospodářské systémy řady zástupců deseti nových členských států, což vedlo k sedmnácti procentnímu poklesu jejich poptávky po primární energii. Poptávka po primární energii v rámci evropské pětadvacítky následně průměrně vzrostla o 6 % za poslední dekádu.

1.2 Scénář poptávky po primární energii na období 2000-2030 naopak předpokládá průměrný růst evropské pětadvacítky o 19,3 %, s vyšší mírou 26 % pro deset nových zemí a 18,4 % pro původní patnáctku.

1.3 Zlepšení systémů deseti nových zemí potvrzují trendy energetické intenzity ([1]), u nichž se pro evropskou pětadvacítku v období 2000-2030 předpokládá roční růst o 1,7 %, tj. stejný jako v poslední dekádě (1990-2000). Tato hodnota nicméně odpovídá ročnímu růstu 2,6 % pro deset nových zemí (3,5 % za minulou dekádu) a 1,7 % poklesu u původní patnáctky.

1.4 Je třeba zdůraznit, že tento výhled pro následujících 25 let rovněž předpovídá pokračující závislost na fosilních palivech, jež bude v roce 2020 stále dosahovat téměř 90 %.

1.5 **Doprava,** což je hlavní téma příslušného návrhu nařízení, představuje přibližně 32 % spotřeby energie a také přes 10 % evropského HDP, neboť za posledních 30 let došlo ke zdvojnásobení objemu osobní a nákladní dopravy. Tento sektor v současné době zaměstnává 10 miliónů pracovníků. Do roku 2020 se očekává zdvojnásobení celkového objemu dopravy, v jehož rámci vzroste nákladní doprava o 70 % v zemích původní evropské patnáctky, v deseti nových členských zemích pak zhruba o 100 %. Bude tak pokračovat trend posledních třiceti let, kdy došlo k nárůstu u nákladní dopravy o 185 % a o u osobní 145 %. Natolik bouřlivý růst měl negativní dopad na několik oblastí a projevoval se zejména dopravními zácpami, jež v současnosti představují 0,5 % roční zatížení HDP. U tohoto zatížení se předpokládá růst na dvojnásobek do roku 2010, tedy přibližně na hodnotu 80 miliard EUR. Dopravní zácpy či překážky denně postihují 7 500 km silnic. To se rovná 15 % transevropské sítě původní patnáctky a přibližně 20 % železniční sítě ([2])

1.6 Rozvoj Transevropské dopravní sítě (TEN-T) a Transevropské energetické sítě (TEN-E), jež mají dostatečnou infrastrukturu pro zvládnutí rostoucích potřeb Evropské unie, patří dnes již přes deset let mezi strategie EU. Zcela správně je těmto sítím přisuzována prvořadá důležitost, za prvé vzhledem k dokončení vnitřního trhu a za druhé vzhledem k plnění cílů Lisabonské strategie. Evropská rada v Barceloně roku 2002 znovu připomněla důležitost dokončení stávajících elektrických sítí a vytyčila konkrétní cíl dosažení přeshraničního propojení ve výši nejméně 10 % instalované národní výrobní kapacity. V prosinci 2003 Evropská rada znovu zařadila sítě TEN-T a TEN-E mezi ústřední témata plnění svého plánu růstu.

2. **Současný stav**

2.1 Navzdory jasnému označení současných problémů a dalších nových potřeb se příslušným subjektům, především členským státům, dosud nepodařilo přijmout příslušná opatření. Postačí když řekneme, že ze 14 velkých dopravních projektů, jež se členské státy na Evropské radě v roce 1994

([1]) Poptávka po primární energii na jednotku HDP v tržním směnném kursu.

([2]) „Výhled Evropské unie v oblasti energetiky a dopravy 2000/2004.“

v Essenu zavázaly dokončit do roku 2010, byly do roku 2003 dokončeny pouze tři. Doposud se také podařilo zajistit pouze necelou čtvrtinu požadovaných investic do transevropských sítí. Při současném stavu investic by mohlo trvat dalších 20 let, než bude program dokončen.

2.2 Energetika je neméně závažným problémem, i když zde je potřeba finanční podpory ze strany EU mnohem omezenější, jak bude upřesněno níže. Fyzická kapacita sítě totiž neodpovídá legislativním ustanovením. Proces liberalizace, jenž by měl vyvrcholit dosažením skutečného vnitřního trhu s elektrickou energií do roku 2007, může mít slabý dopad, nebudou-li učiněny kroky pro dokončení současných nevyhovujících a přetížených sítí. Klíčovým úkolem je odstranit fyzické překážky v hospodářské soutěži v oblastech s vysokou tržní koncentrací, aby nedošlo k negativním dopadům na všechny spotřebitele včetně domácností. Nelze také zapomínat na to, že rozvoj forem obnovitelné energie může znamenat zvláštní investice do stávajících energetických systémů a jejich sítí.

2.3 Příčiny neuspokojivých výsledků TEN-T byly určeny a shrnuty ve Sdělení Evropské komise z roku 2003 ([3]) a jsou následující:

— nedostatek politické vůle na straně rozhodujících orgánů členských států;

— nedostatek finančních zdrojů vyčleněných na transevropskou síť;

— fragmentace subjektů zodpovědných za jednotlivé projekty.

2.4 Povědomí o závažnosti situace potvrdila v červnu 2003 zpráva Pracovní skupiny na vysoké úrovni pod předsednictvím Karla Van Mierta (bývalého Komisaře pro hospodářskou soutěž). Zpráva ovšem také předložila několik zajímavých návrhů na překonání krize. Neomezila se na finanční aspekty problému, ale zabývala se také organizačními a koordinačními požadavky spojenými s rozšířením EU.

2.5 Zpráva pana Van Mierta položila základ návrhu Evropské komise z října 2003 na změnu pokynů pro TEN-T a zvýšení počtu prioritních projektů na třicet, tedy včetně 14 projektů projednaných v Essenu. Návrh byl poté prodiskutován a přijat Evropským parlamentem a Radou dne 29. dubna 2004. V této fázi byly schváleny pokyny, priority a specifikace projektů z pohledu očekávaných nákladů.

3. **Návrh Komise**

3.1 Návrh daného Nařízení Komise podává, aby měla k dispozici legislativní nástroj pro uplatnění obecných pravidel pro udělování finanční podpory, jež byla upravena dle výše uvedených potřeb, pro zajištění bezpečného a spolehlivého financování během období 2007-2013.

3.2 Objevila se jasná potřeba optimalizovat kvantitativní dopad financování ze strany Společenství zvýšením běžného kurzu pro financování, a kvalitativní dopad přijetím nových finančních nástrojů. Celkovým cílem bylo povzbudit soukromé investice jako součást zesílené podpory partnerství veřejného a soukromého prostoru (PPP).

3.3 Základní požadavky pro dosažení opatření Společenství souvisejí s tím, že dané projekty jsou v obecném zájmu, zajišťují přeshraniční vazby a přispívají k tržní integraci v rozšířené Evropě. V oblasti dopravy je třeba věnovat zvláštní pozornost ekologickým dopadům a potřebě vysokorychlostních železničních tratí, jež by přinesly kapacity pro nákladní dopravu a posun stěžejního způsobu dopravy. Z těchto důvodů bude zhruba 80 % finančních prostředků vyčleněno na nesilniční způsoby dopravy. Mezi prioritní aspekty energetického sektoru patří kontinuita sítě a optimalizace kapacit a integrace vnitřního trhu, začlenění nových členských států do tohoto trhu a napojení na zdroje obnovitelné energie.

3.4 Pro naplnění těchto cílů je nutno stanovit jasná a objektivní kritéria pro přidělování a spolufinancování. Tato kritéria budou následující: **podmíněnost** znamená, že podpora bude cílena podle kritérií **výběru a koncentrace**, jež dávají přednost spojením vedoucím k nejvyšší přidané hodnotě pro Společenství, a **proporcionality** míry spolufinancování, jež bude zvýšena na 30 % pro přeshraniční spojení (ve výjimečných případech na 50 %). Členské státy budou muset na oplátku poskytnout záruky na základě finančního plánu a prokázat silnou vůli pro realizaci projektů ve stanovených lhůtách.

3.5 U studií v rámci TEN-T a TEN-E může míra spolufinancování stoupnout až na maximální úroveň 50 %. Na druhé straně je maximální míra pro stavby TEN-T 30 % u některých úseků prioritních cílů (50 % ve výjimečných případech přeshraničních úseků) a 15 % pro projekty v obecném zájmu. U energií zůstává maximální míra spolufinancování na 10 %, tedy dle současného Nařízení, ovšem bude možno ji zvýšit na 20 % ve výjimečných případech finančních obtíží nebo obtížného napojení na sousední země. Skutečnost, že míra spolufinancování pro energetiku je mnohem nižší než u dopravy, stejně jako zásadní rozdíly mezi oběma rozpočty, lze zdůvodnit tím, že energetika může využít také další nástroje Společenství (Strukturální fondy, úvěry EIB) a že mezi provozovateli ve zřetelně tržně řízených sektorech panuje ostřejší konkurence. Žádosti týkající se dopravních sítí totiž mohou v podstatě podávat pouze členské státy, zatímco v energetickém sektoru mají toto právo rovněž soukromí provozovatelé.

([3]) Sdělení ze dne 23. dubna 2003: Rozvoj transevropské dopravní sítě: Řešení inovativního financování Interoperabilita elektronických systémů výběru mýtného.

3.6 Dle současného Nařízení jsou na období 2000-2006 vyčleněny prostředky mírně přesahující 4,6 miliardy EUR, z nichž 4,2 miliardy jsou vyčleněny na dopravu a jsou vlivem rozšíření o 225 miliónů EUR vyšší než v roce 2004. V praxi to pro toto období odpovídá zhruba 600 miliónům EUR ročně.

3.7 Projednávaný návrh by zvýšil částky vyhrazené na TEN-T pro období 2007-2013 na 20,35 miliard EUR, tj. na 2,9 miliardy EUR ročně, oproti 600 miliónům EUR v předchozím období. Částka vyhrazená na TEN-E by byla 340 miliónů EUR a celkový rozpočet Společenství pro TEN pak 20,69 miliard EUR.

3.8 Dalším novým prvkem mimo zvýšenou míru podpory ze strany Společenství je možnost využít financování ze strany Společenství k pokrytí postavebních rizik, jež mohou vést k nižší návratnosti investic, než jaká byla očekávána. Tato záruka má za cíl povzbudit soukromé investice do projektů, lze ji však použít pouze v úvodní fázi a předpokládá významnou podporu ze strany členských států.

3.9 Další novinky se týkají řízení projektů. Komise navrhuje, aby členské státy převzaly vedoucí úlohu v technické podpoře a schvalování nákladů. Komise si dále ponechává právo delegovat řízení současného programu transevropské sítě na výkonnou agenturu, s tím, že si ponechá kompetence v oblasti plánování.

4. **Obecné připomínky**

4.1 EHSV vítá návrh, který zahrnuje, i když ne všechny, připomínky a doporučení opakovaně připomínané v předešlých stanoviscích EHSV ([4])

4.2 Návrh v podstatě formalizuje doporučené zvýšení financování ze strany Společenství, jež členským státům a soukromým investorům nabízí vyšší záruky v partnerství veřejného a soukromého sektoru. V tomto ohledu by EHSV rád zdůraznil, že navrhované zvýšení, byť je podstatně vyšší než v předchozích případech, by mělo být hodnoceno ve světle výše zmíněných narůstajících potřeb. Je třeba mít na paměti, že finanční potřeby třiceti prioritních dopravních projektů byly odhadnuty na 225 miliard EUR, z nichž 140 miliard EUR spadá do období 2007-2014.

4.3 EHSV dále souhlasí s definicí výše uvedených principů řídících vyčlenění finanční podpory Společenství a vítá myšlenku, aby o prováděcích postupech pro tyto principy bylo rozhodováno na základě projednání ve výborech, s cílem zjednodušit celý proces.

4.4 EHSV rovněž vítá koncepci udělení podpory nejen pro předběžné studie a fázi výstavby, ale také ve výjimečných případech pro první roky operační fáze projektu. Nelze podceňovat citlivost situace v dopravním sektoru se všemi obecně známými implikacemi (zácpy, znečištění, bezpečnost atd.), jež jsou opakovaně předmětem stanovisek EHSV. Dále není možné podceňovat rizika spojená s dodávkami energií a potřebou zajistit interoperabilitu energetických sítí.

5. **Konkrétní připomínky a závěry**

5.1 EHSV se domnívá, že by měla být přijata přísná politika zajišťující, aby členské státy nebyly pozadu v budování infrastruktury specifikované Evropskou unií. Splnění závazků by mělo mít přednost před národními politickými nebo hospodářskými zvraty, k nimž může vždy dojít. Bude-li to nutné a zůstanou-li nezodpovězeny žádosti o upřesnění, měla by také být učiněna opatření týkající se penále a snad také navrácení již vyplacených částek Komisi a jejich přidělení projektům, jež nejsou v prodlení.

5.2 EHSV se nicméně obává, že navzdory navrhovaným navýšením nebude vždy k dispozici dostatečné množství prostředků potřebných k povzbuzení soukromých investic a nezvratné dodržení přijatých závazků. Z tohoto důvodu EHSV věří, že mezi možná řešení bude nadále patřit jeho návrh na zřízení Evropského fondu pro dopravní infrastrukturu předložený v jednom z jeho předcházejících stanovisek. Prostředky by pocházely z přiměřeného zdanění evropské spotřeby paliv v zemích evropské pětadvacítky, aniž by tato daň vedla ke zvýšení spotřební daně. Druhá možnost by byla omezit tento návrh jen na ty členské státy, jež jsou zapojeny do projektů TEN.

5.3 Jelikož se daný návrh Nařízení týká období 2007-2013, zůstane současné Nařízení v platnosti až do tohoto data, a to včetně výše citovaných vyčleněných částek. To s sebou nese riziko prodlev a nových rozvah během čekání na nové podmínky. Bylo by proto rozumnější předsunout platnost nového Nařízení na nejbližší možné datum, aby práce mohly začít okamžitě. Je také důležité zdůraznit, že vzhledem ke lhůtám potřebným pro nastavení projektů dojde mezitím jistě k dalšímu nárůstu hustoty v dopravním sektoru, dříve než bude k dispozici nová infrastruktura včetně jiných forem dopravy. To jistě nepovede k hladkému a vyrovnanému provozu.

([4]) Průzkumné stanovisko k Revizi seznamu projektů transevropské sítě (TEN) do roku 2004 (Úř. věst. C 10, 14.1.2004.) a stanovisko k tématu Obecná pravidla udělování finanční podpory Společenství/TEN (Úř. věst. C 125, 27.5.2002.)

5.4 EHSV vítá návrh Komise na přijetí procedury projednání ve výborech oproti postupu spolurozhodování pro definici provádění pravidel, jež budou použita při přidělování podpory. Tyto volby spíše přinášejí přímé a zjednodušené postupy, jež jsou vždy optimální variantou. EHSV však vyjadřuje své obavy, že navrhovaná výkonná agentura pro transevropskou síť nemusí splnit svoji roli a může spíše duplikovat práci jiných zúčastněných institucí. Objasnění ex ante ze strany Komise ohledně budoucích úkolů této agentury by napomohlo rozptýlit tyto pochybnosti.

5.5 EHSV plně souhlasí s myšlenkovou linií návrhů Komise a potvrzuje potřebu navýšit prostředky v daných fondech. Zřízení navrhované infrastruktury by přispělo k trvalému rozvoji, neboť 80 % projektů je zaměřeno na alternativy k silniční dopravě, a povedou proto ke snížení emisí a dopravního přetížení. Nemělo by se také zapomínat na to, že projekty budou mít střednědobý pozitivní dopad na zaměstnanost a přinesou neméně významné zvýšení kvality života obyvatel Evropy v dlouhodobém měřítku, obzvláště pak těch, již žijí v hlavních tranzitních oblastech.

5.6 Výbor ve své závěrečné analýze znovu vyjadřuje své upřímné přesvědčení, že transevropská energetická a dopravní sít jsou strategickou nutností, jež hraje klíčovou roli ve vytváření podmínek zajišťujících volný pohyb cestujících, nákladů a služeb. Tento nevyhnutelný cíl nelze pominout, máme-li v souladu s Lisabonskou strategií vybudovat integrovanou, konkurenceschopnou Evropskou unii, jež uznává principy ekologicky udržitelného rozvoje.

V Bruselu dne 10. března 2005.

Předsedkyně
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Anne-Marie SIGMUND

PŘÍLOHA

ke stanovisku Evropského hospodářského a sociálního výboru

Níže uvedený pozměňovací návrh byl během jednání plenární schůze zamítnut, získal však více než čtvrtinu platných hlasů.

Odstavec 5.2

Upravit následujícím způsobem:

5.2 *EHSV se nicméně obává, že navzdory navrhovaným navýšením nebude vždy k dispozici dostatečné množství prostředků potřebných k povzbuzení soukromých investic a nezvratné dodržení přijatých závazků.* ~~*Z tohoto důvodu EHSV věří, že mezi možná řešení bude nadále patřit jeho návrh na zřízení Evropského fondu pro dopravní infrastrukturu, předložený v jednom z jeho předcházejících stanovisek. Prostředky by pocházely z přiměřeného zdanění evropské spotřeby paliv v členských státech E25, aniž by tato daň vedla k odpovídajícímu zvýšení spotřební daně, jež by tak měla zůstat beze změny. Jiného a skromnějšího výsledku,, by bylo možno dosáhnout omezením tohoto návrhu na členské státy zapojené do projektů TEN-T.*~~

Odůvodnění:

Jak na to oprávněně upozorňuje zpravodaj, mají členské státy právo rozhodování v daňových záležitostech. Výbor nemůže navrhnout daňové úpravy pro členské státy, nemá na to právo.

Výsledek hlasování:

Pro: 43

Proti: 65

Zdrželi se hlasování: 9