Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady ustanovujúceho všeobecné pravidlá pre poskytovanie finančných príspevkov Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady č. 2236/95

KOM(2004) 475 v konečnom znení – 2004/0154 (COD)

(2005/C 234/14)

Rada sa 9. marca 2005 rozhodla podľa článku 156 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva konzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k navrhovanej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená prípravou prác výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko dňa 21. februára 2005. Spravodajcom bol pán **RANOCCHIARI.**

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal dňa 10. marca 2005 na svojom 415. plenárnom zasadnutí nasledujúce stanovisko 112 hlasmi za, 8 hlasmi proti, pričom sa 6 členovia hlasovania zdržali:

1. **Úvod**

1.1 **V r. 2000 dosiahla Európska únia 15 % podiel svetovej spotreby energie**, a stala sa tak prvým dovozcom a druhým spotrebiteľom energie na svete (po USA), s nárastom dopytu po primárnej energii o 10 % medzi r. 1990 a 2000. V tom istom období sa v mnohých nových štátoch vykonali revízie a reštrukturalizácie hospodársko-politických systémov, ktoré sa odrazili v znížení ich dopytu po primárnej energii o 17 %. To viedlo k tomu, že nárast dopytu 25 krajín EÚ po primárnej energii v uvedenom desaťročí dosahoval priemerne 6 %.

1.2 V scenári vývoja potreby primárnej energie od r. 2000 do r. 2030 sa v Európe s 25 členmi predpokladá priemerný nárast o 19,3 %, pričom dopyt desiatich krajín zaznamenáva vyšší rast (26 %), zatiaľ čo v pätnástich „starých" štátoch predstavuje zvýšenie 18,4 %.

1.3 Na potvrdenie zlepšenia systému desiatich nových krajín stačí uviesť priebeh vývoja energetickej intenzity ([1]), ktorej ročný nárast v EÚ-25 sa v spomínanom scenári na obdobie 2000 až 2030 odhaduje na 1,7 %, t.j. v rovnakej miere ako v poslednom desaťročí (1990/2000). Tento číselný údaj zodpovedá v desiatich nových krajinách zvýšeniu o 2,6 % ročne (3,5 % v predchádzajúcom desaťročí) a zníženiu o 1,7 % v ostatných pätnástich krajinách.

1.4 Napokon treba upozorniť na skutočnosť, že podľa takéhoto scenára sa očakáva pretrvávanie závislosti od fosílnych palív, ktorá ešte v r. 2020 bude dosahovať výšku takmer 90 %.

1.5 **Čo sa týka dopravy,** hlavnej témy posudzovaného návrhu nariadenia, treba pripomenúť, že predstavuje asi 32 % spotreby energie, ale aj to, že za posledných 30 rokov prispieva viac ako desiatimi percentami do európskeho HDP pri dvojnásobnom zvýšení objemu prepravy tak tovaru ako aj osôb. V súčasnosti tento sektor zamestnáva 10 miliónov pracovníkov. Očakáva sa zdvojnásobenie celkového objemu dopravy do r. 2020, z čoho sa 70 % týka prepravy tovaru v Európe s 15 členmi a 100 % v desiatich nových členských krajinách. Toto zvýšenie je následkom nárastu prepravy tovaru o 185 % a osôb o 145 % za posledných 30 rokov. Tento mohutný rozvoj spôsobil aj rad negatívnych dôsledkov a predovšetkým problémy s preťažením sietí a so zápchami, ktoré v súčasnosti zaťažujú ročne rozpočet vo výške 0,5 % HDP s vyhliadkou na zdvojnásobenie do roku 2010 vo výške približne 80 miliónov EUR. Denno-denne je 7 500 km ciest, čo predstavuje asi 15 % transeurópskej siete pätnástich členských krajín a 20 % železničnej siete, blokovaných dopravnými zápchami. ([2])

1.6 Vytvorenie siete dopravných infraštruktúr (TEN-T) a energetických infraštruktúr (TEN-E), ktorá by spĺňala rastúce požiadavky Európskej únie, patrí už viac než desať rokov k stratégiám Spoločenstva a právom sa pokladá za základný prechod v prvom rade k definitívnemu vytvoreniu vnútorného trhu a následne k dosiahnutiu lisabonských cieľov. Na svojom zasadnutí v Barcelone v r. 2002 Európska rada opakovane zdôraznila dôležitosť kompletizácie existujúcich elektrických sietí a stanovila konkrétny cieľ: dosiahnutie cezhraničnej prepojenosti systémov dodávky elektriny pre členské štáty na úrovni minimálne 10 % ich inštalovanej výrobnej kapacity. Už v decembri 2003 zahrnula Európska rada siete TEN-T a TEN-E do centra svojich akcií na podporu rastu.

2. **Súčasná situácia**

2.1 Na jednoznačne zistené existujúce problémy a ďalšie nové potreby doteraz nenasledovala primeraná reakcia zo strany všetkých zainteresovaných, počnúc členskými štátmi. Stačilo by tu pripomenúť, že zo 14 veľkých projektov v sektore dopravy, ktoré sa členské štáty zaviazali v roku 1994 (zasadnutie Európskej rady v Essene) realizovať do roku 2010, boli koncom roku

([1]) Dopyt po primárnej energii na jednotku HDP podľa trhového výmenného kurzu.

([2]) Energia a doprava EÚ (EU Energy and transport Outlook) 2000/2004

2003 dokončené iba 3, a že bola získaná menej než jedna štvrtina investícií potrebných pre realizáciu cezhraničných prepojení. Pri súčasnej rýchlosti investovania by si ukončenie programu mohlo vyžiadať ešte ďalších 20 rokov.

2.2 Problém nie je o nič menej vážny, ani čo sa týka energie, aj keď potreby investícií Európskej únie sú oveľa menšie, ako sa ukáže ďalej v tomto dokumente. Skutočne fyzické možnosti sietí nezodpovedajú ustanoveniam obsiahnutým v legislatíve. Hrozí však, že liberalizácia očakávaná v roku 2007, ktorou by mal byť vytvorený skutočný vnútorný trh s elektrickou energiou, povedie len k obmedzeným výsledkom, ak sa nepristúpi ku kompletizácii sietí, ktoré sú v súčasnosti nepostačujúce a preťažené. Tam, kde je vysoká koncentrácia na trhu, je preto veľmi dôležité odstránenie fyzických bariér, ktoré sú prekážkami pre hospodársku súťaž, aby sa tak predišlo negatívnym dôsledkom pre všetkých spotrebiteľov, vrátane domácností. Netreba zabúdať, že rozvoj obnoviteľných energií by si mohol vyžiadať investície ad hoc do už existujúcich energetických systémov a príslušných sietí.

2.3 Príčiny skromných výsledkov dosiahnutých doteraz projektmi TEN-T boli zistené a zhrnuté Európskou komisiou v jej oznámení z r. 2003 ([3]) nasledovným spôsobom:

— chýbajúca politická vôľa zo strany rozhodovacích orgánov členských štátov,

— nedostatok finančných zdrojov určených pre transeurópsku sieť,

— fragmentácia subjektov zodpovedných za realizáciu projektov.

2.4 Správa vypracovaná v júni 2003 Pracovnou skupinou na vysokej úrovni, ktorej predsedal Karel Van Miert (bývalý komisár pre hospodársku súťaž), potvrdila uvedomenie si vážnosti tejto znepokojujúcej situácie, ale zároveň obsahuje zaujímavé podnety pre nájdenie východiska z tejto slepej uličky. Táto správa nezohľadňovala len finančnú stránku problému, ale aj požiadavky na organizáciu a koordináciu spojené s rozšírením Európskej únie.

2.5 Na základe Van Miertovej správy predložila Európska komisia v októbri 2003 návrh na revíziu usmernení týkajúcich sa TEN -T spolu s aktualizovaným zoznamom prioritných projektov, ktorých počet medzičasom narástol na 30, vrátane štrnástich stanovených už v Essene. Návrh bol potom preskúmaný a schválený Parlamentom a Radou 29. apríla 2004. V súčasnosti sú teda schválené nové usmernenia, priority ako aj charakteristiky projektov aj čo sa týka očakávaných nákladov.

3. **Návrh Komisie**

3.1 Predmetný návrh nariadenia vyplynul z potreby poskytnúť Komisii právny nástroj, ktorý by jej umožnil aplikovať všeobecné pravidlá pre prideľovanie finančných príspevkov – prepracované vo svetle hore uvedeného – s istou a spoľahlivou dotáciou finančných zdrojov počas celého plánovaného obdobia (2007 – 2013).

3.2 Vskutku sa vynorila zjavná potreba optimalizovať účinok finančnej spoluúčasti Spoločenstva tak po kvantitatívnej stránke – s vyšším objemom príspevkov ako v súčasnosti, ako aj po kvalitatívnej stránke – využitím nových finančných nástrojov; a to všetko s cieľom podporovať zaangažovanie súkromného sektoru s čoraz väčším zameraním na verejnosúkromné partnerstvá (VSP).

3.3 Získanie príspevku Spoločenstva je podmienené splnením základných predpokladov: musia to byť projekty vo všeobecnom záujme, zabezpečovať cezhraničné prepojenie a prispievať k integrácii trhu v rozšírenej Európe. V oblasti dopravy sa kladie osobitný dôraz na vplyv na životné prostredie a požiadavku, aby vysokorýchlostné železničné trate odbremenili trate, ktoré majú byť určené na prepravu tovarov, s cieľom znovu nastoliť rovnováhu medzi jednotlivými druhmi a spôsobmi dopravy: v tomto zmysle bude okolo 80 % finančných príspevkov určených na iné ako cestné druhy dopravy. V energetickom sektore sú prioritnými aspektmi kontinuita siete a optimalizácia jej kapacity, ako aj integrácia vnútorného trhu a nových členských štátov do tohto trhu, ako aj prepojenie obnoviteľných zdrojov energie.

3.4 Na dosiahnutie týchto cieľov musia byť kritériá pre prideľovanie finančnej spoluúčasti Spoločenstva jasné a objektívne. Takýmito kritériami budú: predovšetkým **podmienenosť**, tzn. cielené pomoci pri zohľadnení **výberovosti** a **koncentrácie**, ktoré by uprednostnili prepojenia s najväčším osobitným prínosom pre Spoločenstvo, a **proporcionalita** finančnej pomoci, ktorej výška bude môcť v prípade cezhraničných spojení dosiahnuť 30 % (vo výnimočných prípadoch až 50 %). Ako protiopatrenie budú musieť štáty poskytnúť vhodné garancie na základe finančného plánu a pevného záväzku realizovať dielo v predurčenom čase.

3.5 Podiel finančných príspevkov na štúdie bude môcť dosiahnuť 50 % celkovej sumy tak pre TEN-T ako aj TEN-E. Naopak, podiel komunitárnych príspevkov na budovanie TEN-T dosiahne maximálne 30 % celkovej sumy pre určité časti prioritných projektov (vo výnimočných prípadoch až 50 % pre cezhraničné úseky) a 15 % v ostatných projektoch vo všeobecnom záujme. V oblasti energie zostane maximálna výška podielu spolufinancovania 10 % nezmenená ako v doteraz platnom nariadení, pričom môže byť výnimočne zvýšená na 20 % v prípade osobitných finančných ťažkostí a ak ide o prepojenie so susednými krajinami. Nižší podiel finančných príspevkov na energiu v porovnaní s dopravou ako i veľký rozdiel medzi dvoma príslušnými rozpočtami, sú dôvodnené tým, že v oblasti energie existuje tak možnosť využívať aj iné nástroje Spoločenstva (štrukturálne fondy, pôžičky EIB), ako aj vysoká úroveň hospodárskej súťaživosti medzi operátormi v sektore zreteľne riadenom trhom. Žiadosti v oblasti dopravných sietí budú môcť byť predkladané len členskými štátmi, zatiaľ čo žiadosti v oblasti energetických sietí aj súkromnými subjektami.

([3]) Oznámenie z 23. apríla 2003: „Rozvíjať transeurópsku dopravnú sieť: inovatívne financovanie, interoperabilita telemýta.“

3.6 Podľa terajšieho nariadenia dosahujú dostupné zdroje v období rokov 2000 až 2006 výšku o niečo viac než 4,6 miliárd EUR, z ktorých je 4,2 miliárd určených pre dopravu, navýšených o 225 miliónov od roku 2004 v dôsledku rozšírenia EÚ. To zodpovedá prakticky okolo 600 miliónom EUR na rok k dispozícii počas uvedeného obdobia.

3.7 Predmetný návrh nariadenia zvyšuje dotáciu pre TEN-T v období 2007-2013 na 20,350 miliárd EUR, tzn. 2,9 miliárd EUR na rok oproti 600 miliónom EUR v predchádzajúcom sedemročnom období, zatiaľ čo dotácia pre TEN-E bude 340 miliónov EUR, čím rozpočet Spoločenstva pre TEN dosiahne výšku 20,690 miliárd EUR.

3.8 Novinku predstavuje okrem zvýšenia podielov komunitárnych finančných príspevkov aj možnosť pokryť z príspevkov Spoločenstva riziká, ktoré sa môžu vyskytnúť v náväznosti na fáze konštrukcie, ak by nejaké výnimočné udalosti spôsobili zníženie očakávaných príjmov. Táto záruka má uľahčiť účasť súkromného sektora na financovaní projektov a je každopádne obmedzená na úvodnú fázu projektu, a ráta aj s významným prispením zainteresovaných členských štátov.

3.9 Ďalšie novinky sa týkajú riadenia projektov. Komisia navrhuje vyhradiť členským štátom hlavnú úlohu v oblasti technickej kontroly a certifikácie výdavkov. Okrem toho si Komisia vyhradzuje právo poveriť budúcu „Výkonnú agentúru pre európske dopravné siete“ niektorými úlohami v riadení programu bez toho, aby sa vzdala svojich zodpovedností v oblasti plánovania.

4. **Všeobecné pripomienky**

4.1 EHSV pozitívne hodnotí návrh Komisie, ktorý je odpoveďou, aj keď nie vyčerpávajúcou, na zistenia a výzvy formulované v predchádzajúcich stanoviskách ([4]).

4.2 Návrh oficiálne ustanovuje želané zvýšenie finančných príspevkov Spoločenstva a ponúka tým väčšie istoty tak členským štátom ako aj súkromným investorom so zreteľom na VSP. EHSV v tomto ohľade konštatuje, že plánované zvýšenie – rozhodne významné v porovnaní s minulosťou – musí byť posudzované v súvislosti s vyššie spomenutými zvýšenými požiadavkami. Stačí pripomenúť, že si tridsať prioritných dopravných projektov vyžiada financie vo výške 225 miliárd EUR, z čoho 140 miliárd EUR práve v období 2007/2014.

4.3 EHSV sa navyše stotožňuje z definíciou vyššie uvedených všeobecných zásad, podľa ktorých sa bude prideľovať finančná pomoc Spoločenstva a oceňuje názor, že by sa spôsob aplikácie týchto zásad mal rozhodnúť prostredníctvom komitologických postupov, čo by zjednodušilo celý proces.

([4]) Prieskumné stanovisko vo veci revízie projektov TEN s vyhliadkou do r. 2004 (Ú. v. EÚ C 10 z 14.1.2004) a stanovisko vo veci Všeobecných zásad/finančných príspevkov TEN (Ú. v. EÚ C 125 z 27.5.2002).

4.4 EHSV víta aj skutočnosť, že sa pomoc poskytuje nielen na predbežné štúdie a fázu konštrukcie, ale – i keď len vo výnimočných prípadoch – i na úvodnú fázu spúšťania projektu. Nemožno podceniť na jednej strane chúlostivosť situácie v oblasti dopravy so všetkými jej medzičasom dobre známymi súvislosťami a dôsledkami (zápchy, znečisťovanie, bezpečnosť atď.), ku ktorým tento výbor mnohokrát zaujal stanovisko, ani na strane druhej riziko spojené s ťažkosťami v oblasti dodávok energie a požiadavku perspektívne rátať s interoperabilitou energetických sietí.

5. **Konkrétne pripomienky a závery**

5.1 EHSV sa domnieva, že treba sledovať politiku dôslednej rigoróznosti voči členským štátom, aby nedochádzalo k oneskoreniam v prácach pri realizácii infraštruktúr stanovených Európskou úniou a aby sa rešpektovali prevzaté záväzky bez ohľadu na vždy možné nepredvídané okolnosti politického či ekonomického charakteru v jednotlivých štátoch. Ak je to potrebné, treba – po bezvýsledných upomienkach a výzvach na objasnenie – rátať aj s postihom alebo dokonca s požiadavkou na vrátenie prostriedkov poskytnutých Komisiou, ktorá ich bude môcť použiť pre ďalšie infraštruktúry, pri ktorých práce prebiehajú podľa plánovaného časového rozvrhu.

5.2 Na druhej strane sa EHSV obáva, že napriek plánovaným navýšeniam nebudú dostupné zdroje postačovať na to, aby podnecovali investície a zaručili nezvratnosť prevzatých záväzkov. V tejto súvislosti pokladá Výbor ešte stále za aktuálny svoj podnet predložený v jednom z predchádzajúcich stanovísk ([5]) vo veci zriadenia „Európskeho fondu pre dopravné infraštruktúry“ financovanom nevelkými odvodmi zo spotreby pohonných látok v Európe s 25 členmi bez toho, aby takýto odvod viedol k zvýšeniu nepriamych spotrebných daní (akcízov). Týmto návrhom by sa dalo opätovne zaoberať, ak by sa odvody obmedzili na členské štáty zapojené do projektov TEN-T.

5.3 Keďže sa návrh predmetného nariadenia týka obdobia rokov 2007 – 2013, do tohto dátumu ostáva v platnosti terajšie nariadenie s vyššie uvedenou dotáciou. Tým vzniká riziko, že dôjde k ďalším oneskoreniam a zmenám názorov očakávajúc nové podmienky. Bolo by lepšie, keby sa uvedenie nového nariadenia do platnosti čo najviac urýchlilo, aby sa tým umožnil okamžitý začiatok prác. Treba zdôrazniť, že i vzhľadom na čas nevyhnutne potrebný na definovanie prác v dopravnom sektore, naisto dôjde k ďalšiemu nárastu dopravy, pokým sa sprístupnia nové infraštruktúry súvisiace aj s novými spôsobmi dopravy. To by mohlo byť v neprospech harmonického a rovnomerného rozvoja.

([5]) Prieskumné stanovisko vo veci revízie projektov TEN s vyhliadkou do r. 2004 (CESE 1174/2003 z 25. septembra 2003). Vo svojom stanovisku EHSV zvažoval možnosť zavedenia odvodov vo výške 1 centu na každý spotrebovaný liter pohonných látok v Európe s 25 členmi pre všetku dopravu tovaru a osôb. Pri súčasnej spotrebe (približne 300 miliónov ton) by bol tento fond ročne zásobovaný približne troma miliardami eur.

5.4 EHSV sa stavia za návrh Komisie použiť komitologickú procedúru namiesto spolurozhodovania na definovanie spôsobu uplatňovania princípov, z ktorých sa bude vychádzať pri udeľovaní finančnej pomoci. Tieto rozhodnutia smerujú k zoštíhleniu a zjednodušeniu procedúr, čo je vždy vítané. EHSV si naopak kladie otázku, či by aj prípadná „Výkonná agentúra pre európske dopravné siete“ splňala túto požiadavku, alebo či by skôr nehrozilo, že dôjde k prelínaniu kompetencií zainteresovaných inštitúcií. Vyjasnenie úloh, ktoré by boli zverené tejto agentúre, poskytnuté vopred Komisiou, by prispelo k odstráneniu takýchto pochybností.

5.5 Výbor plne zdieľa smerovanie vytýčené Komisiou a okrem iného opätovne pripomína potrebu zvýšiť objem dostupných zdrojov. Realizácia plánovaných infraštruktúr prispeje k trvalo udržateľnému rozvoju, keďže 80 % projektov je určených na iné spôsoby dopravy než je cestná doprava, s následným znížením škodlivých emisií a dopravných zápch. Netreba opomenúť ani priaznivý vplyv projektov na tvorbu pracovných príležitosti v strednodobom horizonte ako i nie menej dôležité zlepšenie života európskych občanov z dlhodobej perspektívy, predovšetkým tých, ktorí bývajú v oblastiach s hustou tranzitnou premávkou.

5.6 V záverečnej analýze môže Výbor len opätovne potvrdiť svoje plné presvedčenie o strategickej potrebe transeurópskej dopravnej a energetickej siete, ktorá zohráva kľúčovú úlohu pri vytváraní podmienok na zabezpečenie voľného pohybu osôb, tovaru a služieb – záväzného a nevyhnutného cieľa pre vybudovanie integrovanej a konkurencieschopnej Európskej únie v súlade s lisabonskou stratégiou a rešpektujúc princípy ekologicky zlučiteľného rozvoja.

V Bruseli 10. marca 2005

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND

PRÍLOHA

k stanovisku Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Nasledujúci pozmeňovací návrh, ktorý získal podporu vyše štvrtiny odovzdaných platných hlasov, bol v priebehu ďalšieho rokovania na plenárnom zasadnutí zamietnutý:

Bod 5.2

Upraviť nasledovne:

„5.2. Na druhej strane sa EHSV obáva, že napriek plánovaným navýšeniam nebudú dostupné zdroje postačovať na to, aby podnecovali investície a zaručili nezvratnosť prevzatých záväzkov. ~~V tejto súvislosti pokladá Výbor ešte stále za aktuálny svoj podnet predložený v jednom z predchádzajúcich stanovísk vo veci zriadenia ‚Európskeho fondu pre dopravné infraštruktúry' financovanom neveľkými odvodmi zo spotreby pohonných látok v Európe s 25 členmi, bez toho, aby takýto odvod viedol k zvýšeniu nepriamych daní (akcízov). Týmto návrhom by sa dalo opätovne zaoberať, ak by sa odvody obmedzili na členské štáty zapojené do projektov TEN-T.~~“

Zdôvodnenie:

Ako spravodajca úplne oprávnene uvádza, daňové otázky sú v kompetencii členských štátov. Výbor nemôže a nesmie navrhovať zmeny v oblasti daní.

Výsledok hlasovania

Hlasy za 43

Hlasy proti 65

Zdržali sa hlasovania 9