



FINANCOVÁNÍ TRANSEVROPSKÝCH SÍTÍ

Realizace transevropských sítí (TEN) je financována částečně Evropskou unií a částečně členskými státy. Finanční podpora EU slouží jako katalyzátor, přičemž většinu finančních prostředků musejí poskytnout členské státy. Financování transevropských sítí lze doplnit také prostředky ze strukturálních fondů, finanční pomocí Evropské investiční banky nebo příspěvky ze soukromého sektoru. V roce 2013 byl zaveden Nástroj pro propojení Evropy, s jehož pomocí byla provedena zásadní reforma sítí TEN.

PRÁVNÍ ZÁKLAD

článek 171 v hlavě XVI SFEU, který stanoví, že pomoc EU může být poskytnuta na projekty společného zájmu, jež splňují požadavky stanovené v hlavních směrech; nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.

CÍLE

Pomocí cílené podpory EU přispět k vybudování transevropských dopravních, energetických a telekomunikačních sítí ([3.5.1.](#)).

DOSAŽENÉ VÝSLEDKY

A. Vymezení obecných podmínek pro financování projektů

Financování ze zdrojů EU obecně slouží jako katalyzátor pro nastartování projektů. Většinu finančních prostředků musejí zajistit členské státy, s výjimkou podpory z Fondu soudržnosti, v jehož rámci EU tradičně přispívá ve větší míře.

První zásady financování byly zakotveny v nařízení Rady (ES) č. 2236/95 ze dne 18. září 1995, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských sítí.

1. EU poskytovala jednotlivým projektům podporu v jedné nebo několika následujících formách:

- spolufinancování studií spojených s projekty a dalších opatření technické podpory (jež obecně nepřekračují 50 % celkových nákladů);
- příspěvky na poplatky za záruky za půjčky od Evropského investičního fondu nebo jiných finančních institucí;



- dotace na úroky z půjček poskytnutých Evropskou investiční bankou nebo jinými veřejnými či soukromými finančními institucemi;
- v řádně odůvodněných případech přímé dotace na investice.

2. Postupně byla stanovena tato kritéria pro výběr projektů:

- pomoc EU telekomunikačním a energetickým sítím nesmí v daném odvětví narušit hospodářskou soutěž mezi podniky;
- projekty musejí napomáhat plnění cílů stanovených pro sítě;
- projekty musejí být potenciálně ekonomicky životaschopné;
- zralost projektu a stimulační efekt pomoci EU;
- přímé nebo nepřímé účinky na životní prostředí a zaměstnanost, včetně postupně čím dál ucelenějších analýz nákladů a přínosů, analýz dopadu na životní prostředí apod.;
- koordinace načasování jednotlivých částí projektu, např. pokud se jedná o přeshraniční projekt.

Financované projekty musely být v souladu s právem EU a s politikami EU, zejména v oblasti ochrany životního prostředí, hospodářské soutěže a zadávání veřejných zakázek. Následná nařízení o obecných pravidlech pro poskytování finanční pomoci EU zavedla řadu nových prvků, k nimž patří:

- víceleté i roční programy v oblasti dopravy a energetiky pro poskytování finanční pomoci EU vybraným projektům,
- finanční pomoc EU vyčleněná na studie byla omezena nejvýše na 50 % bez ohledu na druh projektu a nejvýše na 10 až 30 % (s maximální částkou ve výši 30 % pro přeshraniční úseky prioritních projektů), pokud jde o prioritní projekty v oblasti dopravy;
- začlenění rizikového kapitálu do finanční pomoci EU a jeho propojení s touto pomocí;
- ve víceletém finančním rámci na období 2007–2013 bylo na sítě TEN vyčleněno 8 168 milionů EUR, z toho 8 013 milionů EUR bylo určeno pro dopravu (TEN-T) a 155 milionů EUR pro energetiku (TEN-E).

B. Další možnosti financování

1. Strukturální fondy a Fond soudržnosti EU

V období 2000–2006 přispěly tyto fondy na projekty TEN přibližně 26 miliardami EUR – zejména Fond soudržnosti v Řecku, Irsku (do roku 2003), Portugalsku, Španělsku a zemích EU-10. Těmto novým členským státům bylo přiděleno 2,48 miliardy EUR v rámci předvstupní pomoci, 4,24 miliardy EUR z Fondu soudržnosti a 2,53 miliardy EUR z jiných strukturálních fondů. Celkově bylo na projekty TEN-T vyčleněno přibližně 50 % prostředků z předvstupní pomoci a z Fondu soudržnosti, což představuje 3,9 miliardy EUR.



2. Pomoc Evropské investiční banky (EIB)

Na půjčky EIB se nevztahují žádná územní omezení, neboť tyto půjčky jsou poskytovány na základě bankovních kritérií, mezi něž patří finanční (schopnost splácet), technická a environmentální proveditelnost projektu. Například v období 1995–2005 poskytla EIB na projekty TEN půjčky v celkové výši přibližně 65 miliard EUR.

C. Finanční rámec na období 2007–2013

Komise, podporována Parlamentem, navrhla pro období financování 2007–2013 původně 20,35 miliardy EUR pro TEN-T a 0,34 miliardy EUR pro TEN-E. Rada však trvala na radikálním snížení těchto finančních prostředků a na základě finančního rámce pro TEN bylo zajištěno 8,01 miliardy EUR pro dopravu a 0,16 miliardy EUR pro energetiku (tedy pouze 40 % původně navrhované částky pro dopravu a 45 % částky navrhované pro energetiku). Vzhledem k nedostatku zdrojů bylo v nařízení (ES) č. 680/2007 stanoveno, že mají-li být doplněny vnitrostátní (veřejné či soukromé) zdroje financování, je třeba zdroje EU zaměřit na určité kategorie projektů, které pro celou síť zajistí nejvyšší přidanou hodnotu (přeshraniční úseky, projekty určené k odstraňování problematických míst). Kromě toho činil příspěvek na síť TEN-T vyčleněný z operačních programů politiky soudržnosti přijatých Komisí 43 miliard EUR.

NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY

Evropská unie uplatňuje od prosince 2013 novou cílenou politiku na infrastrukturu sítí TEN, jejíž rozpočet na období do roku 2020 činí více než 30,4 miliardy EUR: Nástroj pro propojení Evropy má dosáhnout součinnosti mezi dopravou, telekomunikacemi a energetikou a současně zvýšení účinnosti opatření Unie a optimalizace nákladů na provádění. Nástroj je zaměřen na urychlení investic do transevropských sítí a zvýšení financování jak z veřejného, tak ze soukromého sektoru, přičemž by měla být posílena právní jistota a dodržena zásada technologické neutrality.

A. Obecné cíle

Nástroj pro propojení Evropy má za cíl:

- podporovat realizaci těch projektů společného zájmu, které se zaměřují na rozvoj a výstavbu nových infrastruktur a služeb nebo na modernizaci stávajících infrastruktur a služeb v dopravě, telekomunikacích a energetice;
- přispívat k podpoře projektů s evropskou přidanou hodnotou a velkým přínosem pro společnost, na něž se nedaří získat odpovídající finanční prostředky v rámci trhu;
- přispět ke strategii Evropa 2020 rozvojem transevropských sítí, které zohlední v budoucnu očekávané dopravní toky, a vytvořením prostředí, jež bude příznivější pro soukromé a veřejné investice či spojené investice z obou sektorů;
- umožnit Unii dosáhnout svých udržitelných cílů v oblasti rozvoje, a přispět tak k plnění střednědobých a dlouhodobých cílů Unie pro dekarbonizaci.



1. V odvětví dopravy bude podpora vyhrazena pro projekty společného zájmu, jejichž cílem je:

- odstranění problematických míst, překlenování chybějících spojení a zejména zlepšení přeshraničních úseků;
- zajištění udržitelných a efektivních dopravních systémů v dlouhodobém horizontu v zájmu přípravy na dopravní toky očekávané v budoucnosti a umožnění dekarbonizace všech druhů dopravy; a dále
- optimální integrace a propojení druhů dopravy a zlepšení interoperability dopravních služeb, přičemž by měla být současně zajištěna dostupnost dopravních infrastruktur.

2. Cílem podpory v energetice bude:

- zvýšit konkurenceschopnost posilováním další přeshraniční integrace vnitřního trhu s energií a přeshraniční interoperability elektrické a plynárenské sítě;
- posílit bezpečnost dodávek energie v rámci EU a
- přispět k udržitelnému rozvoji začleňováním energie z obnovitelných zdrojů do přenosové soustavy a budováním inteligentních energetických sítí a sítí pro přepravu oxidu uhličitého.

3. V telekomunikačním odvětví bude Nástroj pro propojení Evropy podporovat:

- obecné služby, platformy hlavních služeb a podpůrná opatření programu, která mají být financována prostřednictvím grantů a/nebo zadávání veřejných zakázek;
- opatření v oblasti širokopásmových sítí financovaná pomocí finančních nástrojů.

B. Rozpočet Nástroje pro propojení Evropy na období 2014–2020

Finanční krytí pro provádění Nástroje pro propojení Evropy na období 2014 až 2020 bylo původně stanoveno na 33,2 miliardy EUR. V roce 2015 však byla tato počáteční částka v důsledku přesunu 2,8 miliardy EUR do nově vytvořeného Evropského fondu pro strategické investice (EFSI) snížena na 30,4 miliardy EUR. Rozpočet Nástroje pro propojení Evropy je rozdělen následovně:

- doprava: 24,05 miliardy EUR, z toho 11,3 miliardy EUR bylo převedeno z Fondu soudržnosti, aby bylo použito v souladu s nařízením o nástroji pro propojení Evropy výhradně v těch členských státech, jež jsou způsobilé čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti;
- telekomunikace: 1,04 miliardy EUR;
- energetika: 5,35 miliardy EUR.

Přibližně 80 až 85 % celkového rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy bude vyčleněno na projekty založené na víceletých programech (související s koridory hlavních sítí a odrážející horizontální priority), zatímco 15 až 20 % bude určeno na plnění cílů v rámci ročních programů (tj. programů krátkodobé povahy s možností úpravy jednou ročně).

Většina projektů bude spolufinancována z Nástroje pro propojení Evropy pomocí grantů přidělených na základě výzev k předkládání návrhů umožňujících soutěž.



Zároveň nelze použít více než 8,4 % z celkového rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy na spolufinancování projektů pomocí inovačních finančních nástrojů, např. záruk a projektových dluhopisů (dluhového nástroje Nástroje pro propojení Evropy). Obecně musí finanční nástroje, jež mají být použity v rámci Nástroje pro propojení Evropy, vyhovovat specifickým potřebám trhu, musí být uplatněny u projektů se zřejmou evropskou přidanou hodnotou a neměly by vytlačovat soukromé financování. Musí posilovat pákový účinek výdajů z rozpočtu Unie, jakož i multiplikační účinek, pokud jde o získávání financování ze soukromých zdrojů.

V dopravě bude podstatná část rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy, tj. 22,5 miliardy EUR, rozdělena mezi navrhovatele projektů prostřednictvím grantů. Komise dosud zveřejnila pět výzev k předkládání návrhů výhradně v oblasti dopravy a jednu výzvu k projektu, jenž usiluje o dosažení součinnosti mezi dopravou a energetikou. Na první dvě výzvy zveřejněné v letech 2014 a 2015 byl vyčleněn největší objem prostředků (v případě výzvy z roku 2014 se jednalo o 11,93 miliardy EUR a v případě druhé výzvy o 7,6 miliardy EUR). Při obou příležitostech Komise zaznamenala značný převis předložených návrhů vzhledem k přiděleným finančním prostředkům.

C. Rozpočet Nástroje pro propojení Evropy na období 2021–2027

Komise dne 6. června 2018 navrhla, aby byl v rámci rozpočtu EU na období 2021–2027 prodloužen Nástroj pro propojení Evropy i na období po roce 2020. Byla vedena snaha o podpoření investic do evropské infrastruktury v dopravě, energetice a telekomunikacích. Z celkového navrženého rozpočtu ve výši 42,3 miliardy EUR (v běžných cenách) je 30,6 miliardy EUR vyčleněno na dopravu, 8,7 miliardy EUR na energetiku a 3 miliardy EUR na digitální síť. Nástroj pro propojení Evropy se po roce 2020 soustředí hlavně na synergie mezi uvedenými odvětvími a na posílení přeshraniční spolupráce v oblasti obnovitelných energií se záměrem urychlit digitalizaci a dekarbonizaci hospodářství EU. Kromě toho Komise navrhuje věnovat 60 % celkového rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy na plnění klimatických cílů.

V dopravě má Nástroj pro propojení Evropy urychlit dokončení obou úrovní sítě TEN-T a zavádění systémů řízení provozu, např. systému řízení železničního provozu (ERTMS) a programu pro výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR), a vytvořením evropské sítě dobíjecí infrastruktury pro alternativní paliva podpořit přechod na inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu. Komise v návrhu dále počítá s tím, že nový Nástroj pro propojení Evropy také podpoří civilně-vojenskou dopravní infrastrukturu pro dvojí užití, aby se evropské dopravní sítě přizpůsobily vojenským potřebám, aby se tak urychlily vojenské přesuny na území EU.

Navržený rozpočet Nástroje pro propojení Evropy má sestávat ze tří složek:

- celkového finančního krytí ve výši 12,8 miliardy EUR,
- 11,3 miliardy EUR z Fondu soudržnosti a
- 6,5 miliardy EUR na podporu vojenské mobility.



ÚLOHA EVROPSKÉHO PARLAMENTU

Parlament soustavně naléhal na to, aby v rámci TEN byly finančně podporovány především ekologičtější způsoby dopravy, a stanovil procentuální podíl financování projektů infrastruktury tak, aby více než 50 % prostředků bylo čerpáno na železniční projekty (včetně kombinované dopravy) a nejvýše 25 % na silniční projekty. Parlament dále soustavně zdůrazňoval, že je třeba, aby Komise zajistila koordinaci a koherenci mezi projekty financovanými z rozpočtu Unie a z příspěvků EIB, Fondu soudržnosti, Evropského fondu pro regionální rozvoj či jiných finančních nástrojů Unie.

Poté, co Rada na konci roku 2005 schválila rozsáhlá snížení prostředků oproti původnímu návrhu Komise, Parlament během následujících jednání o finančním výhledu důrazně žádal o navýšení částky vyčleněné na transevropské sítě. V závěrečné dohodě s Radou dosáhl Parlament zvýšení prostředků na realizaci sítí TEN o 500 milionů EUR a poskytnutí dodatečných finančních prostředků EIB.

V rámci revize předpisů pro výběr poplatků v silniční dopravě (směrnice o evropské dálniční známce) dospěl Parlament dne 7. června 2011 společně s Radou ke kompromisu, podle něhož bude nejméně 15 % příjmů z poplatků za externí náklady a poplatků za pozemní komunikace každého členského státu použito na finanční podporu projektů TEN-T s cílem zajistit větší udržitelnost dopravy. Tento procentuální podíl se má v průběhu let postupně zvyšovat.

Poté co se Parlament zapojil do utváření nařízení o Nástroji pro propojení Evropy (na návrhu nařízení spolupracovali tři zpravodajové, dva parlamentní výbory a všechny politické skupiny), zasadil se především o zajištění značných prostředků EU, z nichž mají být sítě TEN financovány v letech 2014 až 2020.

Při rozhodování o ročních rozpočtech EU proto Parlament věnoval pozornost tomu, aby byly jak Nástroji pro propojení Evropy, tak programu Horizont 2020 přiděleny dostatečné finanční prostředky. Parlament ve svém usnesení ze dne 8. července 2015 o mandátu pro třístranná jednání o návrhu rozpočtu na rok 2016 uvítal uvolnění prostředků z celkového rozpětí pro závazky na pokrytí části nákladů, které jsou zapotřebí k zajištění 8 miliard EUR do záručního fondu EFSI, aby nebylo nutné spoléhat se pouze na škrty v rozpočtech Nástroje pro propojení Evropy a programu Horizont 2020. Parlament nicméně připomněl svůj hlavní cíl, jímž je co nejvíce minimalizovat dopad na tyto dva programy. Z toho důvodu také trval na dalších kompenzacích škrtnů v rozpočtech Horizontu 2020 a Nástroje pro propojení Evropy, aby tyto programy mohly v plném rozsahu plnit své cíle.

Parlament kromě toho ve svém usnesení ze dne 9. března 2016 o obecných pokynech pro přípravu rozpočtu na rok 2017 potvrdil svůj závazek posilovat v ročním rozpočtovém procesu Horizont 2020 i Nástroj pro propojení Evropy, aby byly maximálně kompenzovány škrty v rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy, které byly schváleny při vyjednávání o vytvoření Evropského fondu pro strategické investice.

Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) a Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku (ITRE) vypracovaly v návaznosti na návrh Komise z roku 2018 o Nástroji pro propojení Evropy v období po roce 2020 společný návrh zprávy. Tři zpravodajové se v ní shodli na tom, že v návrhu Komise nejsou na dopravní projekty tohoto nástroje vyčleněny



dostatečné prostředky, upozornili na nutné investice do dopravy a vyzdvihli přínosy lepší propojenosti pro EU. Dále poukázali mimo jiné na to, že je nutné zjednodušit pravidla Nástroje pro propojení Evropy a že je důležité zajistit soudržnost mezi různými fondy EU, z nichž jsou podporovány dopravní, energetické a digitalizační projekty. Zpravodajové rovněž upozornili na to, že je zapotřebí posílit parlamentní dohled nad plněním priorit Nástroje pro propojení Evropy a zlepšit metody monitorování.

Výbory TRAN a ITRE přijaly společnou zprávu v listopadu 2018, v níž mimo jiné navrhly zvýšit rozpočet určený na dopravní projekty o asi 10 %. Parlament přijal rozhodnutí v prvním čtení v dubnu 2019 a postup spolurozhodování dále pokračuje ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

