



FINANCOVANIE TRANSEURÓPSKÝCH SIETÍ

Transeurópske siete (TEN) sú financované čiastočne Európskou úniou a čiastočne členskými štátmi. Finančná pomoc EÚ slúži ako katalyzátor, pričom väčšinu financovania musia poskytnúť členské štáty. Financovanie TEN sa môže dopĺňať aj zo štrukturálnych fondov, z pomoci Európskej investičnej banky alebo príspevkami zo súkromného sektora. Najväčšiu reformu pre TEN znamenalo vytvorenie Nástroja na prepájanie Európy v roku 2013.

PRÁVNY ZÁKLAD

Hlava XVI Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ), ktorej článok 171 ustanovuje, že podporu EÚ je možné udeliť projektom spoločného záujmu, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v usmerneniach.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.

CIELE

Prispieť k vytvoreniu transeurópskych sietí v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií prostredníctvom cielenej podpory EÚ ([3.5.1](#)).

DOSIAHNUTÉ VÝSLEDKY

A. Určenie všeobecných podmienok financovania projektov

Finančné prostriedky EÚ slúžia vo všeobecnosti ako katalyzátor projektov. Členské štáty musia získať väčšinu finančných prostriedkov, s výnimkou pomoci poskytovanej z Kohézneho fondu, v prípade ktorej sa EÚ tradične podieľa väčšou časťou.

Zásady financovania boli stanovené v nariadení Rady (ES) č. 2236/95 z 18. septembra 1995, ktorým sa určujú všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí.

1. Pomoc EÚ na projekty má jednu alebo viaceré z týchto foriem:

- spolufinancovanie projektových štúdií a ostatných opatrení technickej podpory (vo všeobecnosti nepresahujúcich 50 % celkových nákladov),
- príspevky na poplatky za záruky na úvery z Európskeho investičného fondu alebo od iných finančných inštitúcií,



- bonifikácie úrokových sadzieb na úvery poskytnuté Európskou investičnou bankou (EIB) alebo iným verejným alebo súkromným finančným orgánom,
- priame granty na investície v náležite odôvodnených prípadoch.

2. Pre projekty sa postupne stanovili tieto kritériá:

- pomoc EÚ určená na telekomunikačné a energetické siete nesmie spôsobiť narušenie hospodárskej súťaže medzi podnikateľskými subjektmi v príslušnom odvetví,
- projekty musia pomáhať dosahovať ciele sietí,
- projekty musia byť hospodársky životaschopné,
- zrelosť projektu a stimulačný účinok intervencie EÚ,
- priame alebo nepriame účinky na životné prostredie a zamestnanosť, postupne zahŕňajúce čoraz komplexnejšie analýzy nákladov a prínosov, posúdenia vplyvu na životné prostredie atď.,
- koordinácia časového zosúladenia jednotlivých častí projektu, napríklad v prípade cezhraničných projektov.

Financované projekty museli byť v súlade s právom EÚ a politikami EÚ, predovšetkým čo sa týka ochrany životného prostredia, hospodárskej súťaže a udeľovania verejných zákaziek. Následné nariadenia, ktorými sa určili všeobecné pravidlá poskytovania finančnej pomoci EÚ, zaviedli množstvo nových prvkov, okrem iného tieto:

- viacročné a ročné programy v oblasti dopravy a energetiky na poskytovanie finančnej pomoci EÚ na vybrané projekty,
- maximálna hranica pomoci EÚ na štúdie bola stanovená na 50 % pre všetky projekty a pomoc na prioritné projekty v oblasti dopravy na 10 % až 30 % (najviac 30 % pre cezhraničné prioritné projekty),
- rizikový kapitál bol zahrnutý a prepojený ako súčasť finančnej pomoci EÚ,
- finančný rámec na obdobie 2007 – 2013 vyčlenil na TEN 8 168 miliónov EUR, z toho 8 013 miliónov EUR na oblasť dopravy (TEN-T) a 155 miliónov na energetické siete (TEN-E).

B. Dodatočné možnosti financovania

1. Štrukturálne fondy a Kohézny fond EÚ

V období 2000 – 2006 prispeli tieto fondy na projekty TEN približne 26 miliardami EUR, predovšetkým prostredníctvom Kohézneho fondu v Grécku, Írsku (do roku 2003), Portugalsku, Španielsku a v 10 členských štátoch, ktoré vstúpili do EÚ v roku 2004 (EÚ-10). Týmto 10 členským štátom bolo pridelených 2,48 miliardy EUR predvstupovej pomoci, ako aj 4,24 miliardy EUR z Kohézneho fondu a 2,53 miliardy EUR z ostatných štrukturálnych fondov. Z celkového objemu uvedenej predvstupovej pomoci a kohézneho financovania bolo približne 50 %, alebo 3,9 miliardy EUR, pridelených na projekty TEN-T.



2. Pomoc Európskej investičnej banky

Na úvery EIB sa neuplatňujú žiadne územné obmedzenia, keďže sa poskytujú na základe bankových kritérií, ku ktorým patrí uskutočniteľnosť projektu z finančného hľadiska (schopnosť splácať), z technického hľadiska a z hľadiska životného prostredia. Napríklad v období 1995 až 2005 poskytla EIB pôžičky na projekty TEN v celkovej sume približne 65 000 miliárd EUR.

C. Finančný rámec 2007 – 2013

Na nové finančné obdobie 2007 – 2013 Komisia s podporou Parlamentu pôvodne navrhla 20,35 miliardy EUR na TEN-T a 340 miliárd EUR na TEN-E. Rada však trvala na drastickom znížení, až nakoniec finančný rámec TEN obsahoval 8,01 miliardy EUR na oblasť dopravy a 0,16 miliardy EUR na oblasť energetiky (teda len 40 % pôvodne navrhovanej sumy na dopravu a 45 % navrhovanej sumy na energetiku). Vzhľadom na nedostatok zdrojov sa v nariadení (ES) č. 680/2007 ustanovilo, že v záujme doplnenia vnútroštátnych (verejných či súkromných) zdrojov financovania sa musia prostriedky EÚ zamerať na určité kategórie projektov s najvyššou pridanou hodnotou pre siete ako také (napríklad cezhraničné projekty a projekty zamerané na odstraňovanie dopravných prekážok). Navyše výška príspevku na TEN-T zo všeobecných operačných programov kohéznej politiky prijatých Komisiou bola 43 miliárd EUR.

NÁSTROJ NA PREPÁJANIE EURÓPY

Od decembra 2013 uplatňuje EÚ novú politiku infraštruktúry TEN s rozpočtom vyše 30,4 miliardy EUR na obdobie do roku 2020. Cieľom nástroja na prepájanie Európy (NPE) je dosiahnuť synergické efekty v odvetviach dopravy, telekomunikácií a energetiky, zvýšiť účinnosť opatrení EÚ a umožniť optimalizáciu nákladov na realizáciu. Snaží sa o urýchlenie investícií v oblasti transeurópskych sietí a zvýšenie objemu financovania z verejného aj súkromného sektora a zároveň o zvýšenie právnej istoty a dodržiavanie zásady technickej neutrality.

A. Všeobecné ciele

Cieľom nástroja na prepájanie Európy je:

- podporovať vykonávanie projektov spoločného záujmu zameraných na rozvoj a budovanie novej infraštruktúry a služieb alebo na modernizáciu existujúcej infraštruktúry a služieb v oblasti dopravy, telekomunikácií a energetiky,
- prispievať k podpore projektov s európskou pridanou hodnotou a so značným prínosom pre spoločnosť, ktoré nie sú dostatočne financované z trhu,
- podieľať sa na stratégií Európa 2020 rozvojom transeurópskych sietí, ktoré berú do úvahy očakávané budúce dopravné toky, a tvorbou atraktívnejšieho prostredia pre súkromné, verejné a verejno-súkromné investície,
- umožniť EÚ dosahovať jej ciele v oblasti udržateľného rozvoja, a tým prispievať k jej strednodobým a dlhodobým cieľom eliminácie emisií uhlíka.



1. V oblasti dopravy bude podpora vyhradená pre projekty spoločného záujmu zamerané na:

- odstraňovanie úzkych miest, dobudovanie chýbajúcich prepojení, a predovšetkým na skvalitnenie cezhraničných úsekov,
- zabezpečenie udržateľných a účinných systémov dopravy s cieľom pripraviť sa na očakávané toky dopravy v budúcnosti a umožniť dekarbonizáciu všetkých druhov dopravy a
- optimalizáciu integrácie a vzájomného prepojenia druhov dopravy a zvýšenie interoperability dopravných služieb a súčasne zabezpečenie prístupnosti dopravnej infraštruktúry.

2. V oblasti energetiky sa podpora bude zameriavať na:

- zvyšovanie konkurencieschopnosti podporou ďalšej integrácie vnútorného energetického trhu a cezhraničnej interoperability elektrických a plynovodných sietí,
- zvyšovanie bezpečnosti dodávok energie v EÚ a
- prínos k udržateľnému rozvoju zahrnutím energie z obnoviteľných zdrojov do prenosovej siete a rozvojom inteligentných energetických sietí a sietí pre oxid uhličitý.

3. V oblasti telekomunikácií bude NPE financovať:

- generické služby, platformy základných služieb a opatrenia na podporu programov, ktoré sa budú financovať prostredníctvom grantov a/alebo obstarávania,
- opatrenia v oblasti širokopásmových sietí, ktoré sa budú financovať prostredníctvom finančných nástrojov.

B. Rozpočet NPE na roky 2014 – 2020

Finančné krytie na vykonávanie NPE v období 2014 – 2020 bolo pôvodne stanovené na 33,2 miliardy EUR. V roku 2015 sa však táto počiatočná suma znížila na 30,4 mld. EUR v dôsledku presunutia sumy vo výške 2,8 mld. EUR do novovytvoreného Európskeho fondu pre strategické investície (EFSI). Rozpočet NPE je rozdelený takto:

- sektor dopravy: 24,05 miliardy EUR, z čoho 11,3 miliardy EUR bolo presunutých z Kohézneho fondu na výdavky v súlade s nariadením o NPE výhradne v tých členských štátoch, ktoré sú oprávnené na čerpanie prostriedkov z Kohézneho fondu,
- sektor telekomunikácií: 1,04 miliardy EUR,
- sektor energetiky: 5,35 miliardy EUR.

Približne 80 % až 85 % celkového rozpočtu NPE bude vyčlenených na projekty patriace k viacročným programom (popri hlavných sieťových koridoroch a zohľadňujúcim horizontálne priority), a 15 % až 20 % bude slúžiť cieľom v rámci ročných programov (t. j. programov krátkodobejšieho charakteru s možnosťou každoročnej úpravy).



Väčšina projektov bude spolufinancovaná z NPE prostredníctvom grantov pridelených na základe súťažných výziev na predkladanie návrhov. Zároveň sa môže najviac 8,4 % celkového rozpočtu NPE vyčleniť na projekty, ktoré sa majú spolufinancovať prostredníctvom inovatívnych finančných nástrojov, ako sú záruky a projektové dlhopisy (dlhový nástroj v rámci NPE). Finančné nástroje použité v rámci NPE musia vo všeobecnosti reagovať na osobitné potreby trhu, pokiaľ ide o opatrenia s jednoznačnou európskou pridanou hodnotou, a nemali by vytláčať financovanie zo súkromných zdrojov. Musia zlepšovať pákový efekt výdavkov z rozpočtu EÚ a dosiahnuť vyšší multiplikačný efekt, čo sa týka prilákania financovania zo súkromného sektora.

V sektore dopravy sa väčšina rozpočtu NPE, t. j. 22,5 miliardy EUR, rozdelí medzi predkladateľov projektov prostredníctvom grantov. Komisia doteraz oznámila päť výziev na predkladanie návrhov výlučne v oblasti dopravy a jednu výzvu otvorenú synergiami v odvetviach dopravy a energetiky. Na prvé dve výzvy oznámené v rokoch 2014 a 2015 bolo pridelených najviac rozpočtových prostriedkov (11,93 miliardy EUR, resp. 7,6 miliardy EUR). V oboch prípadoch Komisia uviedla, že celková hodnota grantov, ktoré požadovali predkladatelia projektov, presiahla pridelenú sumu.

C. Rozpočet NPE na roky 2021 – 2020

V rámci rozpočtu EÚ na roky 2021 – 2027 Komisia 6. júna 2018 navrhla rozšíriť program NPE na obdobie po roku 2020 s celkovým cieľom podporiť investície do európskych infraštruktúrnych sietí v odvetviach dopravy, energetiky a telekomunikácií. Navrhovaný rozpočet NPE predstavuje 42,3 mld. EUR (v bežných cenách) a osobitne vyčleňuje 30,6 mld. EUR na dopravu, 8,7 mld. EUR na energetiku a 3 mld. EUR na digitálne siete. Synergie medzi týmito tromi sektormi a posilnená cezhraničná spolupráca v oblasti energie z obnoviteľných zdrojov patria medzi kľúčové oblasti, na ktoré sa má zamerať NPE na obdobie po roku 2020 s cieľom urýchliť digitalizáciu a dekarbonizáciu hospodárstva EÚ. Komisia okrem toho navrhuje vyčleniť 60 % celkového rozpočtu NPE na ciele v oblasti klímy.

V oblasti dopravy sa NPE zameriava na urýchlenie dokončenia oboch úrovní TEN-T, zavedenie európskych systémov riadenia dopravy, ako je európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) a Výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (SESAR), ako aj na podporu prechodu na inteligentnú, udržateľnú, inkluzívnu, bezpečnú a chránenú mobilitu, a to zavedením európskej siete nabíjajúcich staníc pre alternatívne palivá. V návrhu sa predpokladá, že nový NPE bude podporovať aj civilnú/vojenskú infraštruktúru na prepravu tovaru s dvojakým použitím na prispôsobenie európskych dopravných sietí vojenským požiadavkám a na zlepšenie vojenskej mobility v EÚ.

Navrhovaný rozpočet na dopravu NPE pozostáva z troch zložiek:

- celkové finančné krytie vo výške 12,8 miliardy EUR,
- príspevok vo výške 11,3 miliardy EUR z Kohézneho fondu,
- 6,5 miliardy EUR na podporu vojenskej mobility.



ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

V záujme podpory TEN Parlament neustále požadoval, aby sa prioritne financovali ekologickjšie druhy dopravy, pričom by sa viac než 50 % finančných prostriedkov na infraštruktúru pridelo na projekty železničnej dopravy (vrátane kombinovanej dopravy) a v prípade projektov cestnej dopravy by sa stanovil strop vo výške 25 %. Parlament okrem toho opakovane zdôrazňoval, že je nevyhnutné, aby Komisia zabezpečila koordináciu a koherentnosť projektov financovaných prostredníctvom príspevkov z rozpočtu EÚ, EIB, Kohézneho fondu, Európskeho fondu regionálneho rozvoja alebo iných finančných nástrojov EÚ.

Po tom, ako Rada koncom roka 2005 odsúhlasila výrazné zníženie pôvodného návrhu Komisie, Parlament v následných rokovaniach o finančných aspektoch návrhu požadoval zvýšenie sumy určenej na TEN. V konečnej dohode s Radou dosiahol Parlament zvýšenie o 500 miliónov EUR a mimoriadne finančné prostriedky od EIB na budovanie sietí TEN.

Parlament v rámci revízie pravidiel zdaňovania cestnej dopravy (smernica Eurovignette) 7. júna 2011 schválil kompromis s Radou, podľa ktorého sa najmenej 15 % príjmov z poplatkov za externé náklady a poplatku za infraštruktúru v každom členskom štáte použije na financovanie projektov TEN-T s cieľom zvýšiť udržateľnosť dopravy. Tento podiel sa bude postupne zvyšovať.

Parlament tým, že sa podieľal na tvorbe nariadenia o NPE (spoločné úsilie troch spravodajcov v rámci dvoch parlamentných výborov a všetkých politických skupín), zohral významnú úlohu pri zabezpečení značných finančných prostriedkov EÚ na TEN v období 2014 – 2020.

Parlament pri prijímaní rozhodnutí o ročných rozpočtoch EÚ venoval pozornosť rozpočtovým prostriedkom prideleným na NPE a program Horizont 2020. Vo svojom uznesení z 8. júla 2015 o mandáte na dialóg o návrhu rozpočtu na rok 2016 Parlament privítal mobilizáciu celkovej rezervy na záväzky s cieľom čiastočne financovať záručný fond EFSI vo výške 8 miliárd EUR, namiesto spoliehania sa len na škrtý v NPE a programe Horizont 2020. Parlament však pripomenul svoj konečný cieľ v čo najväčšej miere minimalizovať vplyv na tieto dva programy. Preto trval na ďalšej kompenzácii škrtov v programe Horizont 2020 a NPE, aby tieto programy mohli v plnej miere dosiahnuť svoje ciele.

Okrem toho Parlament vo svojom uznesení z 9. marca 2016 o všeobecných usmerneniach pre prípravu rozpočtu na rok 2017 znovu zopakoval svoj záväzok posilniť program Horizont 2020 a NPE prostredníctvom ročného rozpočtového postupu, aby sa čo najviac kompenzovali škrtý v NPE dohodnuté počas rokovaní o zriadení Európskeho fondu pre strategické investície.

V reakcii na návrh Komisie z roku 2018 o NPE po roku 2020 vypracovali Výbor pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) a Výbor pre priemysel, výskum a energetiku (ITRE) spoločný návrh správy. Traja spravodajcovia sa zhodli na tom, že návrh Komisie nie je dostatočne ambiciózny, pokiaľ ide o pridelené prostriedky NPE na dopravu, a zdôraznili investičné potreby tohto odvetvia, ako aj prínosy, ktoré by zlepšená prepojenosť mohla priniesť EÚ. Okrem iného zdôraznili, že je potrebné ešte viac zjednodušiť pravidlá NPE



a že je dôležité zabezpečiť súdržnosť medzi rôznymi fondmi EÚ na podporu projektov v oblasti dopravy, energetiky a digitálnych technológií. Spravodajcovia poukázali na to, že treba posilniť parlamentnú kontrolu priorít NPE a zlepšiť ich monitorovanie.

Spoločnú správu oba výbory prijali v novembri 2018. Zahŕňa zvýšenie rozpočtu vyčleneného na projekty v oblasti dopravy o približne 10 %. Parlament prijal rozhodnutie v prvom čítaní v apríli 2019 a spolurozhodovací postup stále prebieha ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

