



FINANCIRANJE VSEEVROPSKIH OMREŽIJ

Izgradnjo vseevropskih omrežij delno financira Evropska unija, delno pa države članice. Finančna pomoč EU deluje kot katalizator, večino pomoči pa morajo prispevati države članice. Financiranje vseevropskih omrežij je mogoče dopolniti tudi iz strukturnih skladov, s pomočjo Evropske investicijske banke ali s prispevki iz zasebnega sektorja. Velika reforma na področju vseevropskih omrežij je bila izvedena leta 2013 z vzpostavitvijo instrumenta za povezovanje Evrope.

PRAVNA PODLAGA

Člen 171 naslova XVI Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU) določa, da lahko EU finančno podpre projekte skupnega interesa, ki so opredeljeni v smernicah.

Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope, spremembi Uredbe (EU) št. 913/2010 in razveljavitvi uredb (ES) št. 680/2007 in (ES) št. 67/2010.

CILJI

Z usmerjeno finančno podporo EU prispevati k razvoju vseevropskih infrastrukturnih omrežij na področju prometa, energije in telekomunikacij ([3.5.1](#)).

DOSEŽKI

A. Opredelitev splošnih pogojev za financiranje projektov

Finančna sredstva EU praviloma delujejo kot katalizator za projekte. Za večji del sredstev morajo poskrbeti države članice, razen kar zadeva pomoč iz Kohezijskega sklada, za katero EU običajno prispeva več sredstev.

Prva načela financiranja so bila opredeljena v Uredbi Sveta (ES) št. 2236/95 z dne 18. septembra 1995 o določitvi splošnih pravil za dodelitev finančne pomoči Skupnosti na področju vseevropskih omrežij.

1. Pomoč EU za projekte je lahko v obliki:

- sofinanciranja študij v zvezi s projekti in drugih ukrepov za tehnično podporo (finančni prispevek EU praviloma ne presega 50 % vseh stroškov);
- prispevkov za kritje pristojbin za kreditna jamstva pri posojilih Evropskega investicijskega sklada ali drugih finančnih institucij;



- subvencioniranja obrestnih mer za posojila, ki jih odobri Evropska investicijska banka (EIB) ali druge javne ali zasebne finančne institucije;
 - neposrednih subvencij za naložbe v ustrezno upravičenih primerih.
- 2.** Pri izbiri projektov so se postopoma izoblikovala naslednja merila:
- v primeru telekomunikacijskih in energetskih omrežij pomoč EU ne sme povzročiti izkrivljanja konkurence med podjetji v tem sektorju;
 - projekti morajo prispevati k uresničevanju ciljev omrežij;
 - projekti morajo biti ekonomsko vzdržni;
 - zrelost projektov in spodbujevalni učinek pomoči EU;
 - neposredni ali posredni učinki na okolje in delovna mesta s postopnim vključevanjem vse popolnejših analiz stroškov in koristi, analiz vpliva na okolje itd.;
 - časovna usklajenost različnih delov projektov, če so na primer čezmejni.

Financirani projekti so morali biti skladni s pravom EU in njenimi politikami, zlasti na področju varstva okolja, konkurence in podeljevanja pogodb za javna naročila. Zaporedne uredbe, ki določajo splošna pravila za dodelitev finančne pomoči EU, so uvedle vrsto novih elementov, na primer:

- večletne in enoletne programe za dodelitev finančnih sredstev EU izbranim projektom na področju prometa in energije;
- finančna pomoč EU za študije je bila omejena na 50 % za vse projekte, za prednostne projekte na področju prometa pa na 10 do 30 % (največ 30 % za čezmejne odseke prednostnih projektov);
- tvegani kapital je bil vključen in medsebojno povezan kot del finančne pomoči EU;
- v finančnem okviru za obdobje 2007–2013 je bilo za vseevropska omrežja namenjenih 8168 milijonov EUR, od tega 8013 milijonov EUR za vseevropska prometna omrežja (TEN-T) in 155 milijonov EUR za vseevropska energetska omrežja (TEN-E).

B. Dodatne možnosti financiranja

1. Strukturni skladi in Kohezijski sklad EU

V obdobju 2000–2006 so skladi v projekte vseevropskih omrežij prispevali okrog 26 milijard EUR, in sicer Kohezijski sklad v Grčiji, na Irskem (do leta 2003), na Portugalskem, v Španiji in v državah članicah EU-10. Tem državam je bilo v sklopu predpristopne pomoči dodeljenih 2,48 milijarde EUR in 4,24 milijarde EUR iz Kohezijskega sklada ter 2,53 milijarde EUR iz drugih strukturnih skladov. Približno 50 % skupnih predpristopnih in kohezijskih sredstev, tj. 3,9 milijarde EUR, je bilo dodeljenih projektom vseevropskih prometnih omrežij.

2. Sredstva Evropske investicijske banke

Za posojila Evropske investicijske banke ni ozemeljskih omejitev, saj se dodeljujejo po bančnih merilih, še posebej glede na izvedljivost projekta s finančnega (zmožnost vračila), tehničnega in okoljskega vidika. Evropska investicijska banka je denimo



v obdobju od 1995 do 2005 za projekte vseevropskih omrežij dodelila približno 65 milijard EUR posojil.

C. Finančni okvir za obdobje 2007–2013

Komisija je za finančno obdobje 2007–2013 ob podpori Parlamenta najprej predlagala 20,35 milijarde EUR za vseevropska prometna omrežja in 0,34 milijarde EUR za vseevropska energetska omrežja. Svet je vztrajal, naj se ta sredstva močno zmanjšajo, in na koncu so sredstva iz finančnega okvira za vseevropska omrežja znašala 8,01 milijarde EUR za področje prometa in 0,16 milijarde EUR za področje energije (kar je le 40 % prvotno predlaganega zneska za področje prometa in 45 % predlaganega zneska za področje energije). Zaradi pomanjkanja virov je bilo v Uredbi (ES) št. 680/2007 določeno, da se morajo sredstva EU skupaj z nacionalnimi javnimi in zasebnimi finančnimi sredstvi osredotočiti na nekatere kategorije projektov, ki bodo celotnemu omrežju zagotovile večjo dodano vrednost (na primer čezmejne odseke in projekte za odpravo ozkih grl). Poleg tega je prispevek iz splošnih operativnih programov kohezijske politike, ki jih je sprejela Komisija, za vseevropsko prometno omrežje znašal 43 milijard EUR.

INSTRUMENT ZA POVEZOVANJE EVROPE

Od decembra 2013 se v EU izvaja nova infrastrukturna politika vseevropskih omrežij, katere proračun za obdobje do leta 2020 znaša več kot 30,4 milijarde EUR: z instrumentom za povezovanje Evrope se želi doseči sinergijo v prometnem, telekomunikacijskem in energetske sektorju, da bi bilo delovanje EU učinkovitejše in bi omogočilo optimizacijo stroškov izvajanja. Namen instrumenta je spodbuditi naložbe na področju vseevropskih omrežij in pritegniti finančna sredstva iz javnega in zasebnega sektorja, da bi se povečala pravna varnost in spoštovalo načelo tehnološke nevtralnosti.

A. Splošni cilji

Namen instrumenta za povezovanje Evrope je:

- podpirati izvajanje projektov skupnega interesa, s katerimi bi razvili in oblikovali novo infrastrukturo in storitve ali nadgradili obstoječo infrastrukturo in storitve v prometnem, telekomunikacijskem in energetske sektorju;
- podpirati projekte z evropsko dodano vrednostjo in velikimi družbenimi koristmi, ki na trgu ne pridobijo dovolj finančnih sredstev;
- prispevati k strategiji Evropa 2020 z razvojem vseevropskih omrežij, pri katerih se bodo upoštevali pričakovani prometni tokovi, in ustvarjanjem okolja, ki bo bolj spodbujalo zasebne, javne ali javno-zasebne naložbe;
- omogočiti EU, da bo dosegla svoje cilje trajnostnega razvoja, in tako prispevati k njenim srednjeročnim in dolgoročnim ciljem razogljčenja.

1. V prometnem sektorju bo podpora omejena na projekte skupnega interesa, namenjene:

- odpravi ozkih grl in premostitvi manjkajočih povezav, predvsem pa izboljšanju čezmejnih odsekov;



- dolgoročnemu zagotavljanju trajnostnih in učinkovitih prometnih sistemov, da bi se pripravili na pričakovani prometni pretok v prihodnosti, in razogljčenju vseh vrst prevoza ter
 - optimiziranju združevanja in medsebojne povezave načinov prevoza ter izboljšanju interoperabilnosti prevoznih storitev ob zagotavljanju dostopnosti prometne infrastrukture.
- 2.** V energetskega sektorju bo podpora namenjena:
- povečanju konkurenčnosti s spodbujanjem nadaljnega povezovanja notranjega energetskega trga ter čezmejnne interoperabilnosti elektroenergetskih in plinskih omrežij;
 - okreptvi zanesljive oskrbe z energijo v EU ter
 - spodbujanju trajnostnega razvoja z vključevanjem energije iz obnovljivih virov v prenosna omrežja ter razvojem pametnih energetskega omrežij in omrežij ogljikovega dioksida.
- 3.** V telekomunikacijskega sektorju bo instrument za povezovanje Evrope podpiral:
- splošne storitve, osrednje storitvene platforme in dejavnosti za podporo programa, ki se bodo financirale iz nepovratnih sredstev in/ali naročil;
 - ukrepe na področju širokopasovnih omrežij, ki se bodo financirali s finančnimi instrumenti.

B. Proračun instrumenta za povezovanje Evrope za obdobje 2014–2020

Finančna sredstva, namenjena izvajanju instrumenta za povezovanje Evrope za obdobje 2014–2020, znašajo 33,2 milijarde EUR. Vendar je bil v letu 2015 ta znesek znižan na 30,4 milijarde EUR zaradi preusmeritve 2,8 milijarde EUR v novoustanovljeni Evropski sklad za strateške naložbe (EFSI). Proračun instrumenta za povezovanje Evrope je razdeljen tako:

- prometni sektor: 24,05 milijarde EUR, od katerih je 11,3 milijarde EUR prenesenih iz Kohezijskega sklada, ta sredstva pa se bodo v skladu z uredbo o instrumentu za povezovanje Evrope porabila samo v državah članicah, ki so upravičene do financiranja iz tega sklada;
- telekomunikacijski sektor: 1,04 milijarde EUR;
- energetskega sektor: 5,35 milijarde EUR.

Približno 80 do 85 % skupnega proračuna za instrument za povezovanje Evrope bo dodeljenih projektom, ki temeljijo na večletnih programih (na primer koridorjem osrednjega omrežja in horizontalnim prednostnim nalogam), od 15 do 20 % pa bo dodeljenih ciljem v okviru letnih programov (tj. bolj kratkoročnih programov, ki jih je mogoče letno prilagajati).

Večina projektov se bo iz instrumenta za povezovanje Evrope sofinancirala z nepovratnimi sredstvi, dodeljenimi na podlagi konkurenčnih razpisov za zbiranje predlogov. Obenem se lahko za projekte, ki se sofinancirajo z inovativnimi finančnimi instrumenti, kot so jamstva in projektne obveznice (dolžniški instrument instrumenta



za povezovanje Evrope), nameni največ 8,4 % skupnega proračuna instrumenta za povezovanje Evrope. Na splošno morajo finančni instrumenti, ki se uporabljajo v okviru instrumenta za povezovanje Evrope, izpolnjevati posebne tržne zahteve po ukrepih z nedvomno evropsko dodano vrednostjo in ne bi smeli nadomestiti zasebnega financiranja. Z njimi se mora povečati učinek finančnega vzvoda pri porabi proračuna EU in doseči večji multiplikacijski učinek v smislu privabljanja finančnih sredstev iz zasebnega sektorja.

V sektorju prometa se bo večina proračuna instrumenta za povezovanje Evrope, tj. 22,5 milijarde EUR, nosilec projektov razdelila prek nepovratnih sredstev. Doslej je Komisija napovedala pet razpisov za zbiranje predlogov izključno na področju prometa in en razpis za ukrepe sinergije v sektorjih prometa in energetike. Prva dva razpisa sta bila objavljena v letih 2014 in 2015 ter sta vključevala največ sredstev (11,93 milijarde EUR oziroma 7,6 milijarde EUR). Komisija je ob obeh poročala, da je skupna vrednost nepovratnih sredstev, za katera so zaprosili nosilci projektov, preseгла dodeljeni znesek.

C. Proračun instrumenta za povezovanje Evrope za obdobje 2021–2027

V okviru proračuna EU za obdobje 2021–2027 je Komisija 6. junija 2018 predlagala podaljšanje izvajanja programa instrumenta za povezovanje Evrope na obdobje po letu 2020 s splošnim ciljem podpiranja naložb v evropska infrastrukturna omrežja v prometnem, energetske in telekomunikacijskem sektorju. Predlagani skupni proračun tega instrumenta znaša 42,3 milijarde EUR (v tekočih cenah), natančneje pa namenja 30,6 milijarde EUR za promet, 8,7 milijarde EUR za energetiko in 3 milijarde EUR za digitalna omrežja. Sinergije med tremi sektorji in okrepljeno čezmejno sodelovanje na področju energije iz obnovljivih virov so med ključnimi področji, v katera naj bi se usmeril instrument za povezovanje Evrope v obdobju po letu 2020, da bi pospešil digitalizacijo in razogljičenje gospodarstva EU. Poleg tega Komisija predlaga, da se 60 % skupnega proračuna tega instrumenta nameni za cilje na področju podnebja.

V prometnem sektorju je cilj instrumenta za povezovanje Evrope pospešiti dokončanje obeh ravni vseevropskih prometnih omrežij, vzpostavitev evropskih sistemov za upravljanje prometa, kot sta evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS) in raziskovalni projekt za upravljanje zračnega prometa v okviru enotnega evropskega neba (SESAR), ter podpreti prehod na pametno, trajnostno, vključujočo, varno in zanesljivo mobilnost z uvedbo evropskega omrežja infrastrukture za polnjenje z alternativnimi gorivi. Predlog predvideva, da bo novi instrument za povezovanje Evrope podpiral tudi prometno infrastrukturo z dvojno (civilno in vojaško) rabo, da bi se evropska prometna omrežja prilagodila vojaškim potrebam in bi se izboljšala vojaška mobilnost v EU.

Predlagani proračun instrumenta za povezovanje Evrope za promet bo sestavljen iz treh delov:

- splošna sredstva v višini 12,8 milijarde EUR;
- prispevek za Kohezijski sklad v znesku 11,3 milijarde EUR;
- podpora za vojaško mobilnost v višini 6,5 milijarde EUR.



VLOGA EVROPSKEGA PARLAMENTA

Parlament podpira vseevropska omrežja in dosledno poziva, da je treba pri financiranju dati prednost okolju prijaznejšim vrstam prometa in da je treba 50 % sredstev dodeliti železniškim projektom (vključno s kombiniranim prevozom), največ 25 % pa cestnim projektom. Parlament tudi redno poudarja, da mora Komisija poskrbeti za usklajenost in povezanost projektov s tistimi, ki so financirani iz sredstev proračuna EU, Evropske investicijske banke, Kohezijskega sklada, Evropskega sklada za regionalni razvoj ali drugih finančnih instrumentov EU.

Po odločitvi Sveta konec leta 2005, da občutno omeji začetni predlog Komisije, je Parlament v nadaljnjih pogajanjih o finančnih vidikih predloga zahteval, da je treba sredstva za vseevropska omrežja povečati. V končnem dogovoru s Svetom je uspel za izgradnjo vseevropskih omrežij doseči povišanje v višini 500 milijonov EUR in dodatna sredstva Evropske investicijske banke.

Parlament je v okviru pregleda predpisov o zaračunavanju cestnih pristojbin (direktiva o evro vinjeti) 7. junija 2011 potrdil kompromis s Svetom, v skladu s katerim bi se vsaj 15 % prihodkov, ki so v vsaki državi članici ustvarjeni s pristojbinami za zunanje stroške in infrastrukturnimi pristojbinami, namenilo financiranju projektov vseevropskih prometnih omrežij za izboljšanje trajnosti prometa. Ta delež bi se moral sčasoma povečevati.

Parlament je imel s sodelovanjem pri oblikovanju uredbe o instrumentu za povezovanje Evrope (skupno prizadevanje treh poročevalcev v dveh parlamentarnih odborih in v vseh političnih skupinah) pomembno vlogo pri zagotavljanju znatnih sredstev EU za vseevropska omrežja v obdobju 2014–2020.

Pri odločanju o letnih proračunih EU je Parlament nato pozornost posvečal dodelitvam sredstev tako instrumentu za povezovanje Evrope kot programu Obzorje 2020. V svoji resoluciji z dne 8. julija 2015 o pooblastilu za dialog o predlogu proračuna za leto 2016 je pozdravil uporabo skupne razlike do zgornje meje za obveznosti za zaveze za delno financiranje jamstvenega sklada EFSI v višini 8 milijard EUR, namesto da bi se zanašali le na zmanjšanje sredstev za instrument za povezovanje Evrope (CEF) in program Obzorje 2020. Parlament je seveda opozoril tudi na svoj končni cilj, da bi čim bolj zmanjšali učinek tega posega na oba programa. Zato je vztrajal, naj se še naprej izravnava zmanjševanje sredstev za program Obzorje 2020 in instrument za povezovanje Evrope, tako da bosta lahko ta programa izpolnila vse svoje cilje.

Poleg tega je v svoji resoluciji z dne 9. marca 2016 o splošnih smernicah za pripravo proračuna za leto 2017 ponovno poudaril, da se zavzema za okrepitev programa Obzorje 2020 in instrumenta za povezovanje Evrope v letnem proračunskem postopku, da bi čim bolj izravnali znižanje sredstev za instrument za povezovanje Evrope, ki je bilo dogovorjeno med pogajanci o ustanovitvi Evropskega sklada za strateške naložbe.

V odgovor na predlog Komisije iz leta 2018 o instrumentu za povezovanje Evrope za obdobje po letu 2020 sta Odbor za promet in turizem (TRAN) ter Odbor za industrijo, raziskave in energetiko (ITRE) pripravila skupni osnutek poročila. Trije poročevalci so soglašali, da predlog Komisije ni dovolj ambiciozen pri dodeljevanju sredstev za promet v okviru tega instrumenta, in izpostavili potrebe po naložbah v tem sektorju,



poleg koristi, ki bi jih boljša povezljivost zagotovila za EU. Med drugim so poudarili tudi potrebo po dodatni poenostavitvi pravil instrumenta za povezovanje Evrope in pomen zagotavljanja skladnosti med različnimi skladi EU, ki podpirajo projekte v prometnem, energetske in digitalnem sektorju. Poročevalci so poudarili, da je treba okrepiti parlamentarni nadzor nad prednostnimi nalogami instrumenta in izboljšati njegovo spremljanje.

Odbora sta novembra 2018 sprejela skupno poročilo, ki je vključevalo povečanje proračuna za prometne projekte za približno 10 %. Parlament je stališče sprejel v prvi obravnavi aprila 2019, postopek soodločanja pa še poteka ([2018/0228\(COD\)](#)).

Esteban Coito / Frédéric Gouardères
04/2019

