

Ředitelství E – Horizontální politiky a sítě

Oddělení E2 – Síť pro monitorování subsidiarity / Platforma pro monitorování strategie Evropa 2020 / Pakt starostů a primátorů / ESÚS



ZPRÁVA O KONZULTACI SÍŤ PRO MONITOROVÁNÍ SUBSIDIARITY OHLEDNĚ NÁSTROJE PRO PROPOJENÍ EVROPY

Zpravodaj: pan Ivan Žagar (SI/ELS)



<http://subsidiarity.cor.europa.eu>

Upozornění:

Cílem této zprávy není reprodukce všech příspěvků zaslaných Síti pro monitorování subsidiarity, ale spíše shrnutí hlavních prvků. Informace, které zpráva obsahuje, slouží čistě pro ilustraci. Tato zpráva není pro administrativu VR závazná a neovlivňuje konečný obsah příslušného stanoviska VR.

Nástroj pro propojení Evropy
Závěrečná zpráva
13. 2. 2012

Zadavatel:
Výbor regionů
Ředitelství pro poradní práce, oddělení 1

Nástroj pro propojení Evropy
Závěrečná zpráva
13. 2. 2012

Zadavatel:
Výbor regionů
Ředitelství pro poradní práce, oddělení 1

Klient

VÝBOR REGIONŮ

Ředitelství pro poradní práce, oddělení 1

101 rue Belliard,

B-1040 Bruxelles

Smlouva

CDR/ETU/198/2008

Autorka

Christine Hamza

Metis GmbH

A-1220 Vienna, Donau-City-Straße 6

Tel.: +43 1 997 15 70, Fax: +43 1 997 15 90 66

e-mail: office@metis-vienna.eu, www.metis-vienna.eu

Vídeň, 13. 2. 2012

Obsah

1.	Úvod	7
2.	Stručný popis aspektů souvisejících s nástrojem CEF	10
3.	Otázky a odpovědi	13
3.1	Přidaná hodnota nástroje CEF v souvislosti se sítěmi TEN-T	13
3.2	Zapojení místních a regionálních orgánů	15
3.3	Souvislost nástroje CEF se strukturálními fondy a Fondem soudržnosti 16	
3.4	Dopady nástroje CEF na veřejné rozpočty	17
3.5	Vliv na zadávání veřejných zakázek a státní podporu	20
3.6	Problémy a příležitosti v příhraničních regionech	20
4.	Závěry	22
5.	Zdroje	24
6.	Respondenti	24

Seznam zkratek

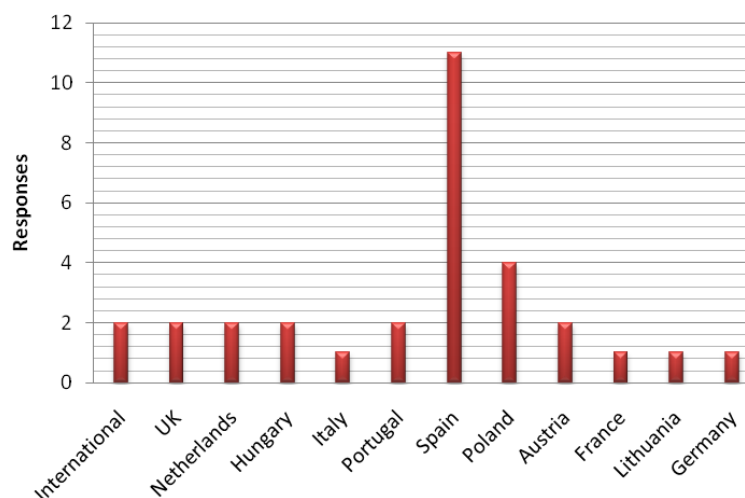
FS	Fond soudržnosti
VR	Výbor regionů
CEF	nástroj pro propojení Evropy
EK	Evropská komise
ESÚS	evropské seskupení pro územní spolupráci
EFRR	Evropský fond pro regionální rozvoj
EU	Evropská unie
EU12	Bulharsko, Česká republika, Estonsko, Kypr, Maďarsko, Malta, Litva, Lotyšsko, Polsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko
EU15	Belgie, Dánsko, Finsko, Francie, Itálie, Irsko, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Rakousko, Řecko, Spojené království, Španělsko, Švédsko
TEN	transevropská síť
PPP	partnerství veřejného a soukromého sektoru
SMS	Síť pro monitorování subsidiarity
TEN	transevropské sítě
TEN-T	transevropské dopravní sítě

1. Úvod

Zpráva je souhrnem hlavních zjištění získaných v rámci konzultací o návrhu Evropské komise na vytvoření nástroje pro propojení Evropy (CEF)¹. Konzultace byly zahájeny dne 29. listopadu 2011 na žádost zpravodaje Výboru regionů (VR) Dr. Ivana Žagara (SI/ELS). Na základě jeho žádosti se konzultací mohli účastnit partneři Sítě pro monitorování subsidiarity (SMS), platformy VR ESÚS, platformy VR pro monitorování strategie Evropa 2020, další členové VR, kteří měli zájem účastnit se konzultací, regionální kanceláře v Bruselu a stálá zastoupení členských států.

Konzultace byly ukončeny dne 27. ledna 2012. 11 členských států a 2 mezinárodní seskupení poskytly 31 příspěvků. Nejvíce příspěvků bylo ze Španělska (viz graf 1).

Graf 1: počet respondentů podle členských států



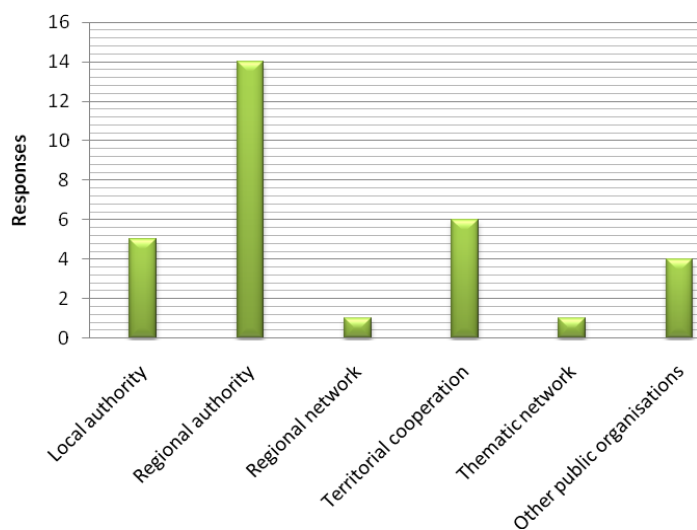
Zdroj: Metis 2011

Nejvíce příspěvků poskytly především regionální a místní orgány a skupiny pro územní spolupráci (viz graf 2).

¹

Evropská komise (2011), návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy, COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262} {SEC(2011) 1263}, v Bruselu dne 19.10.2011.

Graf 2: typy respondentů



Zdroj: Metis 2011

Účelem konzultací bylo zjistit, jak respondenti vnímají návrh nařízení o nástroji pro propojení Evropy (CEF) z hlediska

- obecné přidané hodnoty nástroje CEF
- zapojení správních orgánů na místní a regionální úrovni
- slučitelnosti nástroje CEF s EFRR
- dopadů provádění nástroje CEF na veřejný rozpočet
- vlivu na zadávání veřejných zakázek
- vlivu na přeshraniční regiony

Obecná reakce na nástroj CEF je kladná. V otázce přidané hodnoty centralizovaného a konkrétněji zaměřeného rozvoje infrastruktury panuje obecná shoda. Očekává se, že nástroj CEF bude poskytovat značnou podporu výstavbě přeshraniční infrastruktury, v níž jsou stále zaznamenávány nejrůznější obtíže. Hlavní aspekty, jež byly zdůrazněny, však jsou:

- Směrnice Evropské komise týkající se hlavních projektů podle respondentů příliš uplatňuje postup **shora**, což by mohlo ohrozit dodržování **zásady subsidiarity**, jestliže by z funkce koordinátora koridoru bylo možné ovlivňovat rozhodnutí členských států o projektech infrastruktury.

- **Předběžné definování koridorů infrastruktury** je velmi nepružné a neumožňuje ve fázi přípravy začlenit i jiné projekty. Ohrozilo by to financování projektů v rámci komplexní sítě infrastruktury.
- Zejména v kontextu **současných rozpočtových omezení** je obtížné nutit členské státy, aby předem určené projekty TEN realizovaly v závazných termínech.
- Zatímco pro země **EU15** skýtají **dodatečné finanční prostředky** v zásadě **nové možnosti** financování sítě TEN, země **EU12** jsou velmi **znepokojeny** výší **nezbytného spolufinancování**, které značně zatíží jejich dostupné rozpočty.
- **Rozpočet Fondu soudržnosti** představuje pro mnoho regionů EU12 významný pilíř a panují obavy z jeho **snížení** za účelem financování projektů nástroje CEF, což je považováno za podstatnou nevýhodu pro „nové členské státy“.
- Je důležité, aby byly v návrhu zohledněny **platné právní úpravy členských států**, jejich **časové harmonogramy** a dostupné **rozpočty** pro rozvoj infrastruktury.
- Stávající návrh nepředkládá žádný postup, jak **propojit hlavní projekty nástroje CEF s projekty FS a EFRR**. Je také sporné, zda upřednostnit projekty infrastruktury sítě TEN-T, neboť by mohla být ohrožena výstavba jiných důležitých sítí infrastruktury.
- **Přeshraniční přístup** k nástroji CEF je obecně uznáván. Jednoznačný a rozlišující postup, jak řešit přeshraniční právní překážky, však stále není v dohledu.
- Vliv postupů v rámci nástroje CEF na **zadávání veřejných zakázek není** mnoha respondentům **jasný**. Někteří se však domnívají, že bude mít závažné dopady na postupy zadávání veřejných zakázek, zejména v případě přeshraničních projektů.
- Stávající návrh **nezahrnuje žádný seriózní mechanismus pro zapojení subjektů na regionální a místní úrovni**. Většina připomínek však naznačuje, že za zapojení subjektů na regionální a místní úrovni nesou odpovědnost členské státy. Jiní respondenti se domnívají, že velkým přínosem je účast v platformách koridoru.

2. Stručný popis aspektů souvisejících s nástrojem CEF

Konečné znění návrhu právního předpisu Evropského parlamentu a Rady, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy (CEF)², stanoví společný rámec pro podporu konkrétních projektů infrastruktury v Evropě. Návrh zahrnuje projekty infrastruktury na evropské úrovni, jež mají velký význam pro zajištění vyšší propojenosti členských států, aby se zlepšily podmínky pro lepší vnitřní trh a větší celosvětovou konkurenceschopnost. Nástroj by měl výrazně oživit prosazování sítě TEN, jež v současnosti stagnuje.

V této souvislosti se návrh zabývá otázkami v oblasti dopravy (železniční, silniční, lodní) spolu s „hlavní sítí“ TEN. Podporuje konkrétně koridory infrastruktury, přeshraniční spojení, energetická zařízení na vysoké úrovni a telekomunikační sítě.

Ačkoli je nástroj centrálně řízen Evropskou komisí, měl by být prováděn v úzké spolupráci s členskými státy.

Přidaná hodnota nového nástroje by měla spočívat ve zjednodušení právního rámce EU, pokud jde o infrastrukturu TEN, a vyšší efektivita by měla přilákat více soukromého kapitálu. Cílem nástroje CEF je:

- zajistit společný rámec, jenž by vedl ke zjednodušení právního rámce EU, pokud jde o financování infrastruktur TEN,
- zajistit jednotný a transparentní přístup k financování EU,
- umožnit dosáhnout úspor z rozsahu,
- umožnit využívání meziodvětvových synergií na úrovni tvorby a provádění projektů,
- vést k úsporám nákladů nebo jejich účinnějšímu využívání a k vyšším výnosům,

²

Evropská komise předložila návrh Evropskému parlamentu v říjnu 2011 a v současnosti jej kontrolují vnitrostátní parlamenty. Lhůta pro dokončení kontroly je polovina února 2012.

- a vycházet ze sdílení získaných poznatků a osvědčených postupů mezi odvětvími³.

Nástroj CEF by měl propojit několik finančních nástrojů za účelem zvýšení evropského financování a finanční podpory prostřednictvím pákového efektu. Opatření a projekty podporované prostřednictvím finančních nástrojů se vyberou na základě zásady „**kdo dřív přijde, je dřív na řadě**“, je však třeba **zvážit postupnou zeměpisnou diverzifikaci** napříč členskými státy. **Finanční podporu** by měly tvořit granty kombinované s dalšími finančními nástroji. Granty zahrnují **nástroj CEF, FS, strukturální fondy a rovněž Horizont 2020**. Mezi finanční nástroje patří **kapitálové nástroje, půjčky nebo záruky, jejichž poskytnutí je usnadněno nástroji pro sdílení rizik**, a jiné finanční nástroje. Finanční nástroje lze kombinovat s granty.

Největší část rozpočtu (31,7 mld. EUR, z nichž 10 mld. bude přesunuto z Fondu soudržnosti) je přidělena odvětví dopravy. Dalších 9 mld. EUR je přiděleno na energetiku a 9 mld. EUR na telekomunikace.

Kritéria způsobilosti pro financování se vztahují na jeden nebo více členských států, mezinárodní organizace, společné podniky a partnerství veřejného a soukromého sektoru.

Navržená **míra financování** v případě studií v oblasti **dopravy** je maximálně 50 %, v případě stavebních prací 20 % až 30 %.

Míra financování studií v oblasti **energetiky** nepřekročí 50 % a v případě zvláštní infrastruktury, na niž se vztahují hlavní směry Komise, ji lze zvýšit na 80 %.

Pokud jde o **telekomunikace**, lze **širokopásmové sítě** financovat až do výše 50 %, obecné služby do výše 75 % a platformy služeb lze ve výjimečných případech financovat do výše 100 %.

³

Evropská komise (2011), návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy, COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262}{SEC(2011) 1263}, v Bruselu dne 19.10.2011, s. 5.

Postupy **zadávání veřejných zakázek**, které provádí Komise a či jakýkoli jiný orgán, jenž realizuje financovaný projekt, nesmí být v rozporu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek, tj. pravidly transparentnosti, volné hospodářské soutěže a řádného řízení postupů pro zadávání veřejných zakázek. Nařízení stanoví možnost udělit v rámci jednoho postupu větší počet zakázek.

V současnosti probíhá **přezkum** pravidel pro **zadávání veřejných zakázek** v rámci nového návrhu předloženého v prosinci 2011. Cílem nového návrhu týkajícího se veřejných zakázek je zjednodušit postupy jejich zadávání. Zatím však stále není jasné, jaký vliv budou mít tato pravidla na stávající návrh nařízení o nástroji CEF.

Návrh nařízení nepředpokládá, že by měly být na **jakékoli úrovni** zapojeny **orgány členských států**. Členské státy budou řídit provádění nástroje CEF na regionální a místní úrovni.

3. Otázky a odpovědi

3.1 Přidaná hodnota nástroje CEF v souvislosti se sítěmi TEN-T

Otázka: Domníváte se, že nástroj pro propojení Evropy zajistí pro činnosti EU v oblasti TEN-T přidanou hodnotu (včetně pákového efektu pro udržitelný růst a pracovní místa a sociální, hospodářskou a územní soudržnost)? Ke své odpovědi připojte vysvětlení a uveďte příklady.

Shrnutí připomínek

Přidaná hodnota nástroje CEF je obecně uznávána. Především pokud jde o zvýšení efektivity celoevropské infrastruktury, měl by se její rozvoj podpořit prostřednictvím centralizované správy finančních prostředků a lepší výměnou know-how. Přidaná hodnota se očekává v hospodářském růstu a v oblastech, které jsou stále nedostatečně propojeny, ve formě lepších sítí infrastruktury na vysoké úrovni.

Základním cílem nástroje CEF je propojit jednotný trh EU bez ohledu na stávající hranice mezi členskými státy. Plánování infrastruktur proto musí nutně probíhat v evropském kontextu. V rámci konsolidace jednotného trhu musí být také dosaženo pokroku v otázce standardizace rozdílných vnitrostátních právních úprav. (Správa přístavu Alicante)

Zejména respondenti ve Španělsku a Portugalsku očekávají, že nástroj zvýší zaměstnanost v odvětví stavebnictví a nepřímo přispěje k hospodářské prosperitě v propojených regionech. Nástroj CEF by měl podpořit partnerství veřejného a soukromého sektoru a vyvolat zájem (institucionálních) investorů, aby se podíleli na financování projektů TEN-T a podporovali snižování emisí CO₂.

CEF je velmi užitečným nástrojem k podpoře regionální infrastruktury v oblasti rozvoje intermodální dopravy a logistiky a rovněž k podpoře městských dopravních uzlů s ohledem na regionální a intermodální platformy. (autonomní oblast Murcie)

Přístup v podobě jediného společného rámce pro rozvoj infrastruktury v celé Evropě však vyvolal různé reakce. V některých příspěvcích se oceňuje, že jediný nástroj zjednoduší postupy, ale v jiných jsou vyjádřeny obavy, že nástroj je v rozporu se zásadou subsidiarity (např. město Vídeň, Sdružení místních samospráv Litvy). Podle těchto respondentů by návrh nařízení o nástroji CEF mohl být v rozporu se zájmy členských států. Je třeba přezkoumat např. závaznou povahu předpisů (závazné lhůty) z hlediska toho, zda představují nepřijatelné porušení rozpočtové suverenity členských států ze strany EU. Německo například na základě zákona o rychlejší rozšiřování sítě (NABEG) reorganizovalo a zjednodušilo plánování své přenosové sítě a postupy schvalování. Respondent z Německa se nyní obává, že nástroj CEF není v souladu s vnitrostátními postupy. Parlament Spojeného království je rovněž velmi znepokojen tím, že na základě nástroje CEF se členské státy budou muset zabývat předem definovanou infrastrukturou, což by mohlo ohrozit rozvoj dalších komplexních sítí a sítí významných pro daný členský stát. Nástroj CEF by v této souvislosti měl zohledňovat rozvoj územní soudržnosti, včetně rozvoje vnitrostátní a regionální infrastruktury.

Existují také pochybnosti, zda je praktické rozdělit postup schvalování na postup před podáním žádosti v délce dvou let a postup formálního schvalování v délce jednoho roku, jak předpokládá návrh. Podle německého respondenta by navržená nařízení měla být ve svém rozsahu omezena jen na míru nezbytnou pro evropskou koordinaci a harmonizaci. Navržená nařízení, jež překračují rámec článku 171 SFEU, jsou odmítána.

Další kritické připomínky předložil zástupce konference nejuvzdálenějších přímořských regionů. Uvedl, že v příslušných částech návrhu nařízení nebyly zohledněny skutečné potřeby těchto regionů. Konstatuje, že lodní doprava by mohla přispět ke snižování emisí CO₂ a že tato skutečnost nebyla v návrhu nařízení zatím dostatečně zohledněna. V jedné připomínce se také zdůrazňuje otázka předem definovaných projektů, neboť v návrhu nařízení nejsou zahrnuty projekty, u nichž ještě nebylo zahájeno zkoumání jejich proveditelnosti.

Nástroj „udržitelných námořních spojení“ by mohl být založen na úspěšném systému Ecobonus, mohl by využívat výhod objektivního hodnocení programu Marco Polo a zohlednit souvislosti, jež vznikly na základě nových omezení týkajících se obsahu síry v lodních palivech (konference nejvzdálenějších přímořských regionů).

Nejvzdálenější evropské regiony se rovněž nedomnívají, že by tento nástroj byl pro ně určen. Podle regionální správy Madeiry by nástroj CEF vyloučil oblasti, které by nebyly napojeny na navrženou síť infrastruktury.

3.2 Zapojení místních a regionálních orgánů

***Otázka:** Popište, jakým způsobem budou místní a regionální orgány zapojeny do rozhodovacího procesu nástroje CEF ve vašem členském státě (včetně vlivu nástroje CEF na vaše územní plánování a rozvojové strategie).*

Shrnutí připomínek

Ve všech příspěvcích bylo uvedeno, že je nutné zapojit do projektů, které mají vliv na územní rozvoj, regionální a místní orgány. Někteří respondenti se domnívají, že za zapojení orgánů na regionální a místní úrovni nesou odpovědnost členské státy, zatímco jiní požadují jejich přímější zapojení do postupu týkajícího se nástroje CEF. V některých členských státech nebyl způsob zapojení místních a regionálních orgánů ještě jasně stanoven, ve většině zemí však budou tyto orgány zapojeny v souladu s příslušným vnitrostátním právním rámcem. Respondenti ze Španělska poskytli podrobný popis, jakým způsobem budou tyto orgány zapojeny.

Příspěvky však uvádějí, že přidaná hodnota platformou koridoru, jež navrhla Evropská komise a v jejíchž rámci by měly spolupracovat všechny zapojené zúčastněné strany, bude účinná pouze tehdy, jestliže se jich budou účastnit nejen místní a regionální orgány, ale také vnitrostátní a mezinárodní seskupení.

Obecně bylo kritizováno centralizované řízení nástroje CEF, jež provádí Komise, neboť regionální a místní orgány nemají možnost zapojit se do procesu rozhodování. Respondenti se obávají, že centralizované řízení nástroje bude narušovat či neutralizovat jejich snahy o regionální soudržnost. Existuje celá řada projektů infrastruktury na regionální a místní úrovni, jež doplňují síť

TEN-T. Tyto činnosti, jejichž cílem je propojovat infrastruktury, však nejsou ve stávajícím návrhu zohledněny. V právním předpisu navíc nejsou zohledněny vnitrostátní právní rámce (celostátní právní systém, právní systém jednotlivých zemí), jež neumožňují přístup zásahů do projektů infrastruktury shora, což předpokládá návrh nařízení o nástroji CEF (např. v Německu). Respondenti to v celkovém partnerském přístupu, jímž se současná politika soudržnosti vyznačuje, považují za krok zpět.

Konference nejvzdálenějších přímořských regionů požaduje, aby byla úloha regionálních orgánů v tomto systému řízení závazněji vymezena. Nesouhlasí s centralizovaným rozhodováním o přidělování prostředků z rozpočtu a domnívá se, že poskytování odměn na základě dosažené fáze projektu v rámci závazného postupu je v rozporu s myšlenkou územní soudržnosti a řádnou správou věcí veřejných.

(Konference nejvzdálenějších přímořských regionů)

3.3 Souvislost nástroje CEF se strukturálními fondy a Fondem soudržnosti

Otázka: *Jak lze zajistit souvislou kompatibilitu projektů financovaných ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti a projektů financovaných nástrojem CEF? Jaké dopady bude mít nástroj CEF na menší projekty?*

Shrnutí připomínek

Obavy zúčastněných stran se nejčastěji týkají dostatečné koordinace evropských projektů řízených nástrojem CEF a vnitrostátních projektů financovaných z EFRR. Z většiny příspěvků vyplývá, že respondenti považují CEF za nástroj určený především pro velké projekty a že jej lze snadno doplňovat menšími projekty financovanými z EFRR. Uvádějí, že v návrhu není dostatečně vymezeno procesní spojení mezi projekty financovanými nástrojem CEF a projekty financovanými ze strukturálních fondů (EFRR). Nejvyšší prioritou je zabránit překrývání EFRR a nástroje CEF. Aby se zabránilo dvojímu financování, je třeba stanovit jednoznačná kritéria. Všechny režimy financování by navíc měly být hodnoceny a přizpůsobovány.

Ne všechny členské státy však mají rovný přístup k financování infrastruktur z EFRR. Mělo by se zabránit tomu, aby v důsledku nedostatku finančních prostředků pro menší a méně významné projekty docházelo k úplnému ukončení okrajových projektů infrastruktury. Respondenti navíc kritizovali skutečnost, že nástroj je zaměřen na deset vybraných hlavních projektů, což je příliš nepružný přístup, a že nebere v potaz další evropské projekty, jež jsou stejně významné. Vyjádřili obavu, že menší projekty, jež s deseti koridory nesouvisí, již nebudou na evropské úrovni tak důležité.

Účelem nástroje CEF je propojovat regiony, je však řízen centrálně Komisí. Je značně obtížné rozvíjet kompatibilní projekty na základě různých systémů řízení (centrálně řízený nástroj CEF a regionální fondy EFRR a FS). Chybí propojení nástroje CEF se společným strategickým rámcem pro soudržnost (Konvent skotských místních orgánů, COSLA).

3.4 Dopady nástroje CEF na veřejné rozpočty

Otázka: *Jaké očekáváte dopady navrhovaného nástroje CEF na veřejný rozpočet a na využívání dalších vnitrostátních a evropských fondů?*

Shrnutí připomínek

Průměrná výše příspěvku nástroje CEF na spolufinancování silničních a železničních sítí nepřekročí 30 %, z čehož vyplývá, že navrhovaný nástroj CEF nebude hrát v rozpočtech jednotlivých států zásadní roli.

Zatímco investice do IKT a energetiky se stále výrazně navyšují, domníváme se, že část týkající se dopravy nepřinese podstatnou změnu současné situace, pokud jde o místní a regionální orgány. (Konvent skotských místních orgánů (COSLA))

Respondenti ze zemí EU15 vnímají nástroj CEF nejčastěji jako možnost, jak získat další finanční prostředky pro infrastrukturu. Někteří respondenti se domnívají, že CEF je jen nástrojem pro země EU15, jež jsou schopny podílet se na spolufinancování těchto investic do infrastruktury, zatímco země EU12 mají v důsledku rozpočtových omezení se spolufinancováním těchto projektů infrastruktury vážné potíže.

Dopady navrhovaného nástroje CEF na rozpočty jednotlivých států budou v případě členských států, v nichž je infrastruktura na vysoké úrovni, omezené. (Magistrát města Lodž)

Nástroj CEF je vnímán jako pokus o centralizaci Fondu soudržnosti, což by mohlo vést k tomu, že pro regiony bude obtížnější zapojit se do procesu. Fond soudržnosti je pro „nové členské státy“ důležitým finančním nástrojem. Vymezení koridorů pro nástroj CEF a přidělení finančních prostředků z FS ve výši 10 mld. EUR je považováno za směrnici uplatňovanou Evropskou komisí shora, což omezuje možnosti členských států ve vyjednávání.

Ze 34 mld. z Fondu soudržnosti určených k financování sítí TEN-T bude 10 mld. přiděleno na základě stejného postupu, jaký se uplatňuje pro nástroj CEF, především na základě výzev k předkládání projektů uveřejňovaných Komisí. Vzhledem k výše uvedeným rizikům by proto byly upřednostňovány projekty, jež by byly s největší pravděpodobností rychle dokončeny, a nikoli projekty nejvíce strukturální. Taková změna v nařízeních může v celkovém partnerském přístupu znamenat krok zpět (konference nejvzdálenějších přímořských regionů).

Přednostní výstavba navržených koridorů sítí TEN by navíc mohla v členských státech zpomalit realizaci projektů infrastruktury, které jsou mnohdy naléhavější. Časové plány nástroje CEF pro realizaci projektů by měly být pružnější. Pokud časové plány pro realizaci projektů zmíněných v návrhu nebudou v souladu s plánováním v jednotlivých státech, mohou se objevit problémy.

Vytvoření nového nástroje povede k větší centralizaci finančních prostředků, k nimž budou mít regiony omezený přímý přístup (Úřad maršálka Pomořanského vojvodství).

Priority nástroje CEF mohou být pro členské státy překážkou ve stanovení vlastních prioritních projektů. Časový plán by proto měl být pružnější, než jak je stanoven v návrhu. Pokud budou uplatňovány hlavní směry, a nikoli nařízení, jako v případě předchozích projektů TEN-T, lze dosáhnout určité míry pružnosti (Rail Network).

Dalším aspektem, k němuž se respondenti vyjadřovali, byl návrh na využívání soukromých investic v projektech TEN-T. Mají určité pochybnosti, zda nástroj zajistí z finančního hlediska bezpečné prostředí, jež je pro účast investorů nezbytné.

Obecně by to znamenalo, že dříve, než je vypracován projekt jakékoli infrastruktury, by každé posouzení možností jeho financování mělo prokázat skutečnou výhodnost investic a jejich návratnost. Není jasné, zda by bylo financování nástrojem CEF podmíněno jakoukoli mírou návratnosti investic a zda by u navržených projektů měla být před uvedením na seznam prokázána jejich přínosnost.

Je důležité zohlednit jednotlivé kapacity a potenciál místních podnikatelů a podniků (EGT CUTTS Maďarsko).

3.5 Vliv na zadávání veřejných zakázek a státní podporu

Otázka: Můžete určit jakýkoli případný vliv na pravidla zadávání veřejných zakázek a na státní podporu?

Shrnutí připomínek

Většina respondentů se nedomnívá, že by v souvislosti s vnitrostátními pravidly zadávání veřejných zakázek mohlo docházet k nějakým rozporům či dopadům. Úřad maršálka Pomořanského vojvodství však v otázce nadnárodních projektů uvedl, že v důsledku rozdílů mezi právními systémy členských států by mohly vznikat závažné překážky společných investic. V současnosti probíhá přezkum postupu zadávání veřejných zakázek a existují obavy, že některé nové postupy by mohly prohloubit složitost zadávání veřejných zakázek.

Existuje obava, že přezkum postupu zadávání veřejných zakázek souvisí s nástrojem CEF a že je prováděn v jeho prospěch. V otázce konkrétních postupů pro konkrétní úkoly (např. ekologické veřejné zakázky) převládá nesouhlas. Důsledkem jsou nejružnější přístupy v rámci zadávání veřejných zakázek a administrativní zátěž. (Konvent skotských místních orgánů (COSLA))

3.6 Problémy a příležitosti v příhraničních regionech

Otázka: Jaké problémy a příležitosti skýtá nástroj CEF v příhraničních regionech (včetně případného využívání ESÚS)?

Shrnutí připomínek

Nástroj CEF je obecně považován za podpůrný nástroj pro přeshraniční propojení. Skutečnost, že nástroj CEF předpokládá, že je nutné podporovat napojení přeshraničních infrastruktur, je obecně kladně hodnocena. Dopravní spojení mají zásadní význam pro příhraniční a přeshraniční regiony, aby mohly překonat znevýhodnění plynoucí z jejich zeměpisné polohy, a to jak na vnitrostátní, tak evropské úrovni.

Nástroj CEF vřele uvítaly nejen příhraniční regiony, ale i přímořské oblasti. Skotská vláda a místní orgány v oblastech u pobřeží Severního moře považují CEF za možný nástroj pro rozvoj síťových připojení s Evropou a rozvoj tuzemské výroby energie z obnovitelných zdrojů, což by mělo zřejmý vliv na prosperitu místního hospodářství. (Konvent skotských místních orgánů (COSLA))

Přeshraniční projekty jsou velmi závislé na regionálních a místních subjektech, a tím více je nezbytné zapojit je do této konkrétní činnosti. Jejich zapojení se však v současnosti na evropské úrovni nepředpokládá. ESÚS v Maďarsku například nemá finanční prostředky, aby se mohlo podílet na přípravě projektů a procesu hodnocení v oblasti TEN-T. V tomto ohledu také existuje obava z nedostatku zkušeností a znalostí, jichž je zapotřebí k vytvoření struktur nezbytných k realizaci přeshraničních projektů.

V případě, že nebude mezi členskými státy dosaženo dohody o společných projektech, může to mít na příhraniční regiony nepříznivý vliv. Nástroj CEF nestanoví podmínky nezbytné k předcházení tohoto rizika a prostředky Fondu soudržnosti směřuje do jiných oblastí, než jsou příhraniční regiony. (Sdružení místních samospráv Litvy)

4. Závěry

Příspěvky lze rozdělit podle různých zájmových skupin. Zaprvé místní a regionální orgány a jejich zástupci, zadruhé skupiny pro územní spolupráci a zatřetí zástupci zúčastněných stran, např. sítě přístavů. Existuje také rozdíl mezi španělskými a portugalskými organizacemi a orgány, které nástroj CEF výrazně podporují, na straně jedné a středoevropskými členskými státy a organizacemi, které jsou k přístupu shora nástroje CEF kritické, na straně druhé. Lze proto vyvodit pouze jeden obecný závěr, že členské státy EU15 považují nástroj CEF za další možnost, jak získat finanční prostředky pro financování infrastruktury, zatímco země EU12 se obávají, že nástroj CEF může představovat překážku řešení jiných naléhavějších potřeb v regionech.

Dále, i když ne v takové míře, se obavy týkají dodržování zásady subsidiarity. Zásada subsidiarity je stanovena v článku 5 Smlouvy o Evropské unii: *Podle zásady subsidiarity jedná Unie v oblastech, které nespádají do její výlučné pravomoci, pouze tehdy a do té míry, pokud cílů zamýšlené činnosti nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jich, z důvodu jejího rozsahu či účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie. Činnosti Unie nepřekročí rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cílů Smlouvy.*⁴

Směrnice Evropské komise týkající se hlavních projektů podle respondentů v tomto ohledu příliš uplatňují přístup shora, což by mohlo ohrozit zásadu subsidiarity, jestliže by z funkce koordinátora koridoru bylo možné ovlivňovat rozhodnutí členských států o vnitrostátních projektech infrastruktury.

Připomínky lze shrnout následovně:

- Předběžné definování koridorů infrastruktury je považováno za sporné, neboť je překážkou rozvoje jiných naléhavějších projektů.
- Zapojení regionálních a místních subjektů do platforem koridorů je nezbytné, návrh však nepředpokládá žádnou podporu pro skupiny pro územní spolupráci ani jiné zástupce.

⁴

Evropská unie (2006), konsolidované znění Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o založení Evropského společenství, Úřední věstník Evropské unie, článek 5.

- Kompatibilita nástroje CEF a fondu EFRR může případně zajistit přidanou hodnotu. Zatím však není jasné, jak mohou být tyto nástroje účinně propojeny, což vyvolává obavy ohledně jejich překrývání a narušování projektů EFRR.
- Skutečnost, že na nástroj CEF bylo vyčleněno 10 mld. EUR, vyvolává v nových členských státech velké znepokojení. Některé místní a regionální orgány vyjádřily obavu, že může docházet k rozporům mezi návrhy projektů na úrovni jednotlivých států a navrženými projekty koridorů.
- Provádění přeshraničních projektů je obecně velmi vítáno. Skutečné provádění v kontextu různých právních systémů však není jasně vymezeno, stejně jako postup a zapojení zúčastněných stran.
- Většina respondentů se nedomnívá, že by mohlo v souvislosti s pravidly zadávání veřejných zakázek docházet k rozporům.

Respondenti obecně zdůrazňují, že postup provádění nástroje CEF zatím není dostatečně jasně vymezen (především v případě přeshraničních projektů). Je proto nutné v tomto ohledu lépe harmonizovat cíle EK a zájmy členských států. Z připomínek vyplývá, že návrh je v souladu s cíli některých členských států a že pro některé země je obtížné přizpůsobit navržené projekty svým vnitrostátním a regionálním cílům. Například Španělsko a Portugalsko nemají vůči návrhu žádné další námítky a očekávají, že nástroj CEF bude přínosem pro jejich státní a regionální rozpočty pro infrastrukturu. Z připomínek Maďarska, Německa a Polska však vyplývá jejich obava, že rozhodovací proces omezí jejich státní a regionální autonomii.

5. Zdroje

Evropská komise (2011), návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy, 2011/0302 (COD), COM(2011) 665, v Bruselu dne 19.10.2011

6. Respondenti

Č.	Název	Země	Sít'	Typ respondenta
1.	Netwerkstad Twente	Nizozemsko	SMS	Regionální síť
2.	Nezávislá poradenská společnost (zakládající člen EGTCUTTS, BEFA)	Maďarsko	ESÚS	Skupina pro územní spolupráci
3.	Region Marche (Itálie)	Itálie	SMS	Regionální orgán
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal	Portugalsko	ESÚS	Skupina pro územní spolupráci
5.	Vláda Valencijské autonomní oblasti, Generální ředitelství pro dopravu a logistiku	Španělsko	SMS	Regionální orgán
6.	Consejo de camaras de comercio de la Comunidad Valenciana	Španělsko	neurč.	Regionální orgán
7.	Magistrát města Lodž	Polsko	SMS	Místní orgán
8.	Úřad vlády spolkové země Štýrsko, Odbor plánování	Rakousko	SMS	Regionální orgán
9.	Autonomní oblast Galicie	Španělsko	SMS	Regionální orgán
10.	Parlament autonomní oblasti Extremadura	Španělsko	SMS	Regionální orgán
11.	Úřad maršálka Pomořanského vojvodství	Polsko	SMS	Regionální orgán
12.	Město Vídeň	Rakousko	SMS	Místní orgán
13.	Governo Regional da Madeira	Portugalsko	neurč. (člen SMS)	Regionální orgán
14.	Společenství Brest Métropole Océane	Francie	neurč.	Místní orgán
15.	Sdružení místních samospráv Litvy	Litva	SMS	Místní orgán
16.	Asociace evropských příhraničních regionů	Mezinárodní subjekt	SMS	Skupina pro územní spolupráci
17.	UTTS ESÚS	Maďarsko	ESÚS	Skupina pro územní spolupráci
18.	Konvent skotských místních orgánů	Spojené království	SMS	Místní orgán
19.	Konference nejvzdálenějších přímořských regionů	Mezinárodní subjekt	neurč.	Skupina pro územní spolupráci
20.	Vláda autonomní oblasti Valencie	Španělsko	SMS	Regionální orgán
21.	FEPORIS – Institut pro spolupráci přístavů a související studia	Španělsko	neurč.	Jiná veřejná organizace
22.	Správa přístavu Alicante	Španělsko	neurč.	Jiná veřejná organizace
23.	Správa přístavu Valencia	Španělsko	neurč.	Jiná veřejná organizace
24.	Správa přístavu Castellón	Španělsko	neurč.	Jiná veřejná organizace

25.	Ministerstvo spolkové země Bádensko-Württembersko	Německo	SMS	Regionální orgán
26.	Rail Network	Spojené království	neurč.	Tematická síť
27.	Autonomní oblast Murcie. Ministerstvo veřejných prací a územního plánování: Generální sekretariát/generální ředitelství dopravy a přístavů	Španělsko	neurč.	Regionální orgán
28.	Úřad maršálka Velkopolského vojvodství	Polsko	neurč.	Regionální orgán
29.	Varmijsko-mazurské vojvodství	Polsko	neurč.	Regionální orgán
30.	ESÚS Eurometropolis	Nizozemsko	ESÚS	Skupina pro územní spolupráci
31.	Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco	Španělsko	SMS	Regionální orgán