



Oddelenie E2 – Sieť na monitorovanie subsidiarity/ Platforma na monitorovanie stratégie Európa 2020/Dohovor primátorov a starostov/EZÚS



**SPRÁVA O KONZULTÁCI
SIETE NA MONITOROVANIE SUBSIDIARITY
NA TÉMU: „NÁSTROJ ‚SPÁJAME EURÓPU‘ “**

Spravodajca: **Dr. Ivan Žagar (SL/EES)**



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

Upozornenie:

Táto správa nemá reprodukovať všetky príspevky, ktoré boli zaslané v rámci siete na monitorovanie subsidiarity, jej cieľom je len zhrnúť hlavné body. Informácie, ktoré obsahuje, slúžia iba na ilustráciu. Správa nie je záväzná pre administratívu VR a neurčuje konečný obsah príslušného stanoviska VR.

**Nástroj „Spájame Európu“
Závěrečná správa
13. februára 2012**

Objednal:
Výbor regiónov
Jednotka DTC 1

**Nástroj „Spájame Európu“
Závěrečná správa
13. februára 2012**

Objednal:
Výbor regiónov
Jednotka DTC 1

Klient

VÝBOR REGIÓNOV

Jednotka DTC 1

101 rue Belliard,

B-1040 Brusel

Zmluva

CDR/ETU/198/2008

Autor

Christine Hamza

Metis GmbH

A-1220 Viedeň, 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

Viedeň 13. februára 2012

Obsah

1	Úvod	1
2	Krátky popis relevantných tém CEF	4
3	Podrobné pripomienky	6
3.1	Pridaná hodnota CEF vo vzťahu k TEN-T	6
3.2	Zapojenie miestnych a regionálnych orgánov	7
3.3	Konzistencia medzi CEF a štrukturálnymi a kohéznymi fondmi.....	8
3.4	Vplyv CEF na verejný rozpočet	9
3.5	Účinky na verejné obstarávanie a štátnu pomoc	11
3.6	Výzvy a príležitosti v hraničných regiónoch.....	11
4	Záver	13
5	Referenčné dokumenty.....	15
6	Respondenti	15

Zoznam skratiek

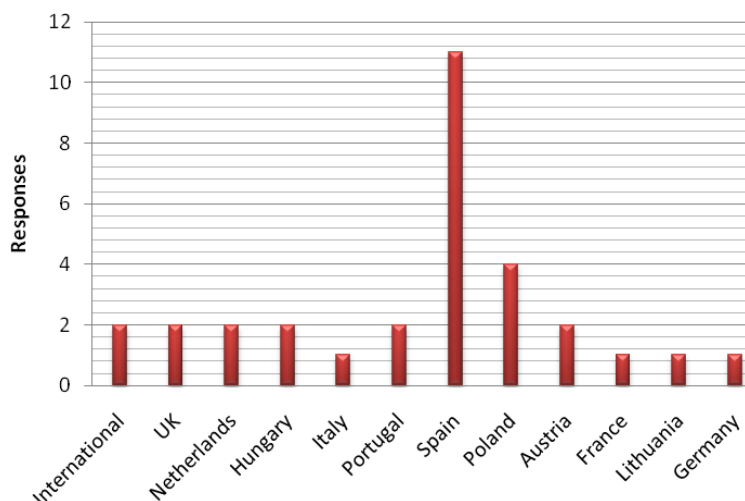
KF	Kohézny fond
VR	Výbor regiónov
CEF	Nástroj Spájame Európu
EK	Európska komisia
EZÚS	Európske zoskupenie územnej spolupráce
EFRR	Európsky fond regionálneho rozvoja
EÚ	Európska únia
EÚ12	Bulharsko, Cyprus, Česká republika, Estónsko, Maďarsko, Litva, Lotyšsko, Malta, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko
EÚ15	Rakúsko, Belgicko, Dánsko, Fínsko, Francúzsko, Nemecko, Grécko, Taliansko, Írsko, Luxembursko, Holandsko, Portugalsko, Španielsko, Švédsko, Spojené kráľovstvo
MS	Členské štáty
TEN	Transeurópska sieť
PPP	Verejno-súkromné partnerstvo
SMS	Sieť na monitorovanie subsidiarity
TEN	Transeurópske siete
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť

1 Úvod

Správa sumarizuje hlavné zistenia konzultácií o návrhu Európskej komisie týkajúcich sa nástroja „Spájame Európu“ (CEF)¹. Konzultácie začali na žiadosť spravodajcu Výboru regiónov Dr Ivana Zagara (SI/ELS) 29. novembra 2011. Na základe tejto žiadosti boli konzultácie otvorené pre partnerov zo siete na monitorovanie subsidiarity (SMS), platformy EZÚS VR, platformy VR na monitorovanie stratégie EÚ 2020, pre ďalších členov VR, ktorí prejavili záujem o účasť, pre regionálne úrady so sídlom v Bruseli a pre stále zastúpenia členských štátov.

Konzultácie skončili 27. januára 2012. Bolo predložených 31 príspevkov od 11 členských štátov a 2 medzinárodných zoskupení. Zďaleka najväčší počet príspevkov predložilo Španielsko (pozri graf 1)

Graf 1: respondenti členských štátov

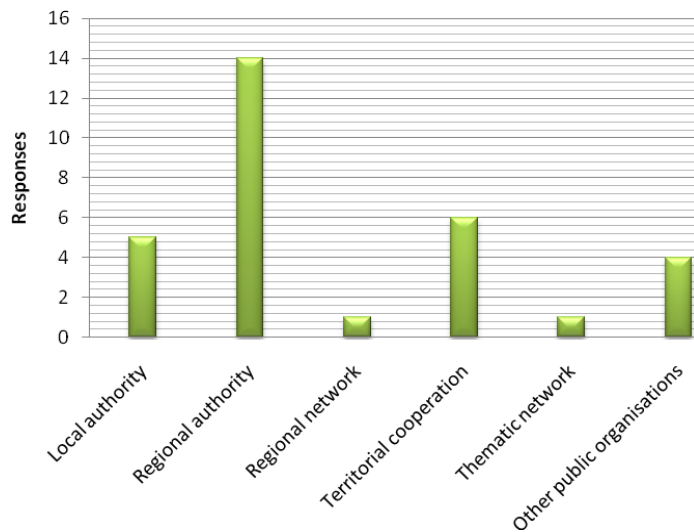


Zdroj: Metis 2011

Respondentmi boli zväčša regionálne orgány a miestne orgány, po ktorých nasledovali skupiny pre územnú spoluprácu (pozri graf 2).

¹ Európska komisia (2011), návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zriadení nástroja „Spájame Európu“, COM(2011) 665 final, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final}{SEC(2011) 1263 final}, Brusel 19.10.2011

Graf 2: Typy respondentov



Zdroj: Metis 2011

Cieľom konzultácií bolo zistiť, ako respondenti vnímajú návrh nariadenia o CEF z pohľadu:

- všeobecnej pridanej hodnoty CEF;
- zapojenia miestnych a regionálnych orgánov štátnej správy;
- kompatibility CEF s EFRR;
- vplyvu implementácie CEF na verejný rozpočet;
- účinkov na verejné obstarávanie;
- účinkov na cezhraničné regióny.

Všeobecná reakcia na CEF je pozitívna. Existuje spoločná dohoda o pridanej hodnote prostredníctvom centralizovaného a lepšie cieleného rozvoja infraštruktúry. Očakáva sa, že CEF poskytne značnú podporu rozvoju cezhraničnej infraštruktúry, ktorú v súčasnosti sprevádzajú rôzne ťažkosti. Avšak, hlavnými hľadiskami, ktoré boli vyzdvihnuté, sú:

- Smernica Európskej komisie týkajúca sa hlavných projektov je vnímaná ako smernica, ktorá je príliš orientovaná **zhora nadol**, čím dochádza k **ohrozeniu zásady subsidiarity**, ak by úloha koordinátora koridoru umožnila riadiť členské štáty v ich rozhodnutiach o projektoch infraštruktúry.
- **Preddefinícia koridorov infraštruktúry** sa zdá byť veľmi strnulá a neumožňuje do prípravnej fázy zahrnúť iné projekty. Týmto by došlo k ohrozeniu financovania projektov v rámci komplexnej siete infraštruktúry.

- Predovšetkým vo svetle **súčasných rozpočtových obmedzení** je problematické nútiť členské štáty k tomu, aby realizovali vopred definované projekty TEN podľa záväzných termínov.
- Zatiaľ čo **dodatočné finančné prostriedky** pre EÚ15 v zásade poskytujú nové príležitosti pre financovanie TEN, EÚ12 má veľké **obavy** o **nevyhnutnom vnútroštátnom spolufinancovaní**, ktoré by značne zaťažilo dostupný rozpočet.
- Rozpočet kohéznych fondov sa vníma ako dôležitý pilier mnohých regiónov EÚ12 a strach zo **zníženia rozpočtu KF** z dôvodu financovania projektov CEF sa pokladá za značnú nevýhodu pre „nové členské štáty“.
- Je dôležité, aby v návrhu boli zohľadnené aj **existujúce nariadenia členských štátov, časové harmonogramy a rozpočty** určené pre rozvoj infraštruktúry.
- Aktuálny návrh neobsahuje žiaden postup ohľadom toho, ako **prepojiť centrálné projekty CEF s KF a projektmi EFRR**. Opäť pripomíname, že je nanajvýš dôležité uprednostniť projekty infraštruktúry v oblasti TEN-T, nakoľko sa tým ohrozuje rozvoj ostatných dôležitých sietí infraštruktúry.
- Všeobecne sa uznáva **cezhraničný prístup** CEF. Avšak, neexistuje žiaden jasný a zreteľný postup, ako riešiť cezhraničné právne obmedzenia.
- Mnohým respondentom **nie je jasný** vplyv postupov CEF na **verejné obstarávanie**. Avšak, niektorí očakávajú, že bude mať značný vplyv na postupy obstarávania, predovšetkým z hľadiska cezhraničných projektov.
- Aktuálny návrh **nenaznačuje žiaden seriózny mechanizmus pre zapojenie regionálnych a miestnych aktérov do procesu participácie**. Avšak, väčšina pripomienok naznačuje, že za účasť regionálnych a miestnych aktérov zodpovedajú členské štáty. Iní respondenti považujú účasť v platforme pre koridory za dôležitý prínos.

2 Krátky popis relevantných tém CEF

Záverečný návrh právneho predpisu pre Európsky parlament a Radu o zriadení nástroja „Spájame Európu“ (CEF)² stanovuje spoločný rámec pre podporu konkrétnych projektov infraštruktúry v Európe. Návrh obsahuje projekty infraštruktúry na európskej úrovni, ktoré sú dôležité pre prechod na prepojenosť členských štátov na vysokej úrovni s cieľom zlepšiť podmienky pre lepší vnútorný trh a zvýšiť globálnu konkurencieschopnosť. Tento nástroj by mal podporiť neistý proces presadzovania siete TEN.

V tomto ohľade sa návrh zaoberá otázkami v oblasti dopravy (železničnej, cestnej, lodnej) spolu s „hlavnými sieťami“ siete TEN. Konkrétne podporuje koridory pre infraštruktúru, cezhraničné prepojenia, zariadenia na výrobu energie na vysokej úrovni a telekomunikačné siete.

Tento nástroj – hoci ho centrálnie riadi Európska komisia – by mal byť implementovaný v úzkej spolupráci s členskými štátmi.

Pridanou hodnotou zo strany nového nástroja by malo byť zjednodušenie právneho rámca EÚ ohľadom infraštruktúry TEN a zvýšená efektívnosť by mala prilákať väčšie množstvo súkromného kapitálu. Cieľom CEF je:

- zabezpečiť spoločný rámec vedúci k zjednodušeniu právneho rámca EÚ týkajúceho sa financovania infraštruktúry TEN;
- zabezpečiť koherentný a transparentný prístup k financovaniu z EÚ;
- umožniť realizáciu úspor z rozsahu;
- využiť synergie vo všetkých sektoroch na úrovni prípravy projektov a realizačnej úrovni;
- umožniť dosiahnutie úspor nákladov a/alebo účinnejšie využívanie a vyššiu návratnosť;
- vychádzať zo získaných skúseností a zdieľania osvedčených postupov v sektoroch³.

Aby bolo možné využiť financovanie z EÚ a jej finančnú podporu, CEF by mal spojiť rôzne finančné nástroje. Opatrenia a projekty podporené finančnými nástrojmi budú vyberané na základe „**kto príde prvý, ten je prvý na rade**“, ale

² Návrh Európskej komisie bol predložený Európskemu parlamentu v októbri 2011 a v súčasnosti ho kontrolujú národné parlamenty. Konečný termín kontroly je stanovený na polovicu mesiaca február 2012.

³ Európska komisia (2011), návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zriadení nástroja „Spájame Európu“, COM(2011) 665, 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262, {SEC(2011) 1263}, Brusel 19.10.2011, s. 5

mala by sa **zohľadniť postupná geografická diverzifikácia** v členských štátoch. **Finančná podpora** by mala predstavovať granty v kombinácii s inými finančnými nástrojmi. Medzi granty patrí **CEF, KF, štrukturálne fondy a program Horizont 2020**. Medzi finančné nástroje patria **nástroje vlastného imania, pôžičky a/alebo záruky s pomocou nástrojov založených na zdieľaní rizika** alebo iné finančné nástroje. Finančné nástroje je možné kombinovať s grantmi.

Hlavný rozpočet (31,7 mld. EUR, z ktorých 10 mld. EUR bude prevedených z kohézneho fondu) je pridelený doprave. Ďalších 9 mld. EUR je pridelených energetike a 9 mld. EUR telekomunikáciám.

Kritériá oprávnenosti financovania sa vzťahujú na individuálne členské štáty alebo niekoľko členských štátov, medzinárodné organizácie, spoločné podniky alebo verejno-súkromné partnerstvá.

Miery financovania navrhované pre štúdie o doprave neprekročia 50 % a pre stavebníctvo neprekročia 20 % až 30 %.

Miery financovania pre štúdie o energetike neprekročia 50 % a pre konkrétnu infraštruktúru, ktorá sa riadi smernicami Komisie, môžu dosiahnuť 80 %.

Pokiaľ ide o **telekomunikácie, širokopásmové siete** môžu byť financované do výšky 50 %, generické služby do výšky 75 % a vo výnimočných prípadoch je možné platformy služieb financovať do výšky 100 %.

Postupy **verejného obstarávania** vykonané zo strany Komisie alebo zo strany iného orgánu, ktorý implementuje financovaný projekt, nesmú narušiť zásady verejného obstarávania ohľadom transparentnosti, otvorenej hospodárskej súťaže a správneho procedurálneho riadenia vo vzťahu k postupom prideľovania verejných zákaziek. Nariadenie umožňuje prideliť niekoľko zákaziek v rámci toho istého postupu.

Predpisy o **verejnom obstarávaní** sú v súčasnosti predmetom **previerky** nového návrhu, ktorý bol zverejnený v decembri 2011. Nový návrh verejného obstarávania by mal zjednodušiť postupy. Avšak, ešte nie je jasné, ako tieto pravidlá ovplyvnia aktuálny návrh CEF.

Návrh nariadenia nenaznačuje žiadnu účasť na **rôznych úrovniach orgánov členských štátov**. Členské štáty budú riadiť implementáciu CEF na regionálnej a miestnej úrovni.

3 Podrobné pripomienky

3.1 Pridaná hodnota CEF vo vzťahu k TEN-T

Otázka: Veríte, že nástroj „Spájame Európu“ prinesie pridanú hodnotu opatreniu EÚ v oblasti TEN-T (vrátane pákového efektu trvalo udržateľného rastu a pracovných miest a sociálnej, hospodárskej a územnej súdržnosti)? Prosím, vysvetlite a uveďte príklady, ktoré vašu odpoveď podporia.

Zhrnutie pripomienok

Vo všeobecnosti sa pridaná hodnota CEF potvrdila: predovšetkým z hľadiska zvýšenej efektívnosti širokej infraštruktúry Európy by sa rozvoj mal zvýšiť prostredníctvom centralizovaného riadenia financovania a lepšej výmeny know-how. Pridaná hodnota sa očakáva v oblasti hospodárskeho rastu s lepšími sieťami infraštruktúry na vysokej úrovni v nedostatočne pripojených oblastiach.

Základným cieľom CEF je spojiť jednotný trhu EÚ bez ohľadu na súčasné štátne hranice. Preto je potrebné plánovanie infraštruktúry realizovať v európskom kontexte. Pri konsolidácii jednotného trhu je tiež potrebné dosiahnuť pokrok v oblasti štandardizácie rôznych vnútroštátnych nariadení. (Prístavný orgán Alicante)

Predovšetkým španielski a portugalskí respondenti vyjadrili očakávanie, že tento nástroj podporí zamestnanosť v stavebnom odvetví a nepriamo ovplyvní hospodársku prosperitu v prepojených regiónoch. CEF by mal stimulovať PPP a prilákať (inštitucionálnych) investorov, aby sa zúčastnili financovania projektov TEN-T a aby podporovali znižovanie emisií CO₂.

CEF je veľmi užitočným nástrojom na podporu regionálnej infraštruktúry pre rozvoj intermodálnej dopravy a logistiky a tiež na podporu mestských centier berúc do úvahy regionálne a intermodálne platformy (región Murcia).

Avšak, prístup jednotného spoločného rámca pre rozvoj infraštruktúry v celej Európe spustil rôzne reakcie. Niektoré získané vyhlásenia oceňujú tú skutočnosť, že tento jednotný nástroj zjednoduší procesy, zatiaľ čo iné sa obávajú toho, že dôjde ku konfliktom so zásadou subsidiarity (napr. mesto Viedeň, litovské združenie miestnych orgánov). Podľa týchto respondentov by sa návrh nariadenia o CEF mohol dostať do konfliktu s vnútroštátnymi záujmami. Napríklad, je potrebné preskúmať záväzný charakter nariadení (záväzné termíny) s ohľadom na to, či predstavujú neprijateľné narušenie rozpočtovej suverenity členských štátov zo strany EÚ. Napríklad, Nemecko vykonalo reorganizáciu a zjednodušilo svoje plánovanie prenosovej siete a postupy udeľovania povolení podľa zákona o urýchlení rozširovania sietí

(NABEG). Nemecký respondent sa teraz obáva toho, že CEF nebude korelovať s vnútroštátnymi postupmi. Parlament Spojeného kráľovstva tiež vyjadruje veľké obavy, že CEF bude nútiť členské štáty k tomu, aby sa zaoberali vopred definovanou infraštruktúrou, čím môže dôjsť k ohrozeniu rozvoja ostatných komplexných a vnútroštátne dôležitých sietí. V tomto ohľade by CEF mal zvážiť rozvoj územnej súdržnosti, vrátane rozvoja vnútroštátnej a regionálnej infraštruktúry.

Okrem toho existujú obavy, či je praktický európsky návrh rozdelenia procesu schvaľovania na dvojročný predaplikačný proces a jednoročný formálny proces schvaľovania. Podľa nemeckého respondenta by sa navrhované nariadenia mali obmedziť na rozsah, ktorý je potrebný pre európsku koordináciu a harmonizáciu. Navrhované nariadenia, ktoré presahujú rámec článku 171 ZFEÚ sa zamietajú.

Ďalšia kritika prichádza od zástupcu Konferencie okrajových prímorských regiónov. Uvádza, že prímorský aspekt navrhovaného nariadenia neodráža skutočné potreby zlepšenia v tejto oblasti. V pripomienkach sa uvádza, že lodná doprava by mohla prispieť k zníženiu emisií CO₂, ale táto skutočnosť nebola v návrhu nariadenia dostatočne zvážená. Nakoniec jedna pripomienka vyzdvihuje problém vopred definovaných projektov v návrhu, s výnimkou projektov, ktoré sú ešte stále vo fáze pred vypracovaním štúdie uskutočniteľnosti.

Nástroj „trvalo udržateľné námorné spojenia“ by mohol budovať na úspechu modelu Ecobonus, mohol by využívať objektívne hodnotenie programu Marco Polo a prevziať kontext vytvorený novými obmedzeniami o obsahu síry v lodných palivách (CPMR Konferencia okrajových prímorských regiónov)

Nakoniec okrajové regióny Európy nepokladajú tento nástroj za relevantný. Podľa regionálnych orgánov štátnej správy Madeiry by CEF vylúčil tých, ktorí nie sú napojení na navrhovanú sieť infraštruktúry.

3.2 Zapojenie miestnych a regionálnych orgánov

Otázka: Popíšte, prosím, akým spôsobom sa miestne a regionálne orgány zapoja do rozhodovacieho procesu o CEF vo vašom členskom štáte (vrátane vplyvu CEF na vaše územné plánovanie a rozvojové stratégie).

Zhrnutie pripomienok

Všetky vyhlásenia obsahovali potrebu zapojiť regionálne a miestne orgány do projektov, ktoré ovplyvňujú ich územný rozvoj. Zatiaľ čo niektorí respondenti pochopili, že členské štáty sú zodpovedné za to, aby do tohto procesu zapojili regionálne a miestne orgány, iní respondenti požadovali priamejšie zapojenie do procesu CEF. Niektoré členské štáty ešte neobjasnili účasť miestnych a regionálnych orgánov, ale väčšina členských štátov zapája svoje miestne

a regionálne orgány podľa vnútroštátneho právneho rámca. Španielski respondenti predložili podrobný popis účasti miestnych a regionálnych orgánov. Avšak bolo povedané, že pridaná hodnota zo strany platforiem pre koridor, ktoré navrhuje Európska komisia a ktoré by mali spojiť všetky zainteresované strany, bude efektívna len vtedy, keď sa do tohto procesu zapoja aj miestne a regionálne orgány spolu s vnútroštátnymi a medzinárodnými zoskupeniami.

Existuje všeobecná kritika zameraná na centralizované riadenie CEF zo strany Komisie, ktoré nedáva regionálnym a miestnym orgánom príležitosť zapojiť sa do procesu rozhodovania. Respondenti vyjadrili svoju obavu, že toto centralizované riadenie by mohlo podkopať alebo podlomiť úsilie zamerané na územnú súdržnosť. Existuje veľa regionálnych a miestnych projektov infraštruktúry, ktoré slúžia ako doplnok k TEN-T. Avšak aktuálny návrh sa týmto spojovacím činnostiam nevenuje. Okrem toho, toto nariadenie nezohľadňuje vnútroštátne právne rámce (federálny, regionálny systém), ktoré nepovoľujú projekty infraštruktúry zhora nadol, ako to predpokladá návrh nariadenia o CEF (napr. Nemecko). Pokladá sa to za krok späť v rámci celého partnerského prístupu, ktorý v súčasnosti charakterizuje politiku súdržnosti.

*CPMR požaduje v rámci systému riadenia záväznejší popis úlohy regionálnych orgánov. CPMR je proti centralizovaným rozhodnutiam o rozdeľovaní rozpočtu a je presvedčená o tom, že udeľovanie odmeny na základe vyzretosti projektov v rámci záväzného postupu je v rozpore s myšlienkou územnej súdržnosti a dobrého riadenia
(CPMR Konferencia okrajových prímorských regiónov)*

3.3 Konzistencia medzi CEF a štrukturálnymi a kohéznymi fondmi

Otázka: Akým spôsobom by bolo možné zabezpečiť koherentnú kompatibilitu medzi projektmi financovanými prostredníctvom štrukturálnych a kohéznych fondov a projektmi financovanými prostredníctvom CEF? Aký bude mať CEF vplyv na menšie projekty?

Zhrnutie pripomienok

Najväčšia obava zainteresovaných strán sa týka dostatočnej koordinácie medzi európskymi projektmi, ktoré riadi CEF, a vnútroštátnymi projektmi, ktoré financuje EFRR. Väčšina pripomienok sa týkala pochopenia toho, že CEF sa predovšetkým zameriava na väčšie projekty a preto je možné ho ľahko doplniť o menšie projekty, ktoré financuje EFRR. Respondenti tvrdia, že návrh nedostatočne popisuje procedurálne spojenie medzi CEF a projektmi štrukturálnych fondov (EFRR). Je nanajvýš dôležité, aby sa EFRR a CEF navzájom neprekrývali. Je potrebné definovať jasné kritériá s cieľom predísť dvojitému financovaniu. Okrem toho je potrebné vyhodnotiť a prispôbiť všetky schémy financovania.

Avšak nie všetky členské štáty majú rovnaký prístup k financovaniu infraštruktúry v rámci EFRR. Malo by sa predísť tomu, aby nedostatočné financovanie menších a menej dominantných projektov viedlo k úplnému zamietnutiu okrajových projektov infraštruktúry. Ďalej zameranie sa na desať vybraných hlavných projektov sa stalo predmetom kritiky, nakoľko sú príliš strnulé a zanedbávajú iné rovnako dôležité záležitosti v Európe. Obavy sa týkali aj toho, že menšie projekty, ktoré sa netýkajú desiatich koridorov, stratia na európskej úrovni svoju dôležitosť.

CEF je navrhnutý tak, aby spájal regióny, ale je riadený centrálnou z Komisie. Pri rôznych systémoch riadenia (centrálne CEF a regionálne ERFF, KF) existujú značné ťažkosti v rámci kompatibilnej prípravy projektov. Chýba prepojenie medzi CEF a spoločným strategickým rámcom súdržnosti (Dohovor škótskych miestnych orgánov (COSLA)).

3.4 Vplyv CEF na verejný rozpočet

Otázka: Aký je očakávaný vplyv návrhu CEF na váš verejný rozpočet a na využívanie iných vnútroštátnych fondov a fondov EÚ?

Zhrnutie pripomienok

Priemerný príspevok spolufinancovania CEF pre cestné a železničné siete nepresahuje 30 %. To vedie k záveru, že návrh CEF nebude zohrávať hlavnú úlohu vo vnútroštátnych rozpočtoch.

Zatiaľ čo sa značne zvýšili investície do IKT a energetiky, domnievame sa, že v oblasti dopravy nedôjde k významnej zmene oproti súčasnej situácii s ohľadom na miestne a regionálne orgány. (Dohovor škótskych miestnych orgánov (COSLA))

Respondenti z EÚ15 väčšinou považujú CEF za príležitosť pre získanie dodatočných finančných prostriedkov pre infraštruktúru. Niektorí respondenti sú toho názoru, že CEF je len nástrojom pre krajiny EÚ15, ktoré sú schopné spolufinancovať takéto typy investícií do infraštruktúry, zatiaľ čo krajiny EÚ12 majú z dôvodu obmedzeného rozpočtu vážne ťažkosti so spolufinancovaním týchto projektov infraštruktúry.

Vplyv nástroja CEF na vnútroštátne rozpočty bude obmedzený vo vzťahu k tým členským štátom, ktoré disponujú existujúcou infraštruktúrou s vysokým štandardom. (Radnica v Łódź)

CEF je vnímaný ako náznak centralizovania kohéznych fondov, čím môže dôjsť k ešte väčším ťažkostiam regiónov, ktoré sú spojené s účasťou na tomto procese. KF predstavuje dôležitý finančný nástroj pre „nové členské štáty“. Navrhované koridory CEF a príspevok vo výške 10 mld. EUR z KF sa považujú za smernicu

Európskej komisie zhora nadol, čím dochádza k obmedzovaniu flexibility členských štátov vo fáze rokovania.

Z 34 mld. EUR z kohézneho fondu, ktoré sa majú použiť na financovanie TEN-T, bude 10 mld. EUR pridelených na základe rovnakého postupu, aký platí pre CEF, predovšetkým na základe výziev na predloženie návrhov, ktoré organizuje Komisia. Berúc do úvahy vyššie uvedené riziká, prioritá nebude prisúdená najštrukturálnejším projektom, ale tým, ktoré by mohli byť dokončené čo najskôr. Takáto zmena v nariadeniach by sa dala prispôbiť kroku späť v celkovom partnerskom prístupe (CPMR Konferencia okrajových prímorských regiónov)

Ďalej stanovovanie priorit navrhovaných koridorov TEN by mohlo členským štátom brániť v realizácii ich vlastných, niekedy naliehavejších, projektov infraštruktúry. Časové harmonogramy projektov CEF by mali byť flexibilnejšie. Problémy môžu nastať vtedy, keď časové harmonogramy projektov uvedených v návrhu nebudú konzistentné s vnútroštátnym plánovaním.

Vytvorenie nového nástroja bude viesť k väčšej centralizácii finančných prostriedkov, čo regiónom spôsobí problémy spojené s priamym prístupom k týmto prostriedkom (Úrad maršala vojvodstva Pomorskie). Priority CEF môžu brániť členským štátom pri stanovovaní priorit pre svoje vlastné projekty. Preto by časový harmonogram mal byť flexibilnejší v porovnaní s tým, ktorý je uvedený v návrhu. Určitú flexibilitu by bolo možné dosiahnuť použitím smerníc namiesto nariadenia, ako to bolo v prípade predchádzajúcich projektov TEN-T (železničná sieť).

Ďalšie hľadisko vyvstáva v súvislosti s návrhom zapojiť súkromné investície do projektov TEN-T. Respondenti prejavili určité pochybnosti o tom, či tento nástroj zabezpečí pre investorov potrebné a finančne bezpečné prostredie.

Vo všeobecnosti by sa očakávalo, že každé hodnotenie financovania projektov by malo preukázať, že ide o robustný obchodný prípad a návratnosť investície a to ešte pred spustením projektu infraštruktúry. Nie je jasné, či si financovanie z CEF bude vyžadovať určitú úroveň návratnosti investície a či navrhované projekty budú musieť preukázať svoju hodnotu ešte predtým, ako bude projekt zahrnutý do zoznamu.

Je dôležité vziať do úvahy individuálne kapacity a potenciál miestnych podnikateľov a podnikov (EGT CUTTS Maďarsko).

3.5 Účinky na verejné obstarávanie a štátnu pomoc

Otázka: Môžete identifikovať možný účinok na predpisy o verejnom obstarávaní a štátnu pomoc?

Zhrnutie pripomienok

Väčšina vyhlásení neobsahuje žiadne konflikty alebo účinky na vnútroštátne postupy týkajúce sa verejného obstarávania. Avšak, ako uviedol Úrad maršala vojvodstva Pomorské v prípade nadnárodných projektov, rozdiely v právnych systémoch členských štátov by mohli spôsobiť vážne prekážky v oblasti spoločných investícií. V súčasnosti prebieha kontrola procesu verejného obstarávania a existujú určité obavy, že niektoré nové postupy obstarávania by mohli celý proces skomplikovať.

Existuje obava v súvislosti s tým, že CEF vedie k revidovanému postupu verejného obstarávania, ktorý je konkrétne navrhnutý pre tento nástroj. Existuje negatívny názor na konkrétne postupy verejného obstarávania vo vzťahu ku konkrétnym úlohám (napr. ekologické verejné obstarávanie). Týmto dochádza k fragmentácii prístupu verejného obstarávania, čo vedie k administratívnej záťaži. Dohovor škótskych miestnych orgánov (COSLA)

3.6 Výzvy a príležitosti v hraničných regiónoch

Otázka: Aké výzvy a príležitosti predstavuje CEF pre hraničné regióny (vrátane možného využitia EZÚS)?

Zhrnutie pripomienok

Vo všeobecnosti sa CEF považuje za podporný nástroj cezhraničnej konektivity. Veľmi sa oceňuje skutočnosť, že CEF predvída potrebu podporovať cezhraničné prepojenia v oblasti infraštruktúry. Dopravné spojenia sú životne dôležité a pomáhajú hraničným a cezhraničným regiónom prekonávať nevýhody spôsobené ich geografickou situáciou, a to ako na vnútroštátnej, tak aj na európskej úrovni.

CEF je extrémne vítaný nielen v hraničných regiónoch, ale aj v prímorských oblastiach. Škótska vláda aj pobrežné miestne orgány pre Severné more považujú CEF za potenciálny nástroj pre rozvoj pripojení do sústavy s Európou a rozvoj domácej produkcie obnoviteľnej energie s jasným vplyvom na miestnu hospodársku prosperitu. Dohovor škótskych miestnych orgánov (COSLA)

Cezhraničné projekty sú vo veľkej miere závislé na regionálnych a miestnych aktéroch. Preto je ešte nevyhnutnejšie zapojiť ich do tejto konkrétnej záležitosti. V súčasnosti sa takéto zapojenie na európskej úrovni nepredpokladá. Napríklad, EZÚS v Maďarsku nemá rozpočet na to, aby sa zúčastnilo prípravy projektov a hodnotiaceho procesu vo vzťahu k TEN-T. Ďalšou obavou v tomto ohľade je

nedostatok skúseností a znalostí spojených s vytvorením potrebných štruktúr pre implementáciu cezhraničných projektov.

Hraničné regióny by sa mohli stať rukojemníkmi chýbajúcej dohody medzi členskými štátmi o spoločných projektoch. CEF nezabezpečuje podmienky potrebné na vyhnutie sa tomuto riziku, ale odstraňuje zdroje kohézneho fondu z hraničných regiónov. (Litovské združenie miestnych orgánov)

4 Závery

Predložené vyhlásenie je možné rozdeliť do rôznych záujmových skupín. Po prvé, existujú miestne a regionálne orgány a zástupcovia; po druhé, územná spolupráca; po tretie, zástupcovia zainteresovaných strán, ako napríklad siete prístavov. Druhý rozdiel je medzi organizáciami a orgánmi v Španielsku a Portugalsku, ktoré vo veľkej miere podporujú CEF, a stredoeurópskymi členskými štátmi a organizáciami, ktoré v súvislosti s CEF kritizujú proces zhora nadol. Preto je možné dospieť len k jednému všeobecnému názoru, a to, že členské štáty EÚ15 predsa len považujú CEF za dodatočnú príležitosť pre financovanie infraštruktúry a členské štáty EÚ12 sa obávajú toho, že CEF bude zasahovať do iných, naliehavých potrieb v regiónoch.

Ďalšou, aj keď nie tak závažnou obavou, je ochrana zásady subsidiarity. Zásada subsidiarity je definovaná v Zmluve o Európskej únii, v článku 5: *V oblastiach, ktoré nespádajú do jeho výlučnej kompetencie, musí Spoločenstvo prijať opatrenie v súlade so zásadou subsidiarity len vtedy, ak a pokiaľ členské štáty nemôžu dosiahnuť ciele navrhovanej činnosti dostatočným spôsobom a preto sa pre množstvo vplyvov navrhovanej činnosti môžu lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva. Žiadne opatrenie Spoločenstva nepresiahne rámec toho, čo je potrebné pre dosiahnutie cieľov tejto zmluvy.*⁴

V tomto ohľade sa smernice Európskej komisie o hlavných projektoch vnímajú ako smernice, ktoré sú príliš orientované zhora nadol, čím dochádza k ohrozeniu zásady subsidiarity, ak by úloha koordinátora koridoru umožnila riadiť členské štáty v ich rozhodnutiach o vnútroštátnych projektoch infraštruktúry.

Prijaté pripomienky je však možné zhrnúť nasledovne:

- Preddefinovanie koridorov infraštruktúry bolo podrobené kritike, keďže bráni príprave iných, naliehavších projektov.
- Účasť regionálnych a miestnych aktérov na platforme pre koridory sa považuje za potrebnú, ale návrh neráta so žiadnou podporou pre územné skupiny a iných zástupcov.
- CEF a EFRR môžu prispieť potenciálnou pridanou hodnotou v rámci svojej kompatibility. Avšak, ešte nie je jasné, ako by sa tieto dva nástroje dali efektívne prepojiť. Toto spôsobuje obavy o prekrývaní a podkopávaní projektov EFRR.
- Skutočnosť, že 10 mld. EUR je pridelených CEF, vyvoláva v členských štátoch veľké obavy. Niekoľko miestnych a regionálnych orgánov

⁴ Európska únia (2006), Konsolidované verzie Zmluvy o Európskej únii a Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva, Úradný vestník Európskej únie, článok 5

- Implementácia cezhraničných projektov sa vo všeobecnosti vysoko cení. Ešte raz pripomíname, že skutočná implementácia založená na rôznych právnych systémoch nie je jasne definovaná a tiež chýba definícia postupu a účasti zainteresovaných strán.
- Väčšina vyhlásení neobsahuje žiadne konflikty s predpismi o verejnom obstarávaní.

Vyhlásenia vo všeobecnosti zdôrazňujú skutočnosť, že ešte nie je dostatočne objasnený postup implementácie CEF (predovšetkým v rámci cezhraničných projektov). Preto v tomto ohľade vzniká potreba zlepšiť adaptáciu medzi cieľmi ES a záujmami členských štátov. Pripomienky naznačujú, ktoré ciele členských štátov boli dosiahnuté v rámci návrhu a ktoré krajiny majú ťažkosti s prispôbovaním navrhovaných projektov svojim vnútroštátnym a regionálnym cieľom. Napríklad, zdá sa, že Španielsko a Portugalsko nemajú k návrhu žiadne ďalšie námietky a očakávajú, že CEF podporí ich vnútroštátny a regionálny rozpočet pre infraštruktúru. Avšak, pripomienky z Maďarska, Nemecka a Poľska naznačujú, že tieto krajiny sa boja toho, že proces rozhodovania ohrozí ich vnútroštátnu a regionálnu autonómiu.

5 Referenčné dokumenty

Európska komisia (2011), návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zriadení nástroja „Spájame Európu“, 2011/0302 (COD), COM(2011) 665, Brusel, 19. októbra 2011

6 Respondenti

NR	Názov	Krajina	Sieť	Typ respondenta
1.	Netwerkstad Twente	Holandsko	SMS	Regionálna sieť
2.	Nezávislý konzultant (zakladajúci člen EGTCUTTS, BEFA)	Maďarsko	EZÚS	Územná spolupráca
3.	Región Marcha (Taliansko)	Taliansko	SMS	Regionálny orgán
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal	Portugalsko	EZÚS	Územná spolupráca
5.	Vláda autonómnej oblasti Valencia, Generálne riaditeľstvo pre dopravu a logistiku	Španielsko	SMS	Regionálny orgán
6.	Consejo de camaras de comercio de la Comunidad Valenciana	Španielsko	Bude potvrdené	Regionálny orgán
7.	Radnica v Łódź	Poľsko	SMS	Miestny orgán
8.	Oddelenie plánovania, Úrad krajskej vlády Štajersko	Rakúsko	SMS	Regionálny orgán
9.	Samosprávna oblasť Galície	Španielsko	SMS	Regionálny orgán
10.	Zhromaždenie Extremadura	Španielsko	SMS	Regionálny orgán
11.	Úrad maršala vojvodstva Pomorskie	Poľsko	SMS	Regionálny orgán
12.	Mesto Viedeň	Rakúsko	SMS	Miestny orgán
13.	Governo Regional da Madeira	Portugalsko	Bude potvrdené (Parl. je člen SMS)	Regionálny orgán
14.	Miestne spoločenstvo Brest Métropole Océane	Francúzsko	Bude potvrdené	Miestny orgán
15.	Litovské združenie miestnych orgánov	Litva	SMS	Miestny orgán
16.	Asociácia európskych hraničných regiónov (AEHR)	Medzinárodný	SMS	Územná spolupráca
17.	UTTS EZÚS	Maďarsko	EZÚS	Územná spolupráca
18.	Dohovor škótskych miestnych orgánov	Spojené kráľovstvo	SMS	Miestny orgán
19.	Konferencia okrajových prímorských regiónov (CPMR)	Medzinárodný	Bude potvrdené	Územná spolupráca
20.	Regionálne orgány štátnej správy Valencie	Španielsko	SMS	Regionálny orgán
21.	FEPORIS – Inštitút pre štúdie o prístavoch a spoluprácu	Španielsko	Bude potvrdené	Iné verejné organizácie
22.	Prístavný orgán Alicante	Španielsko	Bude potvrdené	Iné verejné organizácie
23.	Prístavný orgán Valencia	Španielsko	Bude potvrdené	Iné verejné organizácie
24.	Prístavný orgán Castellón	Španielsko	Bude potvrdené	Iné verejné organizácie
25.	Ministerstvo Baden-Württemberska	Nemecko	SMS	Regionálny orgán
26.	Železničná sieť	Spojené kráľovstvo	Bude potvrdené	Tematická sieť
27.	Región Murcia. Oddelenie verejných prác a plánovania a využívania krajiny: Generálny sekretariát/Generálne riaditeľstvo pre dopravu a prístavy	Španielsko	Bude potvrdené	Regionálny orgán
28.	Úrad maršala regiónu Wielkopolska	Poľsko	Bude potvrdené	Regionálny orgán

29.	Región Warmia a Mazury	Poľsko	Bude potvrdené	Regionálny orgán
30.	EZÚS Eurometropolis	Holandsko	EZÚS	Územná spolupráca
31.	Departamento de Vivienda, Obras Púbricas y Transportes del Gobierno Vasco	Španielsko	SMS	Regionálny orgán