



**POROČILO O POSVETOVANJU  
MREŽE ZA NADZOR SUBSIDIARNOSTI  
O INSTRUMENTU ZA POVEZOVANJE EVROPE**

Poročevalec: **dr. Ivan Žagar (SI/EPP)**



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

***Izjava o omejitvi odgovornosti:***

*Namen poročila ni predstaviti vse prispevke, ki jih je prejela mreža za nadzor subsidiarnosti, temveč povzeti glavne poudarke. Informacije v tem poročilu so navedene izključno za ponazoritev. Poročilo ne zavezuje uprave OR in ne posega v končno vsebino mnenja OR o tej temi.*

**Instrument za povezovanje Evrope**  
**Končno poročilo**  
**13. februar 2012**

Naročnik:  
Odbor regij  
Enota 1 direkcije za posvetovalno delo

**Instrument za povezovanje Evrope**  
**Končno poročilo**  
**13. februar 2012**

Naročnik:  
Odbor regij  
Enota 1 direkcije za posvetovalno delo

**Stranka**

ODBOR REGIJ

Enota 1 direkcije za posvetovalno delo

Rue Belliard 101

B-1040 Bruselj

**Pogodba**

CDR/ETU/198/2008

**Avtorica**

Christine Hamza

**Metis GmbH**

A-1220 Dunaj, Donau-City-Straße 6

Tel. +43 19971570, Faks +43 1997159066

e-naslov: [office@metis-vienna.eu](mailto:office@metis-vienna.eu), [www.medis-vienna.eu](http://www.medis-vienna.eu)

Dunaj, 13. februar 2012

# Kazalo

1	Uvod.....	1
2	Kratek opis glavnih tem IPE .....	3
3	Podrobni komentarji.....	5
3.1	Dodana vrednost IPE v odnosu do TEN-T .....	5
3.2	Udeležba lokalnih in regionalnih oblasti .....	6
3.3	Skladnost med IPE, strukturnimi skladi in Kohezijskim skladom .....	7
3.4	Vpliv IPE na javni proračun.....	8
3.5	Vpliv na javna naročila in državno pomoč .....	9
3.6	Izzivi in priložnosti za obmejne regije.....	10
4	Sklepi.....	11
5	Referenčni dokumenti .....	12
6	Sodelujoči v posvetovanju .....	12



# Seznam kratic

OR	Odbor regij
IPE	Instrument za povezovanje Evrope
EZTS	Evropsko združenje za teritorialno sodelovanje
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
EU	Evropska unija
EU-12	Bolgarija, Ciper, Češka, Estonija, Latvija, Litva, Madžarska, Malta, Poljska, Romunija, Slovenija in Slovaška
EU-15	Avstrija, Belgija, Danska, Finska, Francija, Grčija, Irska, Italija, Luksemburg, Nemčija, Nizozemska, Portugalska, Španija, Švedska in Združeno kraljestvo
TEN	vseevropsko omrežje
MNS	mreža za nadzor subsidiarnosti
TEN	vseevropska omrežja
TEN-T	vseevropska prometna omrežja



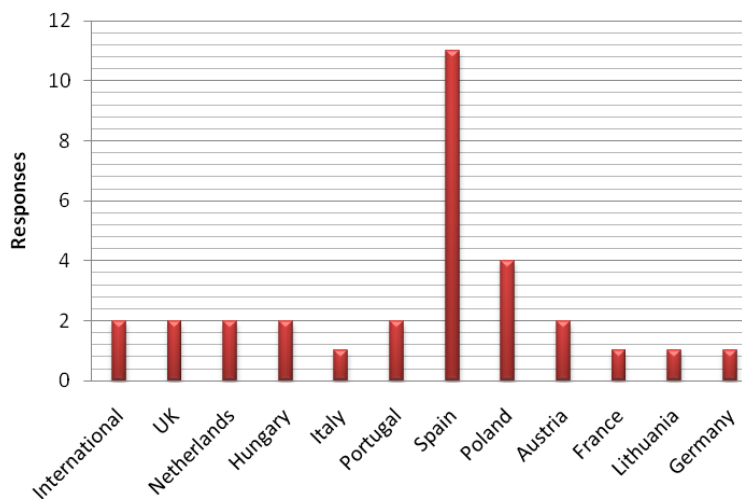


# 1 Uvod

Poročilo povzema glavne ugotovitve v postopku posvetovanja o predlogu Evropske komisije o uvedbi instrumenta za povezovanje Evrope (IPE)<sup>1</sup>. Postopek posvetovanja se je začel 29. novembra 2011 na pobudo poročevalca OR dr. Ivana Žagarja (SI/EPP). K posvetovanju so bili vabljeni partnerji mreže za nadzor subsidiarnosti, platform Odbora regij za EZTS in za spremljanje strategije Evropa 2020, drugi člani OR, ki so pokazali pripravljenost za sodelovanje, regionalne pisarne v Bruslju in stalna predstavništva držav članic.

Posvetovanje se je končalo 27. januarja 2012. Predloženih je bilo 31 prispevkov iz enajstih držav članic in dveh mednarodnih združenj. Daleč največje število prispevkov je prišlo iz Španije (glej Graf 1)

Graf 1: prispevki po državah članicah



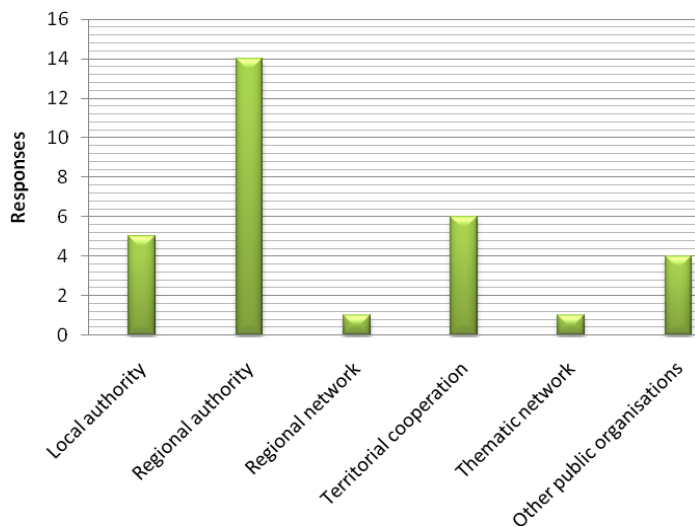
Vir: Metis 2011

Prispevke so poslale predvsem lokalne in regionalne oblasti, ki so jim sledile skupine za teritorialno sodelovanje (glej Graf 2).

<sup>1</sup>

Evropska komisija (2011), predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope (COM(2011) 655 final), 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262 final} {SEC(2011) 1263 final}, Bruselj, 19. oktobra 2011.

Graf 2: kategorije pošiljateljev prispevkov



Vir: Metis 2011

Namen posvetovanja je bilo ugotoviti, kako sodelujoči na uredbo o instrumentu za povezovanje Evrope gledajo z vidika:

- splošne dodane vrednosti instrumenta,
  - udeležbe lokalnih in regionalnih oblasti,
  - skladnosti instrumenta z ESRR,
  - vpliva vzpostavitve instrumenta na javni proračun,
  - vpliva na javna naročila,
  - vpliva na čezmejne regije.
- 
- Splošni odziv na instrument za povezovanje Evrope je pozitiven. Prevladuje splošno mnenje, da bo centraliziran in bolj usmerjen razvoj infrastrukture prinesel dodano vrednost. Instrument naj bi bil v precejšnji podporo pri razvoju čezmejne infrastrukture, ki ga zdaj spremljajo številne težave. Poudarjeni pa so bili ti glavni vidiki:
    - direktiva Evropske komisije o ključnih projektih je preveč **centralizirana**, zato ogroža **načelo subsidiarnosti**, če bi vloga koordinatorjev koridorjev dopuščala usmerjanje odločitev držav članic glede infrastrukturnih projektov;
    - **vnapijnjja določitev infrastrukturnih koridorjev** je preveč toga in ne omogoča vključitve drugih projektov v pripravljalni fazi. To bi ogrozilo financiranje projektov v celovitem infrastrukturnem omrežju;
    - predvsem zaradi **zdajšnjih proračunskih omejitev** je sporno države članice siliti v izvedbo vnapij določenih projektov vseevropskih omrežij z zavezujočimi roki;
    - medtem ko po mnenju **EU-15 dodatna sredstva** načeloma ponujajo **nove priložnosti** za financiranje vseevropskih omrežij, imajo države **EU-12** velike **pomislike** glede **potrebne zneska nacionalnega sofinanciranja**, saj bo ta precej obremenil proračun, ki je na voljo;

- kohezijska sredstva so pomemben steber za številne regije v EU-12, zato se bojazen, da se bo **proračun Kohezijskega sklada** zmanjšal, da se bodo namesto tega financirali projekti IPE, "novim državam članicam" zdi precejšnja slabost;
- pomembno je, da predlog upošteva **obstoječe predpise, roke in proračune držav članic** na področju razvoja infrastrukture;
- zdajšnji predlog ne navaja postopka, kako **osrednje projekte IPE povezati s projekti Kohezijskega sklada in ESRR**. Sporno pa je dajati prednost infrastrukturnim projektom vseevropskega prometnega omrežja, saj to ogroža razvoj drugih pomembnih infrastrukturnih omrežij;
- ceni se **čezmejni pristop** instrumenta za povezovanje Evrope, vendar pa se še ni izoblikoval jasen postopek reševanja pravnih omejitev;
- mnogim sodelujočim v posvetovanju **ni jasen** vpliv IPE na **javno naročanje**, a nekateri pričakujejo, da bo imel precejšen vpliv na postopke javnih naročil, zlasti pri čezmejnih projektih;
- zdajšnji predlog **ne predvideva resnega mehanizma za vključevanje lokalnih in regionalnih akterjev v sodelovanje**. Vendar pa je iz večine pripomb razvidno, da je vključevanje lokalnih in regionalnih akterjev v pristojnosti držav članic. Drugim sodelujočim v posvetovanju se zdi sodelovanje v platformi koridorjev pomemben prispevek.

## 2 Kratek opis glavnih tem IPE

Končni predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope<sup>2</sup> določa skupni okvir v podporo konkretnim infrastrukturnim projektom v Evropi. Predlog vključuje infrastrukturne projekte na evropski ravni, ki so pomembni za prehod na visoko stopnjo povezanosti držav članic, da bi se izboljšali pogoji za okrepljen notranji trg in večjo mednarodno konkurenčnost. Instrument bi moral spodbuditi zdajšnji negotov postopek za spodbujanje vseevropskega omrežja.

V zvezi s tem predlog obravnava vprašanja na področju prometa (železniškega, cestnega, pomorskega) vzdolž "osnovnega omrežja" TEN. Izrecno podpira infrastrukturne koridorje, čezmejne povezave, energetske zmogljivosti na visoki ravni in telekomunikacijska omrežja.

Instrument – ki bi ga sicer upravljala Evropska komisija – bi bilo treba izvajati v tesnem sodelovanju z državami članicami.

---

2

Evropska komisija je predlog Evropskemu parlamentu predložila oktobra 2011, zdaj pa ga preučujejo nacionalni parlamenti. Rok za preučitev poteče sredi februarja 2012.

**Dodana vrednost** novega instrumenta bi morala biti poenostavitev pravnega okvira EU glede infrastrukture vseevropskih omrežij, ki bi morala z vse večjo učinkovitostjo pritegniti več zasebnega kapitala. Namen instrumenta za povezovanje Evrope je:

- vzpostaviti skupni okvir, s katerim se bo poenostavil pravni okvir EU glede financiranja infrastrukture vseevropskih omrežij,
- zagotoviti usklajen in pregleden pristop k financiranju EU,
- omogočiti doseganje ekonomije obsega,
- izkoriščati medsektorske sinergije na ravni razvoja in izvajanja projektov,
- omogočiti prihranke pri stroških in/ali učinkovitejše izkoriščanje in višje donose,
- izhajati iz izkušenj in izmenjave dobre prakse med sektorji.<sup>3</sup>

Za zagotavljanje evropskega financiranja in finančne podpore bi moral IPE povezovati različne finančne instrumente. Ukrepi in projekti, za katere se pridobi financiranje v okviru finančnih instrumentov, se izbirajo na podlagi **načela "kdor prej pride, prej melje"**, vendar spodbujajo **postopno geografsko diverzifikacijo** med državami članicami. **Finančno podpora** naj bi sestavljale dotacije v kombinaciji z drugimi finančnimi instrumenti. Nepovratna sredstva vključujejo **IPE, Kohezijski sklad, strukturne sklade in program Obzorje 2020**. Finančni instrumenti pa vključujejo **kapitalske instrumente, posojila in/ali jamstva, ki jih omogočajo instrumenti na osnovi delitve tveganja**, ali druge finančne instrumente. Finančni instrumenti se lahko kombinirajo z nepovratnimi sredstvi.

**Glavnina proračuna** (31,7 milijarde EUR, od katerih bo 10 milijard EUR prenesenih iz Kohezijskega sklada) se dodeli področju prometa. Dodatnih 9 milijard EUR je dodeljenih energiji in 9 milijard EUR telekomunikacijam.

**Merila za upravičenost** do financiranja zajemajo eno ali več držav članic, mednarodnih organizacij, skupnih podjetij ali javno-zasebnih partnerstev.

Predlagane **stopnje financiranja** za študije na področju **prometa** ne presegajo 50 %, gradbeništva pa 20 % do 30 %.

**Stopnje financiranja** za študije na področju **energije** ne presegajo 50 % in se lahko povzpnejo do 80 % za konkretno infrastrukturo, ki jo urejajo smernice Komisije.

Na področju **telekomunikacij** se lahko **širokopasovna omrežja** financirajo do 50 %, splošne storitve do 75 %, storitvene platforme pa v izjemnih primerih do 100 %.

---

3

Evropska komisija (2011), predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope (COM(2011) 655), 2011/0302 (COD), {SEC(2011) 1262} {SEC(2011) 1263}, Bruselj, 19. 10. 2011, str. 5.

Postopki **javnega naročanja**, ki jih izvaja Komisija ali drug organ, pristojen za uresničitev financiranega projekta, ne sme kršiti načel preglednosti in konkurenčnosti javnih naročil ter dobrega vodenja razpisnih postopkov. Uredba omogoča, da se v istem postopku odobri več pogodb.

Pravkar poteka **revizija** novega predloga pravil o **javnem naročanju**, ki je bil objavljen decembra 2011 in namerava poenostaviti postopke. Vendar pa še ni jasno, kako bodo ta pravila vplivala na zdajšnji predlog o IPE.

Predlog uredbe ne predvideva vključevanja **različnih ravni odločanja v državah članicah**. Države članice bodo izvajanje IPE upravljale na regionalni in lokalni ravni.

## 3 Podrobni komentarji

### 3.1 Dodana vrednost IPE v odnosu do TEN-T

*Vprašanje: Ali menite, da bo instrument za povezovanje Evrope ukrepom EU na področju vseevropskih prometnih omrežij (TEN-T) prinesel dodano vrednost (vključno z učinkom vzvoda za trajnostni razvoj, zaposlovanje ter socialno, ekonomsko in teritorialno kohezijo)? Prosimo, pojasnite svoj odgovor in navedite ustrezne primere.*

#### **Povzetek komentarjev**

Na splošno se priznava dodana vrednost IPE: zlasti s povečanjem učinkovitosti široke evropske infrastrukture bi bilo treba prispevati k razvoju s centraliziranim upravljanju financiranja in boljšo izmenjavo strokovnega znanja. Dodana vrednost se pričakuje v gospodarski rasti zaradi boljših infrastrukturnih omrežij na visoki ravni na še vedno nezadostno povezanih območjih.

*Temeljni cilj IPE je združitev enotnega trga EU ne glede na zdajšnje državne meje. Načrtovanje infrastrukture se mora zato nujno izvajati na evropski ravni. Za konsolidacijo enotnega trga je potreben tudi napredek pri standardizaciji različnih nacionalnih predpisov. (Pristaniška kapetanija Alicante)*

Zlasti v odgovorih iz Španije in Portugalske so bila izražena pričakovanja, da bo instrument spodbudil zaposlovanje v gradbeništvu, posredno pa prispeval h gospodarski blaginji tako povezanih regij. IPE bi lahko spodbudil javno-zasebna partnerstva in pritegnil (institucionalne) vlagatelje k sodelovanju pri financiranju projektov TEN-T ter podpora zmanjševanju emisij CO<sub>2</sub>.

*IPE je zaradi upoštevanja regionalnih ali večmodalnih platform zelo koristen instrument v podporo regionalni infrastrukturi za razvoj večmodalnega prevoza in logistike ter v podporo urbanim središčem. (Regija Murcia)*

Vendar pa je pristop enotnega skupnega okvira za razvoj infrastrukture v Evropi naletel na različne odzive. V nekaterih izjavah je izraženo zadovoljstvo, da bo ta enotni instrument poenostavil postopke, medtem ko se drugi bojijo navzkrižja z načelom subsidiarnosti (npr. mesto Dunaj, Litovsko združenje lokalnih oblasti). Po njihovem mnenju bi bila lahko uredba o IPE v nasprotju z nacionalnim interesom. Tako je denimo treba preučiti zavezujočo naravo uredb (zavezujoče roke) glede na to, ali morda s tem EU na nespremenljiv način ne krši proračunske suverenosti držav članic. Nemčija je na primer z Zakonom o pospeševanju širjenja omrežja (NABEG) reorganizirala in poenostavila postopke načrtovanja in odobritev za prenosno omrežje. V odgovoru iz Nemčije je zdaj izražena bojazen, da se IPE ne sklada z nacionalnimi postopki. Parlament Združenega kraljestva prav tako izraža velike pomisleke glede tega, da IPE države članice sili, da se ukvarjajo z vnaprej določeno infrastrukturo, ki bi utegnila ogroziti razvoj drugih celovitih in za državo pomembnih omrežij. V zvezi s tem bi moral IPE upoštevati razvoj teritorialne kohezije, vključno z razvojem nacionalne in regionalne infrastrukture.

Poleg tega se pojavljajo dvomi o praktičnosti evropskega predloga, po katerem naj bi se postopek odobritve razdelil na dvoletni postopek pred vlogo in enoletni uradni postopek odobritve. Odgovor iz Nemčije vsebuje predlog, da se predlagane uredbe omejijo na obseg, ki je potreben za usklajevanje na evropski ravni. Zavračajo pa se predlagane uredbe, ki presegajo člen 171 PDEU.

Pripombo je prispeval tudi predstavnik Konference obrobni obmorskih regij, in sicer da pomorski vidik predlagane uredbe ne odseva dejanskih potreb za izboljšave na tem področju. V komentarjih je omenjeno, da bi lahko pomorski promet prispeval k zmanjšanju emisij CO<sub>2</sub>, vendar temu predlog uredbe ne namenja dovolj pozornosti. In navsezadnje eden od komentarjev opozarja na problem vnaprej določenih projektov v predlogu uredbe, saj so s tem izključeni tisti projekti, ki še niso v izvedljivi.

*Instrument "vzdržne pomorske povezave" bi moral temeljiti na uspehu zglede Ecobonus, si pomagati z objektivno oceno programa Marko Polo in upoštevati okoliščine zaradi novih omejitev o vsebnosti žvepla v pogonskih gorivih za plovila. (Konferenca obrobni obmorskih regij, CPMR)*

Evropske obrobne regije poleg tega menijo, da instrument zanje ne pride v poštev. Regionalne oblasti Madeire so tako prepričane, da bi bili tisti, ki niso povezani s predlaganim infrastrukturnim omrežjem, iz IPE izključeni.

### **3.2 Udeležba lokalnih in regionalnih oblasti**

**Vprašanje:** *Prosimo, opišite, kako bodo lokalne in regionalne oblasti v vaši državi članici vključene v postopek odločanja v zvezi z instrumentom za povezovanje Evrope (vključno z učinkom instrumenta na vaše strategije teritorialnega načrtovanja in razvoja).*

### ***Povzetek komentarjev***

Vse izjave izražajo potrebo po vključitvi lokalnih in regionalnih oblasti v projekte, ki vplivajo na njihov teritorialni razvoj. Medtem ko nekateri domnevajo, da je udeležba lokalne in regionalne ravni v pristojnosti držav članic, drugi pozivajo k bolj neposredni udeležbi v postopku IPE. V nekaterih državah članicah udeležba lokalnih in regionalnih oblasti še ni razjasnjena, večina drugih pa jih vključuje skladno z nacionalnim pravnim okvirom. Sodelujoči v posvetovanju iz Španije podrobno opisujejo udeležbo lokalnih in regionalnih oblasti.

Navajajo pa, da bo dodana vrednost platform koridorjev, ki jih predlaga Evropska komisija in naj bi združevale vse vpletene strani, učinkovita samo, če bodo v njih sodelovale ne le lokalne in regionalne oblasti, pač pa tudi nacionalna in mednarodna združenja.

Nekaj splošnih kritik se nanaša na centralizirano upravljanje IPE v Komisiji, saj lokalne in regionalne oblasti nimajo možnosti sodelovanja pri odločanju. Odgovori izražajo bojazen, da bi tako centralizirano upravljanje spodkopalo prizadevanja za teritorialno kohezijo ali šlo ravno v nasprotno smer. Mnogi regionalni in lokalni infrastrukturni projekti izboljšujejo TEN-T, vendar zdajšnji predlog ne obravnava teh povezovalnih dejavnosti. Uredba poleg tega ne upošteva nacionalnih pravnih okvirov (zvezni, regionalni sistem), ki ne omogočajo infrastrukturnih projektov od zgoraj navzdol, kot jih predlaga predlog uredbe o IPE (npr. Nemčija). To je korak nazaj v splošnem partnerskem pristopu, ki je značilen za današnjo kohezijsko politiko.

*CPMR se zavzema za bolj obvezujoč opis vloge regionalnih oblasti v tem sistemu upravljanja. CPMR nasprotuje centraliziranim odločitvam o dodelitvi proračunskih sredstev in meni, da je pribitek na podlagi zrelosti projektov v postopku za oddajo naročila v nasprotju z idejo teritorialne kohezije in dobrega upravljanja. (Konferenca obrobni obmorskih regij, CPMR)*

### **3.3 Skladnost med IPE, strukturnimi skladi in Kohezijskim skladom**

***Vprašanje:*** *Kako zagotoviti, da bodo projekti, ki se financirajo iz strukturnih skladov in Kohezijskega sklada, skladni in združljivi s projekti, ki se financirajo z instrumentom za povezovanje Evrope? Kakšen bo učinek instrumenta na manjše projekte?*

### ***Povzetek komentarjev***

Zainteresirane strani najbolj skrbi zadostno usklajevanje med evropskimi projekti v okviru IPE in nacionalnimi projekti, ki se financirajo iz ESRR. Večina komentarjev izraža prepričanje, da se IPE usmerja predvsem v večje projekte in se zato zlahka dopolni z manjšimi projekti, ki se financirajo iz ESRR. Sodelujoči v posvetovanju menijo, da predlog nezadostno opisuje povezavo postopkov za projekte IPE in strukturnega sklada (ESRR). Treba se je izogniti prekrivanju med ESRR in IPE. Da bi se izognili dvojnemu financiranju, je treba opredeliti jasna merila. Poleg tega je treba vse programe financiranja oceniti in jih prilagoditi.

Vendar pa vse države članice nimajo dostopa do financiranja infrastrukture po ESRR v enakem obsegu. Treba bi se bilo izogniti temu, da bi zaradi pomanjkanja financiranja manjših, manj prevladujočih projektov povsem opustili obrobne infrastrukturne projekte. Poleg tega je bila usmeritev na deset izbranih glavnih projektov deležna očitkov, češ da je veliko preveč toga in da zapostavlja druge, enako pomembne zadeve v Evropi. Pojavljajo se tudi pomisleki, da bodo manjši projekti, ki niso povezani z desetimi koridorji, izgubili pomen na evropski ravni.

*IPE naj bi povezoval regije, upravlja pa se centralizirano prek Komisije. Zaradi različnih sistemov upravljanja (osrednjega IPE in regionalnih ESRR, Kohezijski sklad) je težko zagotoviti skladen razvoj projektov. Manjka povezava med IPE in skupnim strateškim okvirom za kohezijsko politiko. (Konvencija škotskih lokalnih oblasti, COSLA)*

### 3.4 Vpliv IPE na javni proračun

**Vprašanje:** *Kako bo po pričakovanjih predlagani instrument za povezovanje Evrope vplival na vaš javni proračun in na uporabo drugih nacionalnih in evropskih sredstev?*

#### **Povzetek komentarjev**

Povprečen delež sofinanciranja iz IPE za cestna in železniška omrežja ne presega 30 %. Iz tega sledi, da predlog o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope ne bo imel velike vloge v nacionalnih proračunih.

*Čeprav so se naložbe v IKT in energijo občutno povečale, pa menimo, da na področju prometa za lokalne in regionalne oblasti ne bo večjih sprememb. (Konvencija škotskih lokalnih oblasti, COSLA)*

Sodelujoči v posvetovanju iz EU-15 v IPE večinoma vidijo priložnost za dodatno financiranje infrastrukture. Nekateri menijo, da je IPE zgolj instrument za EU-15, ki si lahko privoščijo sofinancirati tovrstne infrastrukturne naložbe, medtem ko imajo države EU-12 zaradi proračunskih omejitev velike težave pri sofinanciranju teh infrastrukturnih projektov.

*Vpliv predloga IPE na nacionalne proračune bo omejen za tiste države članice z že obstoječo infrastrukturo visokega standarda. (mesto Lodž)*

IPE nekateri vidijo kot znamenje centraliziranja Kohezijskega sklada, kar bi lahko še otežilo sodelovanje regij pri tem. Kohezijski sklad je pomemben finančni instrument za "nove države članice". Predlagani koridorji IPE in 10 milijard EUR sredstev iz Kohezijskega sklada se sodelujočim v posvetovanju zdijo centralizirano navodilo Evropske komisije, ki državam članicam onemogoča prilagajanje med pogajanjem.



*Od 34 milijard iz Kohezijskega sklada za financiranje TEN-T bo 10 milijard dodeljenih po enakem postopku kot za IPE, predvsem na podlagi razpisov za projekte, ki jih bo izvedla Komisija. Zaradi zgoraj navedenih tveganj prednosti ne bi bili deležni najbolj strukturni projekti, pač pa tisti, ki bi se lahko hitro izvedli. Tovrstne spremembe pomenijo korak nazaj v splošnem partnerskem pristopu (Konferenca obrobni obmorskih regij, CPMR)*

Poleg tega bi prednost, podeljena predlaganim vseevropskim koridorjem, države članice ovirala pri izvedbi včasih bolj nujnih infrastrukturnih projektov. Roki za izvedbo projektov IPE bi morali biti bolj prilagodljivi, saj utegne priti do težav, kadar ti ne bodo usklajeni z nacionalnimi načrti.

*Vzpostavitev novega instrumenta bo prinesla večjo centralizacijo sredstev, tako da bodo regije še težje neposredno prišle do njih. (urad maršala Pomorjanskega vojvodstva)*

*Prednosti po IPE bi lahko ovirale države članice pri dajanju prednosti njihovim lastnim projektom. Zato bi morali biti roki bolj prilagodljivi, kot predvideva predlog. To bi lahko dosegli tudi tako, da bi namesto uredbe izdali smernice, tako kot za prejšnje projekte TEN-T. (železniško omrežje Railway Network)*

Dodaten vidik prinaša predlog za vključevanje zasebnih naložb v projekte TEN-T. Sodelujoči v posvetovanju so izrazili nekatere dvome, da bo instrument zagotovil potrebno finančno trdno okolje, v katerega bodo vstopali vlagatelji.

Na splošno bi pričakovali, da si bo vsaka ocena financiranja projekta pred začetkom infrastrukturnega projekta prizadevala pokazati, da gre za trden in donosen poslovni podvig. Ni jasno, ali bi bilo za financiranje iz IPE nujno, da bo naložba donosna, in ali bo treba dokazati vrednost projekta pred njegovo uvrstitvijo v načrt.

*Treba je upoštevati zmogljivosti in potencial lokalnih podjetnikov in podjetij. (EZTS UTTS, Madžarska)*

### **3.5 Vpliv na javna naročila in državno pomoč**

*Vprašanje: Ali menite, da bo predlog vplival na predpise o javnih naročilih in državni pomoči in kako?*

#### **Povzetek komentarjev**

V večini izjav niso razvidna navzkrižja ali vplivi na nacionalne postopke javnega naročanja. Kot pa je urad maršala Pomorjanskega vojvodstva omenil v zvezi z mednarodnimi projekti, bi lahko razlike med pravnimi sistemi držav članic pomenile precejšnjo oviro pri skupnih naložbah. Pravkar poteka pregled postopka javnega naročanja in pojavljajo se pomisleki, da utegnejo nekateri novi postopki javnega naročanja stvari še dodatno zaplesti.

*Vzbujajo se bojazni, da bo IPE pripeljal do spremenjenega postopka javnega naročanja, ki bo zasnovan posebej za ta instrument. Posebnim postopkom javnega naročanja za posebne naloge (npr. zelena javna naročila) nismo naklonjeni, saj se z njimi drobi pristop javnega naročanja in povečuje upravna obremenitev. (Konvencija škotskih lokalnih oblasti, COSLA)*

### **3.6 Izzivi in priložnosti za obmejne regije**

**Vprašanje:** *Kakšne izzive in priložnosti instrument za povezovanje Evrope prinaša obmejnimi regijam (vključno z morebitno uporabo Evropskega združenja za teritorialno sodelovanje, EZTS)?*

#### **Povzetek komentarjev**

Na splošno IPE velja kot instrument v podporo čezmejni povezanosti. Močno se ceni dejstvo, da IPE predvideva potrebo po podpori čezmejnih infrastrukturnih povezav. Prometne povezave so ključnega pomena pri preseganju ovir, ki jih obmejnimi in čezmejnimi regijam prinaša njihova lega, tako na nacionalni kot evropski ravni.

*IPE je izredno dobrodošel ne samo v obmejnih regijah, temveč tudi na območjih, usmerjenih v pomorstvo. Tako škotska vlada kot lokalne oblasti ob Severnem morju v njem vidijo možni način za omrežno povezavo z Evropo ter tudi lastno proizvodnjo obnovljivih virov energije z jasnim vplivom na lokalno gospodarsko blaginjo. (Konvencija škotskih lokalnih oblasti, COSLA)*

Čezmejni projekti so močno odvisni od lokalnih in regionalnih akterjev. Zato je še toliko bolj nujno, da se ti vključijo v to zadevo. Za zdaj njihovo vključevanje na evropski ravni ni predvideno. EZTS na Madžarskem denimo nimajo sredstev za udeležbo v postopku zasnove in ocenjevanja projektov, povezanih s TEN-T. Pomisleke v zvezi s tem zbuja tudi pomanjkanje izkušenj in znanja za vzpostavitev potrebnih struktur za izvajanje čezmejnih projektov.

*Obmejne regije bi lahko postale žrtve pomanjkanja soglasja o skupnih projektih med državami članicami. IPE ne zagotavlja potrebnih pogojev za odpravo tega tveganja, vendar pa umika sredstva iz Kohezijskega sklada iz obmejnih regij. (Združenje litovskih lokalnih oblasti)*

## 4 Sklepi

Prejete izjave je mogoče razdeliti na različne interesne skupine. V prvi so lokalne in regionalne oblasti in njihovi predstavniki, v drugi združenja za teritorialno sodelovanje, v tretji pa predstavniki zainteresiranih strani, na primer mreže pristanišč. Druga razlika se kaže med organizacijami in organi iz Španije in Portugalske, ki so zagovorniki IPE, ter državami članicami in organizacijami iz srednje Evrope, ki kritizirajo hierarhični postopek IPE. Zato ni mogoča nobena druga splošna ugotovitev razen tega, da države članice EU-15 v IPE vidijo dodatno možnost za financiranje infrastrukture, EU-12 pa skrbi, da ta ne bi škodoval drugim, bolj nujnim potrebam regij.

Nekaj pomislekov zbuja tudi varovanje načela subsidiarnosti, ki ga določa člen 5 Pogodbe o Evropski uniji: *Skupnost na področjih, ki niso v njeni izključni pristojnosti, ukrepa v skladu z načelom subsidiarnosti, vendar le če in kolikor države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predlaganih ukrepov in jih torej zaradi obsega ali učinkov predlaganih ukrepov lažje doseže Skupnost. Noben ukrep Skupnosti ne sme prekoračiti okvirov, ki so potrebni za doseganje ciljev te pogodbe.*<sup>4</sup>

Zato se direktive Evropske komisije o ključnih projektih zdijo preveč centralizirane in bi ogrožale načelo subsidiarnosti, če bi vloga koordinatorjev koridorjev dopuščala usmerjanje odločitev držav članic glede nacionalnih infrastrukturnih projektov.

Prejete komentarje lahko povzamemo tako:

- vnaprejšnja določitev infrastrukturnih koridorjev zbuja pomisleke, saj ovirajo izvedbo drugih, bolj nujnih projektov;
- vključitev regionalnih in lokalnih akterjev v platformo koridorjev se zdi nujna, vendar predlog ne predvideva podpore za teritorialna združenja ali druge predstavnike;
- dopolnjevanje IPE in ESRR bi lahko prineslo dodano vrednost. Vendar pa še ni jasno, kako ju je mogoče učinkovito povezati. To zbuja pomisleke glede prekrivanja in ogrožanja projektov ESRR;
- dejstvo, da je za IPE namenjenih 10 milijard EUR, poraja velike pomisleke v novih državah članicah. Več lokalnih in regionalnih oblasti je izrazilo bojazen, da bo prišlo do navzkrižja med predlogom projekta na nacionalni ravni in predlaganimi projekti v koridorjih;
- izvajanje čezmejnih projektov je na splošno pohvaljeno. Vendar pa dejansko izvajanje ni jasno določeno glede na različne pravne sisteme, prav tako ne postopek in udeležba zainteresiranih strani;
- v večini izjav niso razvidna navzkrižja s postopki javnega naročanja.

Izjave na splošno poudarjajo, da postopek za izvajanje IPE še ni dovolj pojasnjen (zlasti pri čezmejnih projektih). S tem se povečuje tudi potreba po boljšem prilagajanju ciljev EU in držav članic v zvezi s

---

4

Evropska unija (2006), Konsolidirani različici Pogodbe o Evropski uniji in Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, Uradni list Evropske unije, člen 5.

tem. Komentarji navajajo, katere cilje držav članic izpolnjuje predlog, in katere države imajo težave pri prilagajanju predlaganih projektov svojim nacionalnim in regionalnim ciljem. Tako Španija in Portugalska predlogu ne nasprotujeta in pričakujeta, da bo IPE podprl njihov nacionalni in regionalni proračun za infrastrukturo. Komentarji iz Madžarske, Nemčije in Poljske pa izražajo bojazen, da bo postopek odločanja ogrozil njihovo nacionalno in regionalno avtonomijo.

## 5 Referenčni dokumenti

Evropska komisija (2011), predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o vzpostavitvi instrumenta za povezovanje Evrope (COM(2011) 665), 2011/0302 (COD), Bruselj, 19. 10. 2011.

## 6 Sodelujoči v posvetovanju

Št.	Ime	Država	Mreža	Vrsta
1.	Netwerkstad Twente	Nizozemska	MNS	regionalna mreža
2.	neodvisni svetovalec (ustanovni član EZTS UTTS, BEFA)	Madžarska	EZTS	teritorialno sodelovanje
3.	Pokrajina Marke (Italija)	Italija	MNS	regionalni organ
4.	Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial Galicia-Norte de Portugal	Portugalska	EZTS	teritorialno sodelovanje
5.	Avtonomna vlada Valencie, generalna direkcija za promet in logistiko	Španija	MNS	regionalni organ
6.	Consejo de camaras de comercio de la Comunidad Valenciana	Španija	še ni potrjeno	regionalni organ
7.	Mesto Lodž	Poljska	MNS	lokalni organ
8.	Oddelek za načrtovanje, deželni urad Štajerske	Avstrija	MNS	regionalni organ
9.	Avtonomna skupnost Galicija	Španija	MNS	regionalni organ
10.	Skupščina Extremadure	Španija	MNS	regionalni organ
11.	Urad maršala Pomorjanskega vojvodstva	Poljska	MNS	regionalni organ
12.	Mesto Dunaj	Avstrija	MNS	lokalni organ
13.	Governo Regional da Madeira	Portugalska	še ni potrjeno (parl. je član MNS)	regionalni organ
14.	Mestna občina Brest Métropole Océane	Francija	še ni potrjeno	lokalni organ
15.	Združenje litovskih lokalnih oblasti	Litva	MNS	lokalni organ
16.	Združenje evropskih obmejnih regij (ZEOR)	Mednarodni	MNS	teritorialno sodelovanje
17.	EZTS UTTS	Madžarska	EZTS	teritorialno sodelovanje
18.	Konvencija škotskih lokalnih oblasti	Združeno kraljestvo	MNS	lokalni organ

Št.	Ime	Država	Mreža	Vrsta
19.	Konferenca obrobnih obmorskih regij (CPMR)	Mednarodni	še ni potrjeno	teritorialno sodelovanje
20.	Regionalna vlada Valencie	Španija	MNS	regionalni organ
21.	FEPORIS – Inštitut za pristaniške študije in sodelovanje	Španija	še ni potrjeno	druge javne organizacije
22.	Pristaniška kapetanija Alicante	Španija	še ni potrjeno	druge javne organizacije
23.	Pristaniška kapetanija Valencia	Španija	še ni potrjeno	druge javne organizacije
24.	Pristaniška kapetanija Castellón	Španija	še ni potrjeno	druge javne organizacije
25.	Ministrstvo Baden-Württemberga	Nemčija	MNS	regionalni organ
26.	železniško omrežje Rail Network	Združeno kraljestvo	še ni potrjeno	področna mreža
27.	Regija Murcia, oddelek za komunalo in prostorsko načrtovanje: generalni sekretariat/generalna direkcija za promet in pristanišča	Španija	še ni potrjeno	regionalni organ
28.	Urad maršala Velikopoljskega vojvodstva	Poljska	še ni potrjeno	regionalni organ
29.	Varminsko-Mazursko vojvodstvo	Poljska	še ni potrjeno	regionalni organ
30.	EZTS Eurometropolis	Nizozemska	EZTS	teritorialno sodelovanje
31.	Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco	Španija	MNS	regionalni organ