

EURÓPSKY PARLAMENT

2004



2009

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

2006/2043(INI)

31.8.2006

STANOVISKO

Výboru pre dopravu a cestovný ruch

pre Výbor pre hospodárske a menové veci

o partnerstve verejného a súkromného sektora a o zákonoch Spoločenstva v oblasti verejných objednávok a koncesií
(2006/2043(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Paolo Costa

PA_NonLeg

NÁVRHY

Výbor pre dopravu a cestovný ruch žiada Výbor pre hospodárske a menové veci, aby ako gestorský výbor zapracoval do svojho návrhu uznesenia tieto návrhy:

- A. so zreteľom na strategickú potrebu modernizovať infraštruktúru Únie, a najmä na dopravnú infraštruktúru a služby - od rozsiahlych sietí, ako sú TEN-T, až po konkrétne, ako sú prístavy a letiská, logistické platformy a platformy intermodálnej výmeny a siete súvisiace s dopravou v mestách (parkoviská, miestne železnice, električkové koľaje, podzemné systémy, autobusy a služby miestnej hromadnej dopravy) - ktoré pre svoj obrovský finančný rozmer vyvíjajú rastúci tlak na rozpočty členských štátov,
- B. so zreteľom, napríklad na obrovské finančné požiadavky – nad rámec vlastných zdrojov Spoločenstva – na infraštruktúrne projekty TEN-T, odhadnuté na 600 miliárd eur do roku 2020 (z toho 225 miliárd eur len na 30 prioritných projektov, z čoho 140 miliárd eur na obdobie rokov 2007-2013), požiadavky, ktorým nie je možné vyhovieť bez použitia viacerých fondov pochádzajúcich z mnohých zdrojov, tak verejných ako aj súkromných, aktivovaných finančnou podporou subvencií Spoločenstva,
- C. so zreteľom na návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktoré stanovuje všeobecné pravidlá na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych sietí v doprave a energetike (KOM(2004)0475), návrh, ktorého cieľom je podporiť verejné investovanie v sektore zvýšením úrovne spolufinancovania Spoločenstvom,
- D. so zreteľom na skúsenosti z partnerstva verejného a súkromného sektora - tak „zmluvného“ ako aj „inštitucionálneho“ - ktoré vlády niektorých členských štátov získali v uplynulých rokoch, najmä v oblasti dopravných projektov, a najmä prostredníctvom partnerstiev verejného a súkromného sektora založeného na koncesiách, ako možnosť na to, aby štátne orgány mohli optimalizovať hodnotu za peniaze z verejných zdrojov a znášať spoločné riziká so súkromnými partnermi,
- E. keďže tento fenomén nadobúda rozličné formy, ktoré v čoraz väčšej miere zahŕňajú aplikáciu konkrétnych zásad a predpisov Spoločenstva, a ktorý zaviedol súbor opatrení, ktorý požaduje počiatočný rámec, hoci by sa týmto opatreniam mal ponechať priestor na vývoj,
- F. keďže partnerstvá medzi verejným a súkromným sektorom môžu a musia prispieť k zvýšeniu kvality a kontinuity verejných služieb vďaka mechanizmom rozdelenia rizík medzi verejným a súkromným sektorom,
- G. keďže na optimalizáciu účinnosti výdavkov na infraštruktúru v oblasti dopravy je potrebné podporiť čo najväčšiu účasť súkromného sektora na koncepcii, výstavbe ale aj riadení a financovaní infraštruktúr prostredníctvom transparentných postupov pri povzbudzovaní trhu, verejných súťažiach a verejných zákazkách,
- H. keďže Eurostat vo svojej analýze definície hlavných typológií rizík (výstavba, dostupnosť, dopyt) rozlišuje kritérium vplyvu činností PVSS na národné účtovníctvo členských štátov,

- I. keďže verejné podniky a orgány v PVSS nemusia byť spôsobilé pre dotácie Spoločenstva, pretože nenesú stavebné náklady, zatiaľ čo súkromné podniky a orgány nemusia byť spôsobilé pre tie isté dotácie, pretože dostávajú „disponibilné platby“ na pokrytie stavebných nákladov,
- J. keďže etapy plánovania, rozhodovania a výstavby projektov TEN môžu pokračovať aj po finančnom rámci, na základe ktorého boli dotácie k dispozícii,
1. domnieva sa, že Komisia by mala prijať právny nástroj definujúci hlavné smery s cieľom zblížiť existujúcu legislatívu a zásady, ako aj vymedzenia pojmov a základné koncepty podopierajúce rozličné druhy partnerstva verejného a súkromného sektora v Európe, ktoré možno uplatňovať tak v rámci „zmluvných“, ako aj „inštitucionálnych“ partnerstiev verejného a súkromného sektora s cieľom zabezpečiť súlad so zásadami rovnakého zaobchádzania a jednotnosti medzi členskými štátmi, pričom členské štáty a ich miestne orgány budú mať maximálnu voľnosť na vyriešenie podrobností zmluvných a inštitucionálnych opatrení v súlade so zásadou subsidiarity;
 2. domnieva sa, že právny nástroj pre inštitucionálne a zmluvné PVSS sa bude musieť venovať vytvoreniu zoznamu „najlepších postupov“ a „postupov, ktoré treba zakázať“ v oblasti PVSS, najmä čo sa týka štádia výberu zmluvnej strany, súkromnej, verejnej alebo verejno-súkromnej a bude musieť vymedziť prípady uplatňovania fenoménu tzv. „in-house“;
 3. domnieva sa, že v prípade zmluvných PVSS verejný sektor pri spúšťaní projektu PVSS potrebuje predchádzajúce porovnanie verejného sektora a analýzu efektívnosti nákladov; ďalej sa domnieva, že táto kategória PVSS, ktorú treba chápať v širšom zmysle koncesií, by mala obsahovať zmluvy, ktorých cieľom je poskytovanie verejných služieb vyžadujúcich vykonávanie infraštruktúrnych prác a kde väčšina príjmov koncesionárov pochádza z priamych platieb verejnej správy, právny nástroj, ktorý stanovuje hlavné smery, by sa mal týkať fázy výberu súkromného dodávateľa a mal by pre verejné orgány a súkromných podnikateľov zhrnúť niekoľko príkladov najlepších skúseností, ktoré by však nemali byť záväzné; domnieva sa, že spomínané pokyny by mali takisto stanoviť zásady, ktoré sa dajú uplatniť v zmluvnom rámci po uzatvorení zmluvy, mali by určiť, ktoré druhy konania alebo zmluvné ustanovenia sú alebo môžu byť v rozpore so zásadami právnych predpisov Spoločenstva; ďalej sa domnieva, že tieto pokyny by mali prispieť k vyváženému a spravodlivému podielu zisku a rizika medzi verejnými a súkromnými partnermi, predchádzaniu neprijateľným škodám pre verejnosť; nakoniec sa domnieva, že Komisia by mala predložiť príklady osvedčených postupov pri rozdelení rizika medzi verejným a súkromným sektorom;
 4. zdôrazňuje, že výraz „konflikt záujmov“ by sa mal presne vymedziť na úrovni EÚ, v záujme vytvorenia čestného a spravodlivého rozdelenia rizika;
 5. domnieva sa, že v prípade inštitucionálneho partnerstva medzi verejným a súkromným sektorom berúc pritom do úvahy súčasnú právnu neistotu najmä vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora Európskych spoločenstiev o verejno-súkromných podnikoch (rozsudok z 11. januára 2005 C-26/03 Stadt Halle a RPL Lochau), sa na základe hodnotenia skúseností niektorých členských štátov v tejto oblasti zdá potrebné zabezpečiť právnu istotu osobitnou rámcovou legislatívou, ktorá by umožnila vyjasniť použiteľné pravidlá a

spojenie s predpismi a zásadami Spoločenstva vo veci podnikového zákona, zákona o hospodárskej súťaži a zákona o verejných objednávkach a koncesiách by tento nástroj mal rešpektovať kritériá vymedzené v rozsudku z 18. novembra 1999 (C-107/98, Teckal), princíp slobodnej správy miestnych orgánov a výlučnú kompetenciu členských štátov, najmä v súvislosti s majetkovým usporiadaním; ďalej sa domnieva, že tento nástroj by mal rozlišovať právny systém platný pre činnosti verejno-súkromných podnikov patriace do sféry verejného záujmu a právny systém platný pre činnosti spadajúce do sféry súkromného záujmu;

6. vyjadruje želanie, aby sa postup podpory koncesií, ktorý umožní financovanie nerentabilných infraštruktúr regionálneho rozvoja dividendami rentabilných infraštruktúr bez nadmerného využívania verejných výdavkov a ktorý je v súčasnosti ohrozený uplatňovaním smernice o verejnom obstarávaní, plne považoval za osobitnú formu partnerstva medzi verejným a súkromným sektorom a aby bol ako taký aj právne zabezpečený;
7. dúfa, že vnútroštátne účtovné opatrenia na vypracovanie zmlúv o partnerstve verejného a súkromného sektora môžu uľahčiť financovanie modernizácie infraštruktúry EÚ, hoci zároveň musia dodržiavať záväzky v oblasti deficitu a dlhu stanovené maastrichtskou zmluvou (tlačové vyhlásenie STAT/STAT/18);
8. domnieva sa, že hľadanie súkromného partnera pre činnosti uskutočňované v rámci inštitucionálnych partnerstiev medzi verejným a súkromným sektorom (napríklad verejno-súkromné podniky) sa bude konať na základe verejných konaní a v rámci týchto konaní sa vymedzia kritériá, ktoré upravujú stále obchodné vzťahy medzi verejno-súkromným podnikom a jeho súkromným partnerom (problém dvojitej ponuky);
9. žiada Komisiu, aby prostredníctvom kontroly pomoci štátu Spoločenstvom dbala na to, aby udeľovanie subvencií nediskriminovalo súkromné, verejné alebo verejno-súkromné subjekty;
10. zdôrazňuje, že k splneniu požiadaviek rozhodnutia Eurostatu o účtovných postupoch partnerstiev medzi verejným a súkromným sektorom by sa mali pridať ďalšie pokyny týkajúce sa vyčíslenia rizík spojených s projektmi s cieľom predísť možnému obchádzaniu maastrichtských kritérií;
11. domnieva sa, že účinok vytvorený partnerstvami verejného a súkromného sektora sa výrazne zväčší, keď v období budúceho finančného rámca (2007-2013) budú k dispozícii ročne 2 miliardy 907 miliónov eur na financovanie TEN-T zo strany EÚ, na rozdiel od 600 miliónov eur v terajšom finančnom výhľade, v kombinácii s osobitným pôžičkovým záručným fondom vytvoreným vzhľadom na osobitné požiadavky partnerstiev verejného a súkromného sektora a vyššie stropy príspevkov EÚ na projekty TEN-T;
12. vyzýva Komisiu a Európsku investičnú banku, aby spojili svoje odborné znalosti a rozšírili ich najmä v tých krajinách, kde štátne orgány nemajú skúsenosti s partnerstvami verejného a súkromného sektora;
13. domnieva sa, že je potrebná revízia existujúcich pravidiel udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v rámci projektov PVSS s cieľom odstrániť prekážky efektívneho

využívania tejto formy pomoci.

