

sk

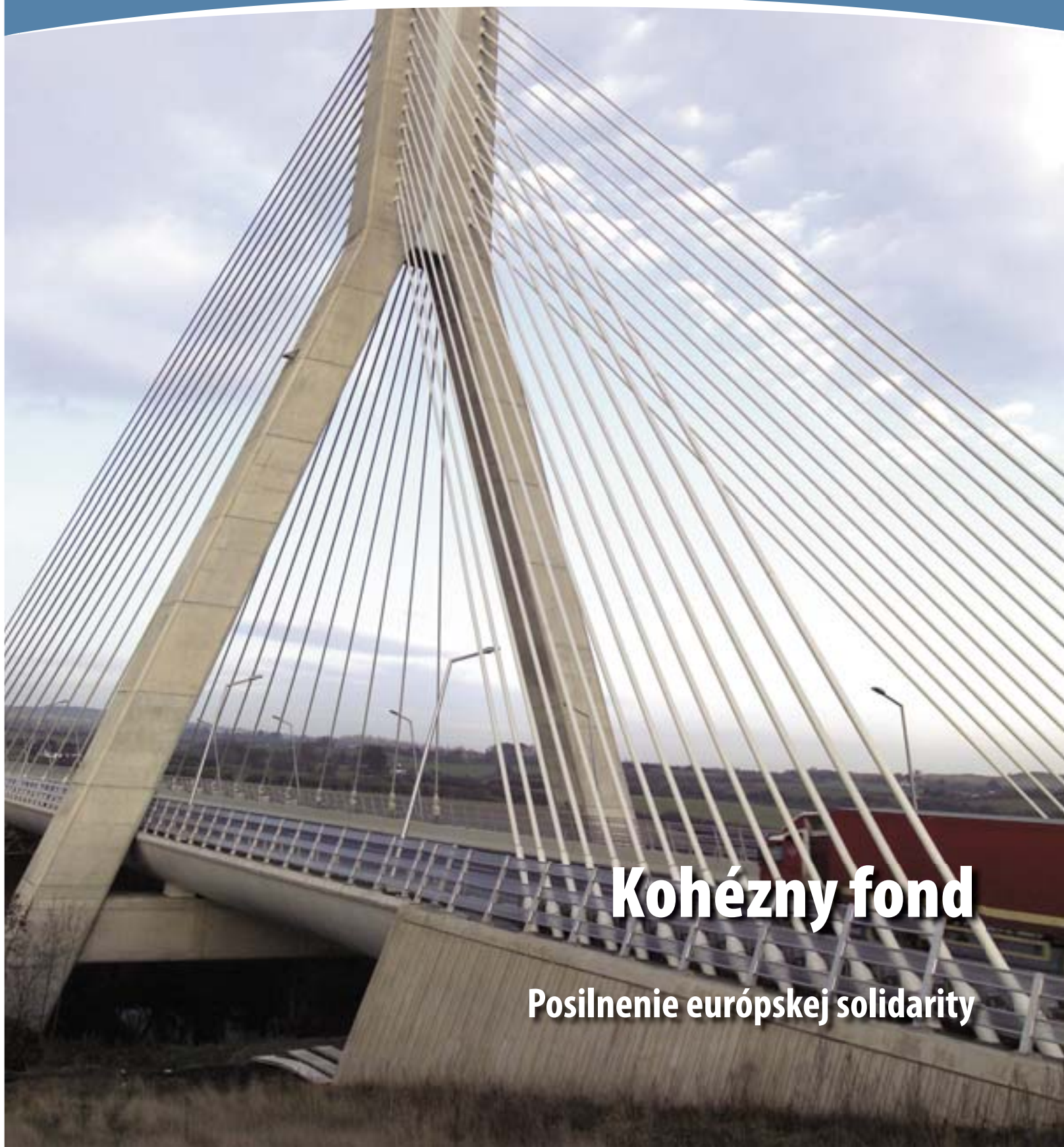


Európska únia
Regionálna politika

info regio

| Číslo 14 | september 2004 |

panorama



Kohézny fond

Posilnenie európskej solidarity

Obsah

Kohézny fond

Posilnenie európskej solidarity

Kohézny fond v premene

Kohézny fond patrí do skupiny štrukturálnych fondov, aj keď svojim zameraním sa od nich mierne odlišuje. Ciele a spôsob vynakladania prostriedkov Kohézneho fondu sa od roku 1994 nezmenili.

Jeho činnosť sa zároveň úzko koordinovala s Európskym fondom regionálneho rozvoja. Kohézny fond v súčasnosti vstupuje do novej etapy svojej existencie - od 1. mája 2004 pribudlo desať nových prijímateľských štátov.

Svedectvo: Poľsko

Štyri roky ISPA: od obdobia pred vstupom až po kohéziu

Predvstupový štrukturálny nástroj (ISPA) a kohézny fond vychádzajú z rovnakého konceptu a majú mnoho spoločného. ISPA vznikol v roku 2000 a odvtedy sa podieľal na financovaní viac ako 300 veľkých projektov infraštruktúry dopravy a životného prostredia v kandidátskych krajinách strednej a východnej Európy.

Činnosť ISPA: Maďarsko, Slovinsko, Bulharsko, Rumunsko

Galícia (Španielsko): riešenie problému odpadu

Po sérii ekologických katastrof Galícia začala uskutočňovať rozsiahly program odpadového hospodárstva v oblasti vód a pevného odpadu. Program je v súlade s európskymi normami životného prostredia a zásadami trvalo udržateľného ekonomického rozvoja. Značnú časť potrebných investícií poskytuje kohézny fond.

Svedectvo: Írsko, Portugalsko

Činnosť kohézneho fondu: Grécko, Írsko, Portugalsko, Španielsko

3



8



9



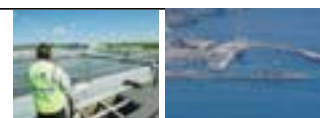
13



14



17-18



19

Fotografie (strany): Európska komisia (1, 5, 9, 11, 12), SOGAMA (3, 7), Aguas do Zêzere SA (5, 19), EYDE-PATHE (6, 19), Ayuntamiento de La Coruña (7, 14, 16), Poland's National Fund for Environmental Protection and Water Management (8), CCCMM (15), Limerick Main Drainage (17), Portos da Madeira (18), realizátori projektu (13, 19).

Zodpovedný redaktor: Thierry Daman, CE, DG Regionálna politika

Anglická a francúzska verzia tohto časopisu vychádza na recyklovanom papieri.

Prehľad tém v 19 jazykoch Európskej únie možno nájsť na stránke
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_fr.htm

Texty tejto publikácie nie sú právne záväzné.

Vývoj kohézneho fondu

John Walsh ⁽¹⁾

Príchod vlaku naloženého odpadu do Environmentálneho komplexu Cerceda (Španielsko), ktorého výstavbu spolufinancoval kohézny fond



Kohézny fond patrí do skupiny štrukturálnych fondov, aj keď svojím zameraním sa od nich mierne odlišuje. Ciele a spôsob vynakladania prostriedkov sa od roku 1994 nezmenili. Jeho činnosť sa zároveň úzko koordinovala s Európskym fondom regionálneho rozvoja. V súčasnosti kohézny fond vstupuje do novej etapy - od 1. mája 2004 pribudlo desať nových členských štátov. Komisia navrhuje, aby sa všeobecné implementačné pravidlá počas plánovacieho obdobia 2007-2013 zosúlادili so všeobecnými plánovacími pravidlami. Fond si však zachová svoje vlastné charakteristiky. V ďalšom období by sa kohézny fond mal čoraz viac zblížovať s ostatnými štrukturálnymi fondmi.

So vznikom kohézneho fondu sa spája zvláštna dilema. Jednotný trh môže fungovať, len ak najmenej prosperujúce členské štáty vynaložia značné investície do svojej

schopnosti rastu. To spôsobuje výrazný nárast ďalších investícií do rozvoja, skvalitnenia a modernizácie infraštruktúry. Na druhej strane, ak takéto štáty chcú tvoriť súčasť eurozóny, musia znížiť rozpočtový deficit a dbať na kontrolu svojich štátnych dlhov. Reštriktívna politika v oblasti verejných financií je teda rovnako nutná ako potreba vyšších investícií.

Riešenie tejto dilemy priniesla Maastrichtská zmluva v podobe nového kohézneho fondu, ktorý by slúžil na finančnú podporu najmenej prosperujúcim členským štátom.

Vďaka prostriedkom kohézneho fondu prvé prijímateľské krajiny (Španielsko, Portugalsko, Írsko a Grécko) dokázali splniť kritériá pre zavedenie jednotnej meny. Zároveň tieto štáty ďalej investujú do infraštruktúry.

V ďalšom texte sa zaoberám vývojom pravidiel implementácie kohézneho fondu. Počas desiatich rokov si tieto pravidlá zachovali stabilnú štruktúru, no i napriek tomu sa uplatnili niektoré zmeny, ktoré vyplynuli zo skúseností

⁽¹⁾ Správca, Direktorát Európskej komisie pre regionálnu politiku.

počas rokov 1994 – 1999. Rada preto v roku 1999 navrhla viacero zlepšení.

V priebehu tohto obdobia Komisia tiež skvalitnila svoje postupy a metódy riadenia projektov. Pravidlá vo svojej súčasnej podobe sa budú uplatňovať v aktivitách desiatich nových členských štátov v období rokov 2004 – 2006 a tiež v projektoch, ktoré už získali pomoc v rámci Predvstupového štrukturálneho nástroja (ISPA)². V budúcom plánovacom období sa však činnosť kohézneho fondu výrazne zmení.

Osobitné charakteristiky kohézneho fondu: 1994

Kohézny fond nevyvolal taký záujem u odborníkov či verejnosti, ako Európsky fond regionálneho rozvoja (FEDER). Kohézny fond je menej známy aj preto, že v čase jeho vzniku mohli prostriedky čerpať len štyri z pätnástich členských štátov. Okrem toho, fond sa do istej miery odlišuje v cieľoch a spôsobe realizácie pomoci.

Kohézny fond formálne vznikol na základe nariadenia Rady zo 16. apríla 1994³. Fond sa od svojho vzniku odlišuje od systému štrukturálnych fondov vo viacerých bodoch:

- > Kohézny fond poskytoval podporu projektom v prijímateľských členských štátoch bez vnútorného územného rozlíšenia.
- > Mechanizmus financovania je viazaný na makroekonomické podmienky. Členské štáty musia predložiť program konvergencie s perspektívou pripojenia sa k eurozóne. Počas plnenia programu štáty nesmú výrazne prekročiť rozpočtový deficit. Cieľom Fondu bolo nahradiť výdavky štátneho rozpočtu, preto sa neuplatnili podmienky overovania a dodatočného financovania, tak ako u štrukturálnych fondov.
- > Pomoc sa orientovala na realizáciu cieľov Akčného programu životného prostredia a na príspevok k realizácii programu transeurópskych dopravných sietí.
- > Finančná pomoc projektom v spôsobilých sektoroch životného prostredia a dopravy musela byť vhodne vyvážená. Komisia si túto podmienku vyložila tak, že obe odvetvia mali byť financované rovnakým dielom.
- > Komisia schvaľovala financovanie pre jednotlivé projekty po predložení žiadosti členských štátov a oprávnené výdavky na projekt museli podľa všeobecného pravidla dosiahnuť najmenej 10 miliónov EUR.

Vývoj pravidiel implementácie

V novom znení smernice o kohéznom fonde z roku 1999⁴ sa zdôrazňuje potreba strategickejšieho prístupu. Projekty pritom musia byť v súlade so všeobecnou stratégiou životného prostredia a dopravy na príslušnej sektorovej alebo administratívnej úrovni. Podľa názoru Komisie túto stratégiu treba definovať a formálne stanoviť v jednom alebo viacerých „strategických referenčných rámcoch“ v každej prijímateľskej krajine. Tieto a ďalšie návrhy sú uvedené vo *Vademecum kohézneho fondu*, z roku 2000⁵. Dokument obsahuje aj ďalšie časti :

- > pokyny Komisie, pokiaľ ide o priority kohézneho fondu v oblastiach životného prostredia a dopravy;
- > opatrenia, ktorých cieľom je lepšie zohľadniť súkromné finančné zdroje;
- > podpora verejno-súkromných partnerstiev, ktoré môžu dosiahnuť maximálny efekt znásobenia financií Spoločenstva a zvýšiť objem financovania infraštruktúry;
- > niektoré nariadenia, ktoré slúžia na racionálnejšie riadenie Fondu, ako napríklad novým štandardným formulár žiadosti o poskytnutie prostriedkov.

Od roku 1999 sa činnosť Fondu ďalej zlepšovala – zvýšila sa kvalita pravidiel pre projekty a politika Komisie v oblasti hodnotenia a riadenia projektov je prehľadnejšia.

V období 2000-2004 Komisia prijala nariadenia, ktoré obsahujú spoločné pravidlá činnosti Fondu a prinášajú tieto zmeny:

- > vo finančnom riadení a kontrole, ako aj v postupe uplatňovania finančných opráv (2002);
- > v podmienkach oprávnenosti, ktoré sa približujú k popisom oprávneností na čerpanie štrukturálnych fondov (2003);
- > zjednodušenie pravidiel v oblasti informácií a propagácie (2004).

Nariadenia zjednodušujú proces rozhodovania o financovaní konkrétneho projektu a umožňujú priblíženie spôsobu implementácie kohézneho fondu režimu štrukturálnych fondov.

Okrem toho, nové vydanie publikácie *Sprievodca analýzou nákladov a prínosov investičných projektov*⁶ z roku 2002 obsahuje podrobné postupy a metódy Komisie pri posudzovaní veľkých projektov v rámci štrukturálnych fondov a kohézneho fondu.

(²) Pozri nasledujúci článok.

(³) Ú. V. ES L 130, 25.5.1994, s.1.

(⁴) http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/reglem_en.htm

(⁵) je k dispozícii vo francúzštine, angličtine, gréčtine, portugalcine a španielčine.

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/working/sf2000_en.htm

(⁶) http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide02_en.pdf



Komunikačná stratégia kohézneho fondu: nové nariadenie

Informovanosť a publicita sú zásadnou požiadavkou v procese prípravy projektov financovaných kohéznym fondom, rovnako ako v prípade štrukturálnych fondov. Nové nariadenie, ktoré bolo prijaté v roku 2004, tak podstatne zjednodušuje doteraz používané opatrenia uvedené v rozhodnutí Komisie č. 455/1996.

Nové nariadenie Komisie č. 621/2004 predovšetkým prináša podrobnejšiu charakteristiku dvoch zásadných tém komunikačnej stratégie kohézneho fondu:

- > projekt podporený Fondom prispieva k zníženiu sociálnych a ekonomických nerovností medzi občanmi Európskej únie;
- > úspešnú realizáciu projektov umožnil finančný príspevok kohézneho fondu.

Obsahom prvej témy je vysvetlenie praktického efektu projektu, pričom pripomína cieľ intervencie EÚ: Únia propaguje rovnosť príležitostí jej občanov. Pojem „občan“ nemá formálny obsah: konečný prijímateľ komunikácie, teda občan, musí pociťiť, že sa zapojil do tohto procesu.

Komunikačné posolstvo možno vyjadriť aj iným slovníkom, než aký používa nariadenie. Možno používať jednoduché výrazy, ktoré sa dajú ľahko zapamätať. Účinok posolstva sa znásobuje vyobrazením vlajky Únie. Pokiaľ ide o použitie nástrojov a foriem komunikácie, nariadenie ustanovuje iba vzťahy s médiami, umiestnenie informačných panelov a pamätných dosiek.

Podobne ako u štrukturálnych fondov, aj v kohéznom fonde zostal na konci obdobia 1993-1999 značný objem nevyčerpaných prostriedkov. Koncom roka 2000 celková nevyčerpaná suma dosiahla približne 120 % rozpočtu Fondu na rok 1999.

V snahe riešiť tento problém a urýchliť uzávierku, Komisia začala aktívny dialóg so všetkými členskými štátmi. V roku 2002 Komisia uskutočnila iniciatívu s cieľom zvýšiť kvalitu projektov a dynamiku čerpania prostriedkov. V tejto súvislosti Komisia informovala prijímateľské štáty o prijatí opatrenia, ktoré obmedzuje povolené zmeny v rozhodnutí o poskytnutí pomoci ⁽⁷⁾. Koncom roka 2003 nevyčerpané prostriedky dosiahli 40 % rozpočtu na rok 1999.

Vývoj v budúcnosti

V začiatkoch existencie kohézny fond poskytoval pomoc štyrom prijímateľským krajinám, ktorých hrubý národný dôchodok (HND) na obyvateľa predstavoval menej ako 90 % priemeru Únie. Po prehodnotení štatútu oprávnenosti v roku 2003 ⁽⁸⁾ sa začali ukazovať prvé výsledky skupiny projektov z roku 1993. V rokoch 2000-2002 Írsko dosiahlo priemerný hrubý domáci produkt vo výške 101 % z priemeru Európskej pätnástky. Krajina sa tak umiestnila na pozíciu nad prahom oprávnenosti a od roku 2004 už nemôže čerpať podporu Fondu. Hoci sa počet prijímateľských krajín Fondu tak znížil na tri, 1. mája 2004 sa kritérium oprávnenosti začalo vzťahovať na desať nových členských štátov.

Relatívny význam kohézneho fondu tak výrazne vzrástol, keďže do jeho činnosti sa priamo zapája takmer polovica členov 25 štátov Európskej únie. Okrem toho, Fond poskytuje novým členským štátom viac financií v rámci procesu kohézie. V období rokov 1994-99 Írsko získalo celkové prostriedky vo výške 7 840 miliónov EUR, z toho 1 490 miliónov EUR (v bežných cenách) v rámci kohézneho fondu, čo predstavuje podiel vo výške 19 %. Porovnateľný priemerný podiel Fondu u nových členských štátov dosiahne 35 %.



Portugalsko: výstavba čističky odpadových vôd s pomocou kohézneho fondu

⁽⁷⁾ http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/official/orient_en.htm

⁽⁸⁾ Komuniké Komisie COM(2004)191 z 24. marca 2004.

Relatívny podiel kohézneho fondu v nových členských štátoch na obdobie rokov 2004-2006

| Milióny EUR | Celkové zdroje | kohézny fond | Podiel |
|-----------------|-----------------|----------------|------------|
| Česká republika | 2 621,2 | 936,1 | 36% |
| Estónsko | 695,1 | 309,0 | 44% |
| Cyprus | 113,4 | 53,9 | 48% |
| Lotyšsko | 1 164,3 | 515,4 | 44% |
| Litva | 1 537,7 | 608,2 | 40% |
| Maďarsko | 3 207,4 | 1 112,7 | 35% |
| Malta | 88,7 | 21,9 | 25% |
| Poľsko | 12 809,7 | 4 178,6 | 33% |
| Slovinsko | 456,3 | 188,7 | 41% |
| Slovensko | 1 757,4 | 570,5 | 32% |
| CELKOM | 24 451,2 | 8 495,0 | 35% |

Kohézny fond okrem toho poskytuje trojnásobok ročného objemu prostriedkov pridelených v rámci predvstupového nástroja ISPA. Ide teda o dramatický nárast činnosti v nových členských štátoch. Na základe skúseností Komisie a prijímateľských krajín s čerpaním prostriedkov ISPA sa ukazuje, že jednou z hlavných výziev pre administratívy štátov a Komisiu bude implementácia dostatočného počtu kvalitných projektov.

V roku 2004 preto Komisia prichádza s novou iniciatívou dialógu, ktorého cieľom je podporiť prijímateľské krajiny a posilniť ich schopnosť čerpať a riadiť dostupné európske fondy. Prijímateľské štáty si budú samé definovať opatrenia, ktoré treba prijať - podľa špecifických okolností, s hlavným dôrazom na tri kľúčové etapy - identifikácia, výber, príprava a hodnotenie projektov.



Kohézny fond v službách dopravy: pohľad na diaľničný úsek Patras-Atény-Thessaloniki (Grécko)

Ďalší vývoj: 2007-2013

Komisia naznačila už v Tretej správe o kohézii⁹ potrebu užšej integrácie kohézneho fondu do činnosti štrukturálnych fondov. Komisia pripravila balík nových legislatívnych opatrení na implementáciu štrukturálnych fondov a kohézneho fondu v priebehu plánovacieho obdobia 2007-2013.

Návrh Komisie zdôrazňuje potrebu udržať špecifické ciele kohézneho fondu. Sú to najmä makroekonomické podmienky finančnej podpory Fondu, prah oprávnenosti členských štátov pri 90% hrubého národného dôchodku a smerovanie pomoci do sektorov. Návrh ďalej obsahuje zásadnú reformu fungovania kohézneho fondu v podobe prechodu od projektovo orientovanej podpory k programovému financovaniu. V dokumente sú tiež uvedené spoločné ustanovenia pre kohézny fond a FEDER:

- > koordinácia s FEDER sa uskutoční na strategickej úrovni v rámci príslušných programov. Okrem priorit FEDER Národné programy navrhujú podporu z kohézneho fondu v rámci samostatnej sústavy priorit.
- > Pri hodnotení a priebežnej kontrole príslušných programov (výberové kritériá, ukazovatele, kontrolné výbory, atď.) sa budú používať spoločné postupy.
- > Pravidlá oprávnenosti pre FEDER a kohézny fond stanoví všeobecná smernica, pričom v smerniciach pre jednotlivé fondy budú uvedené príslušné podmienky oprávnenosti.
- > Zjednotia sa požiadavky finančného riadenia a kontroly (napríklad raz ročne v každom fonde)
- > Začnú sa uplatňovať finančné podmienky a rozpočtová disciplína štrukturálnych fondov (ročné viazanie prostriedkov podľa programov a automatické uvoľnenie prostriedkov). Cieľom opatrenia je podporiť rýchle využitie rozpočtových zdrojov kohézneho fondu.

Plánovaním kohézneho fondu tak začne nové obdobie rovnováhy vo vzťahoch prijímateľských členských štátov a Komisie pri implementácii Fondu.

Členské štáty získajú právomoc vyberať projekty na podporu z kohézneho fondu v rámci svojich národných programov, pričom budú rešpektovať sektorové ciele Fondu a prísnejšie pravidlá týkajúce sa oprávnenosti výdavkov. Tak sa výrazne zníži počet projektov, ktoré musí schváliť Komisia. Členské štáty budú musieť od Komisie žiadať súhlas s objemom financovania iba v prípade veľkých projektov. Používaním spoločných plánovacích pravidiel sa, prirodzene, zjednoduší riadenie činnosti FEDER a kohézneho fondu.

Na nové právomoci sa viaže aj vyššia zodpovednosť riadiacich orgánov kohézneho fondu pri výbere, hodnotení,

(⁹) Tretia správa o ekonomickej a sociálnej kohézii, 2004, s. XXXV.



Environmentálny komplex v Cerceda (Španielsko)

analýze, priebežnej kontrole, riadení a rýchlej implementácii projektov s cieľom predísť strate príspevkov. Vzhľadom na charakter aktivít, ktoré kohézny fond podporuje, teda budovanie infraštruktúry, možno predpokladať, že uplatňovanie programovo orientovanej finančnej disciplíny sa nezaobíde bez ťažkostí. Skúsenosť z súčasných programov však ukazuje, že takáto disciplína výrazne stimuluje rýchle spustenie programov, realizáciu cieľov a prínosov programu.

Návrh Komisie v závere požaduje maximálny stupeň koordinácie medzi FEDER a kohéznym fondom, ako aj rovnaký prístup k fondom z hľadiska finančného riadenia a zosúladenia pravidiel implementácie, vďaka čomu národné orgány budú môcť zjednodušiť podmienky riadenia.

Hlavné prínosy kohézneho fondu

Kohézny fond pomáhal štyrom pôvodným prijímateľským štátom splniť požadované kritériá konvergenencie, aby sa mohli stať súčasťou eurozóny. V tabuľkách sú uvedené ďalšie prínosy Fondu až do súčasnosti.

Doterajšie príspevky (2004)

| KRAJINA | 1993-1999 | | 2000-2003 | |
|---------------|---------------|------|---------------|------|
| | mil. EUR | % | mil. EUR | % |
| Grécko | 2 998 | 17,9 | 1 767 | 16,1 |
| Španielsko | 9 251 | 55,2 | 6 795 | 61,8 |
| Írsko | 1 495 | 8,9 | 584 | 5,3 |
| Portugalsko | 3 005 | 17,9 | 1 848 | 16,8 |
| CELKOM | 16 749 | | 10 994 | |

Štyri prijímateľské krajiny doteraz získali pomoc vo výške 27 000 miliónov EUR. Ide o významný príspevok k úsilíu o modernizáciu infraštruktúry.

Investičné priority 1993-1999 (%)

| | Grécko | Španielsko | Írsko | Portugalsko | Celkom |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| ŽIVOTNÉ PROSTREDIE | 48,8 | 50,3 | 50,0 | 51,9 | 50,3 |
| Dodávka vody | 20,5 | 13,1 | 16,8 | 16,9 | 15,4 |
| Odpadové vody | 23,7 | 22,4 | 32,1 | 18,4 | 22,8 |
| Pevný odpad | 0,7 | 5,2 | 0,6 | 14,6 | 5,7 |
| Iné | 4,0 | 9,7 | 0,4 | 2,1 | 6,4 |
| Doprava | 51,2 | 49,7 | 50,0 | 48,1 | 49,7 |
| Cesty | 27,8 | 28,2 | 37,4 | 28,5 | 28,1 |
| Železnice | 19,8 | 20,1 | 9,5 | 11,1 | 16,8 |
| Vzduch/more | 13,8 | 1,1 | 2,8 | 8,5 | 4,4 |
| Iné | 1,3 | 0,3 | 0,4 | 0,0 | 0,4 |

Podmienka pomeru 50:50 sa väčšinou dodržiavala. S výnimkou niekoľkých štátov boli najdôležitejšími sektormi cesty a úprava odpadových vôd.

Počet rozhodnutí o poskytnutí pomoci

| | 1993-1999 | 2000-2003 | Celkom |
|---------------|------------|------------|--------------|
| Grécko | 77 | 86 | 163 |
| Španielsko | 371 | 270 | 641 |
| Írsko | 116 | 9 | 125 |
| Portugalsko | 149 | 65 | 214 |
| CELKOM | 713 | 430 | 1 143 |

Rozhodnutia sa viažu na individuálne projekty, etapy projektu, alebo skupiny projektov. V roku 2003 Komisia začala realizovať hodnotiacu štúdiu ex-post, s cieľom preskúmať viacero dokončených projektov v štyroch prijímateľských štátoch a vyhodnotiť splnenie pôvodných cieľov. Výsledky štúdie budú známe do konca roku 2004.



Závod na spracovanie odpadu v La Coruna (Španielsko)

Poľsko

„Kohézny fond v Poľsku – dilemy vo výbere projektov“

Očakáva sa, že kohézny fond bude mať významnú úlohu v Poľsku pri uplatňovaní *acquis communautaire* v oblasti životného prostredia. Podľa prognóz na obdobie rokov 2003-2010, kohézny fond¹ môže pokryť približne 19 % investičných nákladov na infraštruktúru životného prostredia v obciach.

Keďže počet možných projektov a ich finančná hodnota značne prevyšuje možnosti pomoci kohézneho fondu, treba uplatniť transparentný a efektívny systém hodnotenia projektov. Z metodického hľadiska možno použiť dva prístupy:

- (1) Výber projektov prebieha na základe podrobného národného programu pre konkrétnu oblasť. Programy musia zohľadniť investičné potreby, pričom treba zostaviť zoznam potrebných projektov s cieľom splniť požiadavky smerníc Únie.
- (2) Ak národné programy nie sú vypracované alebo zoznam potrebných projektov nejestvuje, projekty treba posudzovať podľa hodnotiacich zoznamov, ktoré vychádzajú zo súboru merateľných a porovnateľných kritérií.

Súčasný trend hodnotenia projektov v Poľsku však uvedené prístupy úplne nezohľadňuje. Vyvíja sa silný politický tlak na využitie všetkých zdrojov z kohézneho fondu. Konečné rozhodnutia tak nie vždy podporujú efektívne mechanizmy financovania najdôležitejších environmentálnych projektov, ktoré spĺňajú ustanovenia smerníc². Ďalšou problémovou oblasťou sú národné programy (s



Krzysztof Berbeka,
Doktor ekonómie,
Krakovská
Univerzita



Andrzej Gula, Inštitút
ekonómie životného
prostredia, CEE
Bankwatch Network

výnimkou Národného programu hospodárstva odpadových vôd), ktoré by mali byť podrobnejšie a mali by jasne definovať portfólio projektov. Okrem toho, obce predkladajú relatívne veľké množstvo projektov, avšak kvalita a spoľahlivosť návrhov a dokumentácie jednotlivých projektov sa výrazne odlišuje.

Postup hodnotenia by preto mal vychádzať zo stabilnejšieho systému a kritérií, ktoré umožňujú klasifikáciu projektov. Terajšie postupy treba zmeniť, s dôrazom na zvýšenie transparentnosti a zodpovednosti, a umožniť vzájomné porovnanie. Nový systém tak pomôže obciam lepšie integrovať priority kohézneho fondu do svojich projektov.

Ďalšou dôležitou oblasťou je spôsob výberu projektov, kde chýba strategický prístup k celkovému uplatňovaniu *acquis* v oblasti životného prostredia. Spôsob rozdeľovania finančných zdrojov musí zohľadniť finančné potreby, ktoré vyplývajú zo schválených programov implementácie, ktoré sú v súlade so smernicami v oblasti životného prostredia. Kohézny fond je nástroj, ktorý umožňuje korigovať spôsoby rozdeľovania. Cieľom korekcií je zabezpečiť financovanie oblastí s prípadnými deficitmi, napríklad sektor odpadového hospodárstva³. Treba však poznamenať, že korekcie nemajú význam, ak nebudú vypracované príslušné požiadavky na legislatívu.

Kohézny fond bude aj v budúcom období poskytovať pomoc na báze programového prístupu. Činnosti zamerané na skvalitnenie výberového procesu výberu majú preto o to väčší význam a treba ich zintenzívniť.

Kontakt:
andgula@iee.org.pl alebo berbekak@ae.krakow.pl



Štetín: výstavba čerpacej stanice financovaná z prostriedkov ISPA

(¹) Výpočty zohľadňujú potrebné investície obcí do spracovania odpadových vôd a odpadu. Vychádzajú z predpokladaných platieb (vrátane sklzov pri využívaní fondov). Predpokladalo sa, že v nadchádzajúcom finančnom období zdroje krajín a EÚ zostanú na úrovni obdobia rokov 2004-2006.

(²) Napríklad financovanie investícií do veľkých vodohospodárskych projektov (vodné nádrže) neumožňuje dodržiavať prechodné fázy uplatňovania *acquis communautaire* v oblasti životného prostredia.

(³) Berbeka, K., *Finančné toky implementácie environmentálnych smerníc EÚ v Poľsku, Litve, Lotyšsku a Estónsku*, Inštitút environmentálnej ekonómie, september 2003.

Štyri roky ISPA: od obdobia pred vstupom ku kohézii

Willem Kuypers ⁽¹⁾

Predvstupový štrukturálny nástroj (ISPA) a kohézny fond vychádzajú z rovnakého konceptu a majú mnoho spoločného. Od začiatku fungovania v roku 2000 sa prostriedky z ISPA použili na financovanie viac ako 300 veľkých projektov dopravnej infraštruktúry a životného prostredia v kandidátskych krajinách strednej a východnej Európy.



ISPA je jedným z troch nástrojov (PHARE, a SAPARD), ktoré tvoria súčasť predvstupovej stratégie na obdobie 2000-2006, prijatej v decembri 1997 na Európskej rade v Luxemburgu. Cieľom ISPA je poskytovať pomoc desiatim kandidátskym krajinám strednej² a východnej Európy pri financovaní projektov infraštruktúry v rámci priorit EÚ v oblasti životného prostredia a dopravy. Nástroj má k dispozícii ročný rozpočet vo výške viac ako 1 miliarda EUR, ktorý sa rozdeľuje v jednotlivých krajinách podľa počtu obyvateľstva, rozlohy a HDP na obyvateľa. V priebehu štyroch rokov činnosti sa v rámci ISPA poskytnú finančná pomoc vo výške 7 miliárd EUR na projekty v celkovej hodnote 11,6 miliárd EUR.

V období rokov 2000-2003 prostriedky ISPA poslúžili na podporu viac ako 200 environmentálnych projektov, ktoré

riešili najmä zlepšenie stavu vôd, kanalizačných sietí, hospodárstvo odpadových vôd a hospodárstvo pevných odpadov. Finančné zásahy tak prispeli k ochrane životného prostredia a kandidátskym krajinám pomohli v ich príprave a budovaní administratívnej kapacity potrebnej na implementáciu kľúčovej environmentálnej legislatívy a na urýchlenie nevyhnutných sektorových reforiem.

V sektore dopravy sa prostriedky ISPA použili na rozvoj budúcej transeurópskej dopravnej siete, ako aj na podporu prepojenia a súčinnosti národných sietí a ich spojenia so sieťou Únie. Hlavnú prioritu získalo 100 projektov infraštruktúry v priestore paneurópskych dopravných koridorov (spolu s cezhraničnou infraštruktúrou). Ide najmä o železničné trate, cesty, letiská, systémy riadenia dopravy, atď.

⁽¹⁾ Vedúci kancelárie, Direktorát regionálnej politiky, Európska komisia.

⁽²⁾ Bulharsko, Česká republika, Estónsko, Maďarsko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Rumunsko, Slovensko a Slovinsko.

Fondy ISPA sa od počiatku rozdeľovali rovnako medzi sektor životného prostredia a sektor dopravy. V rámci sektoru dopravy sa uprednostnili železnice ako udržateľnejší spôsob dopravy v porovnaní s cestami.

Okrem financovania kapitálových investícií sa poskytli i rôzne formy technickej pomoci v celkovej výške 200 miliónov EUR. Pomoc sa sústredila na problémové oblasti, kde mali prijímateľské krajiny ťažkosti s implementáciou požadovaných štandardov. Tak sa zvýšila spôsobilosť národných subjektov, pokiaľ ide o prípravu, realizáciu projektov, implementáciu a presadzovanie environmentálnej politiky. ISPA taktiež podporil decentralizáciu procesu obstarávania a finančného riadenia. Uskutočnili sa viaceré systémové audity za účelom posúdenia a zlepšenia systémov riadenia a finančnej kontroly v prijímateľských krajinách.

Hlavným cieľom finančných zásahov bolo oboznámiť krajiny ISPA s princípmi a postupmi financovania EÚ a tak ich pripraviť na proces riadenia štrukturálnych nástrojov a najmä prostriedkov kohézneho fondu v období po vstupe.

Plánovanie a podpora investícií

Projekty sa museli zosúladiť so sektorovými stratégiami definovanými na národnej úrovni. Stratégie určujú strednodobé investičné priority ako aj výberové kritériá pre oba sektory.

Minimálne náklady na projekt museli dosiahnuť výšku 5 miliónov EUR. Projekty sa však mohli zlúčiť do jednej skupiny, ak sledovali ten istý funkčný, geografický alebo ekonomický cieľ. Priemerný rozpočet podporených projektov dosiahol 33 miliónov EUR. Uskutočnilo sa aj niekoľko veľkých projektov, ako napríklad investícia vo výške 340 miliónov EUR na elektrifikáciu a modernizáciu železničných tratí a projekt v hodnote 288 miliónov EUR na zlepšenie kvality vody. Oba projekty sa realizovali v Poľsku.

Komisia ohodnotila technické, ekonomické a finančné prínosy každej žiadosti o podporu projektu. V prípade potreby požiadala o spoluprácu vonkajších expertov. V tejto súvislosti možno spomenúť prácu medzinárodných finančných inštitúcií, ako je Európska investičná banka a Európska banka pre obnovu a rozvoj. Obe banky sú častými partnermi v poskytovaní doplnkových úverov k podpore ISPA.

Rozhodnutie o pridelení príspevku Komisia konzultovala s predsedníckym výborom ISPA, v ktorom sú zastúpení predstavitelia pätnástich členských štátov. Výška pomoci sa u jednotlivých projektov líšila v závislosti od viacerých podmienok a požiadaviek. Priemerná výška príspevkov dosiahla okolo 65 % pri stanovenej hranici financovania 75 % oprávnených výdavkov.

Učiť sa počas realizácie

Kvalita prípravy u všetkých projektoch infraštruktúry určuje čas potrebný na začatie výberového konania dodávateľov a samotnú realizáciu prác. Čím lepšie sú projekty pripravené, tým skôr a jednoduchšie možno uzavrieť zmluvy a uskutočniť platby. Pravdaže, skúsenosť v tejto oblasti nemožno získať zo dňa na deň, ale postupne. Platí to najmä v prípadoch, kedy prijímatelia nepoznajú medzinárodné technické normy ani pravidlá a postupy obstarávania, ktorých cieľom je zabezpečiť rovnaký prístup, spravodlivé jednanie a transparentnosť vo vzťahu k oprávneným subjektom a jednotlivcom.

Realizácia ISPA sa preto uskutočňuje v rámci systému, kde sa najskôr kontrolujú postupy a dokumentácia výberového a zmluvného konania (súhlas *ex ante*). Kontrolu uskutočňujú delegácie Európskej komisie v krajinách prijímateľov. V tomto kontexte sa ukázalo, že dodržiavanie zákonných požiadaviek vo verejnom obstarávaní je citlivou oblasťou. Komisia preto vypracovala rôzne formy technickej pomoci zameranej na skvalitnenie mechanizmu, systémov a postupov obstarávania u prijímateľov.

Podmienky úspechu

Kontrola a hodnotenia postupu prác, efektívnosti riadenia a implementácie projektov ISPA prebiehali rozličnými spôsobmi: uskutočňovali sa pravidelné stretnutia, implementujúce orgány vypracovali kontrolné správy, zamestnanci Komisie vykonávali podporné audity a kontroly na mieste realizácie. Formálna kontrola prebiehala počas stretnutí Kontrolného výboru ISPA dva razy do roka v každej prijímateľskej krajine. Rovnako i zamestnanci Delegácií Komisie mali dôležitú úlohu pri dohľade na každodenný priebeh riadenia a realizáciu opatrení ISPA.

Na základe uvedených skutočností možno tvrdiť, že väčšina prijímateľských krajín získala bohaté praktické skúsenosti v riadení a implementácii fondov ISPA. Časom sa zlepšili v dodržiavaní noriem a postupov tradičných nástrojov európskej kohéznej politiky, akými sú štrukturálne fondy a kohézny fond.

Prijímateľské krajiny vynaložili značné úsilie pri budovaní systémov finančného dohľadu a kontroly, pokiaľ ide o pomoc EÚ. V niektorých prípadoch vznikli lepšie systémy kontroly, ako sa používajú v členských štátoch Európskej pätnástky. Ukazuje sa tak zmysluplnosť opatrení Komisie v prospech subjektov poverených plánovaním, realizáciou, finančným riadením a kontrolou.

Napriek tomu však pretrvávajú niektoré problémy, ktoré treba v budúcnosti riešiť, ak majú vzniknúť skutočne efektívne a spoľahlivé systémy riadenia a kontroly. Niektoré krajiny napríklad stále nedokážu vyčleniť dostatok finančných a ľudských zdrojov na proces plánovania, prípravy a riadenia opatrení, ktoré financuje EÚ. Ako príklad môže poslúžiť sektor životného prostredia, kde sa stupňuje fluktuácia štátnych zamestnancov z dôvodu nízkeho finančného ohodnotenia. Kvalifikácia zamestnancov nie



Čistiaca stanica, postavená s podporou ISPA v Slovinsku

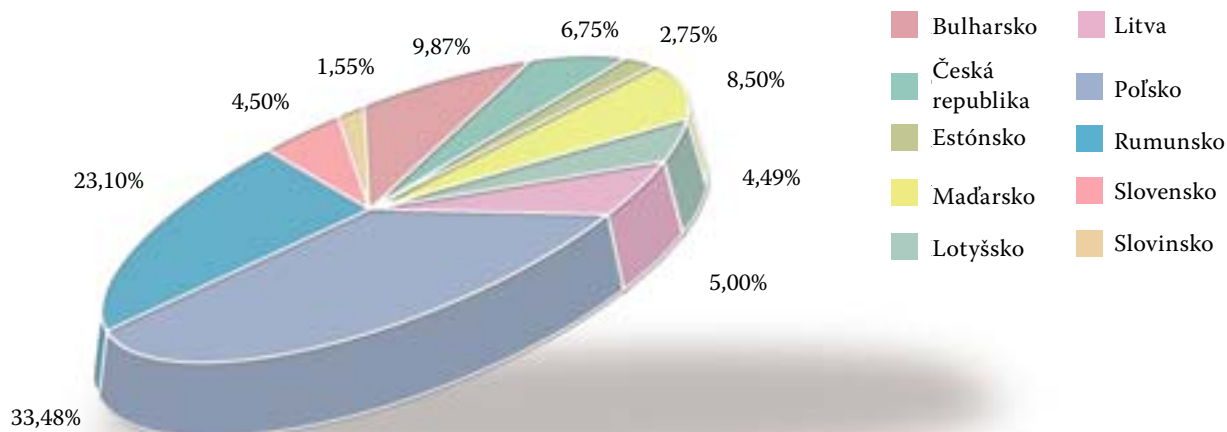
vždy zodpovedá nárokom na riadenie zložitých projektov infraštruktúry, najmä v oblastiach výberového konania a uzatvárania zmlúv.

Od ISPA po kohézny fond

Dňom 1. mája 2004 nástroj ISPA formálne ukončil svoju existenciu pre osem nových členských štátov strednej a východnej Európy. Keďže hrubý dôchodok na obyvateľa nedosiahol 90% priemeru EÚ, tieto krajiny môžu čerpať prostriedky z kohézneho fondu. Ide o nástroj kohéznej politiky EÚ, ktorý bol základom pre ISPA a ktorý tiež podporuje realizáciu investícií do infraštruktúry životného prostredia a dopravy. Prebiehajúce projekty ISPA sa preto transformovali na projekty kohézneho fondu a budú dokončené podľa jeho pravidiel. Na základe rozhodnutia Európskej rady v Kodani v decembri 2002, Bulharsko a Rumunsko budú naďalej čerpať prostriedky ISPA a do konca roka 2006 sa im bude zvyšovať finančná pomoc.

Nové členské štáty v oblasti strednej a východnej Európy získajú z kohézneho fondu viac ako trojnásobok zdrojov spolufinancovania. Objem prostriedkov v období rokov 2004-2006 stúpne z 0,75 miliárd EUR ročne od ISPA na 2,8 miliárd EUR ročne. Značnú časť navýšenia rozpočtu budú predstavovať prostriedky v prebiehajúcich projektoch ISPA, ktoré boli schválené pred januárom 2004. Treba však identifikovať a pripraviť nové investície pre čakajúce projekty, ktoré dokážu čerpať rozpočet Fondu. Bulharsko a Rumunsko musia vykonať podobné kroky v rámci ISPA.

ISPA : rozdelenie podľa krajín (finančná podpora 2000-2003)



Životné prostredie a doprava: výzvy pre budúcnosť

Nástroj ISPA urýchlil sektorové reformy a implementáciu základných infraštruktúr životného prostredia a dopravy. Zabezpečenie súladu s normami EÚ si však ešte vyžiada obrovské investície.

Kandidátske krajiny (nové členské štáty, ako aj Rumunsko a Bulharsko) nepochybne dosiahli výrazný pokrok v ochrane životného prostredia.

V poslednom desaťročí sa stav životného prostredia zlepšil, najmä pokiaľ ide o kvalitu ovzdušia a znečistenia vôd. Obsah znečisťujúcich látok v atmosfére sa znížil o 60-80 % a obsah toxických kovov o 50 %. Znečistenie vôd spôsobené organickými látkami sa znížilo o 80 %. Počet domácností a iných stavieb, ktorých odpad sa spracúva v čistiarnach odpadových vôd, od roku 1990 stúpol na dvojnásobok.

Avšak podľa odhadov musia nové členské štáty v nasledujúcich rokoch investovať v priemere 2-3 % svojho hrubého domáceho produktu, ak chcú dosiahnuť úplnú implementáciu *acquis communautaire* pre oblasť životného prostredia. Keďže súčasné výdaje ani zďaleka nedosahujú požadovanú hranicu, uvedený deficit môžu pomôcť prekonať práve kohézny fond a FEDER. Odhaduje sa, že do konca súčasného rozpočtového obdobia v roku 2006 sa pomoc EÚ v oblasti životného prostredia zvýši na zhruba 8 miliárd EUR, čo bude predstavovať približne 10 % celkových potrebných investícií.

V oblasti dopravy Rada a Parlament prijali v apríli 2004 nové pokyny Spoločenstva na vývoj transeurópskej dopravnej siete v rozšírenej Európe. Uvedené pokyny obsahujú zoznam tridsiatich prioritných projektov európskeho záujmu, ktoré sa musia dokončiť do roku 2020. Deväť z týchto projektov rieši dopravné osi, ktoré zasahujú aj do nových členských štátov.

Projekty sú zamerané na zmenu druhov dopravy a zabezpečenie udržateľnejších foriem mobility. Investície sa preto orientujú najmä na železničnú dopravu a plavebné cesty. Podporujú sa aj cezhraničné projekty, keďže ich realizácia býva tradične najnáročnejšia.

Odhadované náklady na realizáciu týchto projektov dosiahnu približne 225 miliárd EUR. Celkové náklady na dokončenie transeurópskej dopravnej siete, včítane projektov spoločného záujmu, ktoré nepatria do skupiny prioritných projektov, sa odhadujú na 600 miliárd EUR. Investície do dopravnej infraštruktúry v nových členských štátoch by do roku 2015 mali dosiahnuť výšku 90 miliárd EUR. Aj v tejto oblasti nástroje kohéznej politiky zohrajú kľúčovú úlohu vo financovaní infraštruktúr.



Sledovanie stáčania vody v čističke financovanej z fondu ISPA

MAĎARSKO

Železničný objazd v Zalaegerszege



Celkové náklady: 7 687 000 EUR

Príspevok EÚ: 3 843 500 EUR

„V súčasnosti sa uskutočňuje rekonštrukcia osemdesiatich kilometrov železničnej trate medzi mestami Zalalövő a Bóba. Cieľom projektu je predĺžiť spojenie medzi Maďarskom a Slovinskom, ktoré bolo dokončené v roku 2001. Prvá fáza projektu ISPA bola ukončená v polovici roku 2003, keď sa dokončila výstavba objazdu v Zalaegerszege. Na novom 2,1 km úseku vybudovali oceľový železničný most v dĺžke 140 metrov ponad rieku Zala. U vlakov, ktoré obchádzajú stanicu Zalaegerszeg, sa skrátil čas cesty o 10 minút. Výsledkom projektu je vyššia bezpečnosť, dodržiavanie grafikonu a vyššia kvalita života miestnych obyvateľov. Vďaka objazdu sa znížil negatívny vplyv na životné prostredie.“

Katalin Pásztyó, Maďarské štátne železnice

pasztyok@mav.hu

RUMUNSKO

Integrované odpadové hospodárstvo v Ramnicu Valcea



Celkové oprávnené náklady: 14 673 100 EUR

Príspevok EÚ: 11 004 825 EUR

„V Ramnicu Valcea (120 000 obyvateľov), centrálnej oblasti na juhu Rumunska, zatiaľ nejestvuje komplexný systém spracovania odpadu. Odpad sa vyváža na otvorenú skládku vo vzdialenosti 12 km od stredu mesta v blízkosti rieky Olt. Najmenej 20 % obyvateľov nemôže využívať služby zberu domového odpadu. V roku 1997 preto obec v spolupráci s nemeckou agentúrou technickej pomoci (GTZ) začala realizovať Program integrovaného odpadového hospodárstva. V novembri 2001 Európska únia na tento projekt vyčlenila grant ISPA s cieľom zvýšiť kvalitu systému zberu odpadu, uzatvoriť existujúcu skládku odpadu, vybudovať ekologickú skládku a moderné kompostovacie zariadenia.“

Diana Dumitru, Riaditeľka odboru životného prostredia, mesto Ramnicu Valcea

dianad@primariavl.ro (www.primariavl.ro)

SLOVINSKO

Ochrana vodných zdrojov na náhornej plošine Trnovsko–Banjški



Celkové náklady: 6 543 464 EUR

Príspevok EÚ: 2 561 084 EUR

„Oblasť Gora, ktorá sa nachádza na náhornej plošine Trnovsko–Banjški, zásobuje vodou mesto Ajdovščina a jeho okolie, kde žije celkom 20 000 obyvateľov. Nedostatok pitnej vody bol citeľný už pri krátkych obdobiach sucha. Fond ISPA nám poskytol prostriedky na zabezpečenie trvalého zásobovania pitnou vodou a ochranu vodných zdrojov v súlade so Smernicou EÚ pre oblasť vód. V rámci projektu sa vybudovali rozvody vody s dostatočnou kapacitou, čistiareň a kanalizácia vo všetkých oblastiach v blízkosti zachytávania odpadových vôd. Kanalizačná sieť v dĺžke 10 km umožní prepojenie 3 500 miestnych domácností s čistiarnou odpadových vôd v Ajdovščine. Výstavba druhej čistiacej stanice bude ukončená v júli 2005.“

Metka Gorišek, Slovinské ministerstvo životného prostredia, územného plánovania a energetiky

meta.gorisek@gov.si

BULHARSKO

Rekonštrukcia veľkých tranzitných osí



Celkové náklady: 100 000 000 EUR

Príspevok EÚ: 30 000 000 EUR

„Ide o prvý cestný projekt ISPA v Bulharsku. Projekt je súčasťou Tretieho programu obnovy tranzitných osí, v rámci ktorého sa opraví viac ako 700 km ciest prvej triedy a diaľnic. Hlavnými cieľmi sú zvýšenie bezpečnosti, ochrany životného prostredia a skrátenie času jazdy, pričom sa uskutočnia opravy a rekonštrukcia cestnej siete prvej triedy v dĺžke 260 km v súlade s medzinárodnými normami. Projekt predpokladá úpravu povrchu vozovky a zlepšenie protišmykových vlastností, modernizáciu zvislého i vodorovného dopravného značenia, zvýšenie bezpečnosti príjazdových komunikácií a vybudovanie zvodidiel. Zlepšením kvality cestnej siete sa bulharská dopravná infraštruktúra priblíži úrovni krajín Európskej únie.“

Dobrinka Krasteva, Vedúca odboru koordinácie ISPA

D.Krasteva@minfin.bg

Španielsko : Galícia na ceste k ekologickému hospodáreniu

Riešenie problému odpadu

Po sérii ekologických katastrof začala Galícia uskutočňovať rozsiahly program odpadového hospodárstva v oblasti vôd a pevného odpadu. Program je v súlade s európskymi normami životného prostredia a zásadami trvalo udržateľného ekonomického rozvoja. Značnú časť potrebných investícií poskytuje kohézny fond.



Vykládka domového odpadu v závode Nostián (La Coruna)

Juan Maneiro nepatrí k ľuďom, čo zaháľajú: je sedem hodín večer a práve sa dozvedel, že musí podpísať dekréty na dočasné uzatvorenie dvoch oblastí lovu lastúr na severovýchode Galície. „Kvôli prevencii,“ tvrdí riaditeľ Centra kontroly a kvality morského prostredia a na mape ukazuje hranice dotknutých oblastí. „Z našich vzoriek sme nezistili znečistenie uhľovodíkom, ale biotoxické riziko. Ak sa v zajtrajších podrobných testoch preukáže negatívny výsledok, znovu otvoríme aspoň túto oblasť. Medzitým upozorníme výrobcov.“ Zakrátko zamestnanci Centra začnú telefonovať a posilať varovné textové odkazy približne stovke chovateľov lastúr.

More určuje život Galície. Vytvára identitu krajiny a jej obyvateľov. Veľká časť regionálnej ekonomiky je stále závislá na mori: „Lastúry sú stále naším hlavným morským artiklom. Každoročne sa zozbiera 250 000 ton v hodnote 120 miliónov EUR, čo zamest-

náva 10 000 ľudí. Preto musíme byť veľmi opatrní,“ dodáva Juan Maneiro. Mimoriadnu pozornosť treba venovať takzvaným „ria“. Sú to charakteristické riečne ústia, kde sa sústreďuje väčšina produkcie lastúr, ustríc a iných živočíchov, ktoré Galíciu preslávili.

Na juhu sa nachádza jedna z najkrajších a najproduktívnejších oblastí - Vigo ria. Takmer celú vodnú hladinu tu pokrývajú tisíce plavidiel určených na zber lastúr. Na brehoch sa však sústreďuje najviac priemyselných závodov v tejto časti Španielska a žije tu jeden milión ľudí (tretina celkového počtu obyvateľov v Galícii). Krehký ekosystém oblasti je tak vystavený veľkému tlaku. V roku 1993, potom ako nadobudla platnosť smernica EÚ o lastúrníkoch¹, sa začala uskutočňovať rozsiahla akcia s názvom „Úplná očista Vigo ria“. kohézny fond uhradil 80 % celkových nákladov na projekt vo výške 90 miliónov EUR. V priebehu jedného desaťročia tu vzniklo

⁽¹⁾ Smernica 91/492/CEE Rady z 15. júla 1991, ustanovujúca pravidlá hygieny pri chove a predaji živých lastúrníkov.

desať čistiacich staníc a viacero menších jednotiek. Tieto v prípravnej fáze procesu oddeľujú papier, plasty a iný netekutý odpad, ktorý nemožno spracovať v čistiacich staniciach. „V minulosti sa všetka odpadová voda vypúšťala do mora bez akejkoľvek úpravy“, hovorí Ignacio Niño Taboada, stavebný inžinier a zamestnanec vlády Galície. „Dnes sa vypúšťa odpadová voda, ktorá je očistená na 95 %“. Ignacio ukazuje plávajúce ryby v čírej vode v poslednej čistiacej nádrži na stanici Moaña, ktorú postavili len nedávno, v roku 2002.

13. novembra 2002 však v blízkosti La Coruna stroskotal ropný tanker *Prestige*. Bolo to práve v období, keď sa kvalita vôd Galície zlepšila vďaka rozsiahlemu programu čistenia. Do mora unikla značná časť z prepravovaného objemu 77 000 ton ropy a vznikla tak jedna z najhorších ropných škvrn v histórii. Škody však našťastie nedosiahli katastrofické rozmery, vďaka šťastnej súhre okolností, nesmiernemu úsiliu dobrovoľníkov a rozsiahlej čistiacej operácii. „Najvážnejšie bolo postihnuté severné pobrežie a provincia La Coruna“, vysvetľuje Juan Maneiro. „Tu, na západnom pobreží, kde sa rieky vlievajú do mora, uhľovodíky nemohli preniknúť hlbšie do ústia“. Ako hodnotí situáciu s odstupom času, v júli 2004, riaditeľ Centra kontroly a kvality morského prostredia? „Pol druhu roka po katastrofe už prakticky pominuli krátko- a strednodobé vplyvy. Nevieme však, aké budú následky o päť, desať, či dvadsať rokov...“

Na zemi a na mori

Odpadovému hospodárstvu sa v Galícii venuje prinajmenšom toľko pozornosti ako očiste vody. V roku 1997 sa na území regiónu nachádzalo 300 nekontrolovaných skládok a 3 000 nepovolených smetísk. Miestne úrady sa rozhodli túto situáciu vyriešiť do roku 2005, a preto začali uskutočňovať „Plan de Gestión de Residuos Sólidos Urbanos de Galicia“ (Plán hospodárenia s pevným mestským odpadom v Galícii). Realizáciou plánu bola poverená spoločnosť SOGAMA (Sociedade Galega do Medio Ambiente – Spoločnosť pre životné prostredie Galície), ktorá mala vybudovať rozsiahly závod na spracovanie odpadu. V rokoch 1998 až 2000 sa uskutočnila výstavba Environmentálneho komplexu Cerceda, ktorý dokáže spracovať viac ako 1500 ton odpadu denne. Z celkového počtu 315 obcí v Galícii, 221 využíva služby komplexu a 57 obcí sa nachádza v štádiu prípravy. Domový odpad dvoch miliónov obyvateľov sa najskôr zozbiera a vytriedi v 37 stredkách rozmiestnených na celom území regiónu. Odtiaľ sa odpad prepravuje železničnou alebo cestnou dopravou do komplexu Cerceda, ktorý sa nachádza medzi Santiago de Compostella a La Coruna. Tu sa recykluje 15 % odpadu a 85 % sa spaľuje na výrobu 515 miliónov kW/h elektrickej energie ročne. „Táto spalovňa je pravdepodobne najmodernejšou v Európe“, tvrdí Esther Campos Mosquerova, vedúca odboru komunikácie. „Naše pece majú špičkové vybavenie. Používajú systém na báze piesku, nazývaný tiež ‚cirkulačné kvapalné lôžko‘. V procese spaľovania systém nevyžaduje stálu dodávku plynu.“ Celkové investície dosiahli 270 miliónov EUR, z čoho sa 72,21 miliónov EUR financovalo z prostriedkov kohézneho fondu. Okrem



Kontrola kvality lastúr v Arousa

efektívneho spracovania odpadu komplex Cerceda poskytuje prácu väčšine miestnych obyvateľov. „Vytvorili sme 375 pracovných miest v rôznych oblastiach, od veľmi jednoduchých až vysoko odborné profesie“, hovorí José Manuel Palias Reguro, riaditeľ odboru ľudských zdrojov.

10. september

V súvislosti s odpadovým hospodárstvom treba spomenúť vážne ekologické nešťastie, ktoré bolo zafážkavacou skúškou pre úrady v Galícii. 10. septembra 1996 sa v najväčšom meste Galície, La Coruna (450 000 obyvateľov), do mora zosypalo 200 000 ton odpadu pri zosuve pôdy na mestskej skládke odpadu umiestnenej na pobreží. „Celkovo sa do mora zosunulo 1,3 miliónov ton odpadu! Bolo to ozajstné zemetrasenie!“ spomína Mark Guscín, tlačový tajomník mesta. „Katastrofa sa stala katalyzátorom ekologického povedomia v meste a v celom regióne. Mestská rada odvtedy považuje odpadové hospodárstvo za prioritu v krátko, stredno i dlhodobom výhľade, pričom hlavným kritériom je udržateľnosť.“

Prírodné, prvoradové úlohou bolo oblasť vyčistiť. Do tejto gigantckej práce sa spontánne zapojili viaceré miestne podniky. V máji 1997, osem mesiacov po skončení katastrofy, osem obcí, ktoré používajú skládku, prijalo Plán spracovania mestského odpadu, ktorého súčasťou boli tieto opatrenia : uzatvorenie a zabezpečenie skládky, rekultivácia skládky a jej premena na rekreačnú zónu, triedený zber a recyklácia odpadu.

V januári 1998 začala ekologická obnova oblasti a jej premena na rekreačné účely. Realizácia projektu bola rozdelená na tri fázy: zhromaždenie odpadu a uzavretie skládky, dekontaminácia pôdy, výstavba parku (krajinnárske úpravy, výsadba stromov a pod.), ako aj vybudovanie chodníkov a prístupových ciest. Nový park pod názvom Bens bol slávnostne otvorený v júni 2001. Má rozlohu 60 ha, spája príjemné s užitočným a prispieva k zvýšeniu príťažlivosti La Corune, čím napĺňa dlhodobú prioritu mesta.

Náklady dosiahli 15,3 miliónov EUR, z toho 10,4 miliónov poskytol FEDER. Išlo o technicky mimoriadne náročný projekt : uskutočnilo sa premiestnenie a zhutnenie 750 000 m³ zeminy, izolácia povrchu o rozlohe 21 ha, uloženie 14 km odvodňovacích trubiek a montáž 76 kolektorov prepojených potrubím v dĺžke 4,5 km, čo slúžilo na uvoľnenie plynu zo zvyškov zakopaného odpadu. „Situáciu skomplikovala skutočnosť, že zároveň so zrušením starej skládky sme museli spracovať 185 000 ton domového odpadu ročne, ktorý sa sem naďalej privážal, a to až do sprevádzkovania závodu na spracovanie odpadu v septembri 2000,“ dodáva Luis Fernando Roade Rodríguez, riaditeľ odboru životného prostredia mesta La Coruna.



Vývýšenina Bens v priebehu a po ukončení revitalizačných prác

Ďalšou dôležitou časťou projektu bola postupná výstavba závodu na spracovanie odpadu od októbra 1998 do decembra 2003 na vývýšenine v blízkosti parku. Zvláštnosťou závodu Nostián je, že na výrobu 6 MW elektrickej energie spaľuje metán, ktorý sa sčasti (40 %) získava z organického odpadu, ale aj z plynu, ktorý vzniká v pôde pod parkom. 60% zostávajúceho organického odpadu sa používa na tvorbu kompostu. Náklady na infraštruktúru dosiahli 59,5 milióna EUR, z čoho 10,5 milióna financoval kohézny fond.

Koordinácia činnosti

„V Galícii už nie sú nijaké nekontrolované skládky odpadu. V našom regióne sa spracuje alebo recykluje viac ako polovica odpadu, čím sme dosiahli prvenstvo v Španielsku. Môžeme sa porovnávať s takými krajinami ako je Nemecko. To je praktický príklad pôsobenia kohézneho fondu!“ hovorí Daniel Otero, riaditeľ závodu. „Naším cieľom bolo recyklovať 65 % nazbieraného odpadu no v súčasnosti nejestvuje metóda spracovania celého objemu. Riešenie treba hľadať inde, v našom spôsobe života : každý sa sám musí snažiť obmedziť odpad, ktorý produkuje.“

Spoločnosť SOGAMA raz do týždňa pripravuje rozhlasové programy o otázkach odpadu. Rovnako i závod Nostián sa podieľa na ekologických informačných a výchovných kampaniach. Odbor životného prostredia v La Coruna vlastní tzv. Ekobus, ktorý jazdí po meste. Na akciách sa pravidelne zúčastňuje 20 000 školákov. „Zabezpečili sme aj distribúciu odpadových košov na triedenie domového odpadu. Činnosť treba koordinovať“, poznamenáva Javier Ramirez, zamestnanec odboru ekológie mesta.

Aj Covadonga Salgadová, zástupkyňa riaditeľa Centra kontroly kvality morského prostredia si myslí, že koordinácia je riešením pre budúcnosť: „Informovanosť obyvateľstva v otázke životného prostredia musí prebiehať v súčinnosti s veľkými environmentálnymi infraštruktúrami, aj takými, ktoré spolufinancuje kohézny fond. Ako príklad môžu poslúžiť aj ďalšie menšie európske projekty. Mám na mysli najmä projekt recyklácie odpadu z rýb LIFE s našou spoluúčasťou, ktorý sa uskutočňuje vo Vilagarcia de Arousa. Tento projekt má význam nielen z ekologického, ale aj zo vzdelávacieho hľadiska: učíme sa, že hospodáriť s odpadom znamená predovšetkým produkovať čo najmenej odpadu.“

Španielsky Plán odpadového hospodárstva

Dňa 7. januára 2000 španielska vláda, v spolupráci s Organizáciou autonómnych obcí, ktoré zodpovedajú za hospodárenie s odpadom na svojich územiach, prijala Národný plán odpadového hospodárstva

Medzi ciele plánu patrí prevencia, triedený zber odpadu, spracovanie druhotných surovín a recyklácia, zhodnocovanie organického odpadu a zakopávanie zvyškov v kontrolovaných skládkach. Realizáciu plánu čiastočne financuje príspevok kohézneho fondu. Kohézny fond poskytol Španielsku v období 2000-2003 viac ako 1,1 miliardy EUR na národné a regionálne plány na spracovanie odpadu. Z fondu sa financovali projekty spracovania pevného mestského odpadu z triedeného zberu, zariadenia na kompostovanie a recykláciu, zber a spracovanie pneumatík a výstavba triedičiek.



Írsko

„Starostlivosť o ústie rieky Shannon“

Seamus Ryan, Hlavný projektový inžinier, Limerick Main Drainage



Mesto Limerick sa nachádza v stredozápadnej oblasti Írska, vo vzdialenosti približne 80 km od ústia rieky Shannon. Vplyv prílivu možno pozorovať ešte aj za mestom. Limerick založili Vikingovia a od tých čias sa splašky vypúšťali priamo do rieky Shannon, ktorá je najväčšou v Írsku. Silný prítok vody dokázal zriediť vypúšťaný odpad a tak znížiť negatívny vplyv na kvalitu vody. Limerick a jeho okolie má v súčasnosti 100 000 obyvateľov a ich počet každoročne narastá o 1,7 %. Mestská rada už dlhší čas uvažovala o úprave odpadovej vody, no výstavba čistiacej stanice a zberného systému pre päťdesiat odtokov boli príliš zložité a nákladné. Realizáciu projektu napokon umožnili financie z kohézneho fondu a smernica Európskeho spoločenstva č. 97/271, ktorá ukladá povinnosť spracovávať odpad mestám ležiacim v blízkosti ústí riek s rovnakým počtom obyvateľov ako Limerick.

Okrem splnenia požiadaviek Smernice č. 97/271, projekt poslúži na realizáciu *Plánu kvality vody v delte rieky Shannon*. Plán rieši situáciu na celom území riečného ústia, pričom určuje kritériá a normy kvality vody, ktoré sa musia dodržať, ak majú zostať zachované pozitívne vplyvy oblasti na životné prostredie. Plán tiež umožní ďalší populačný, komerčný a priemyselný rozvoj mesta a jeho okolia.

Realizátori projektu už počas plánovania prijali rozhodnutie na záchranu miestneho kultúrneho dedičstva a citlivých oblastí fauny a flóry v blízkosti stavby. Uskutočnili sa rozsiahle archeologické prieskumy a štúdie v snahe identifikovať všetky archeologické nálezy, čo by mohlo mať vplyv na stavebné práce. Archeológovia použili najmodernejšiu počítačovú technológiu na odhalenie viacerých nálezísk a vytvorili plne digitalizovanú archeologickú mapu vo vysokom rozlíšení pre oblasť mesta Limerick a jeho okolia. Formát mapy je kompatibilný s projek

jektovou dokumentáciou. Archeologické vykopávky priniesli viac ako 10 000 artefaktov a ich výber je vystavený v mestskom múzeu v Limericku. Shannon a príslušné lužné lesy sú známe ako prírodná oblasť európskeho významu. Pro

jekt prispeje k zvýšeniu kvality vody v rieke a k ochrane početných druhov vtákov, rýb a bezstavovcov. Oblasť ústí riek Shannon a Fergus je domovom pre najväčší počet vtákov v rámci celej krajiny. Realizátori projektu prijali i mimoriadne opatrenia na ochranu dvoch vzácných rastlinných druhov a viacerých ohrozených oblastí v blízkosti mesta. Vo Veľkej Británii existuje iba jediný exemplár jedného z týchto druhov, *Triangular Club Rush* a rastlina hrozí vyhynutím. Kanalizačné siete sú odklonené tak, aby rastlinu nezničili a výtok z čistiacej stanice v Bunlicky bol premiestnený nižšie po prúde, aby sa tento vzácny druh čo najviac ochránil. Uskutočnili sa podrobné ekologické prieskumy vo viacerých dotknutých oblastiach lužných lesov, a vykonali sa opatrenia na revitalizáciu časti Špeciálnej ochrannej zóny, ktoré budú istý čas vystavené vplyvu stavebných prác. Opatrenia vychádzali z odporúčaní prieskumov. Okrem toho sa rozšírili niektoré lužné lesy, aby sa tak zlepšila ekologická rovnováha regiónu.

Keďže projekt sa mal uskutočniť na rozsiahlych územiach v správnych oblastiach príslušných okresov Limerick a Clare, regionálne samosprávy pôsobili ako podporovatelia projektu a gestorom sa stala Mestská rada v Limericku. Čistiaca stanica má projektovú kapacitu 130 000 EO¹, pri objeme prítoku v suchom období 29,250 m³/deň a maximálnom prítoku (pri plnom vyťažení spracovateľskej kapacity) 865 l/s. Stanica dokáže spracovať organický odpad v objeme 7 800 kg BSK/deň². Kal, ktorý vzniká pri prvotnom a biologickom spracovaní, sa odvodňuje a vysušuje prúdom teplého vzduchu v odstredivke. Vstupná teplota vzduchu je približne 545 °C a výsledným produktom je granulát s teplotou nad 80 °C. Vďaka času a teplote procesu dochádza k zničeniu patogénnych látok v kale a vzniká tak pasterizovaný produkt, ktorý možno používať na trávnikoch, v záhradách, záhradníctve, poľnohospodárstve alebo lesníctve.

Súčasťou projektu bola aj výstavba 48 km veľkej kanalizačnej siete z potrubia o priemere do 2,7 m a hlavnej čerpacej stanice s kapacitou 11 800 l/s (včítane prítoku za búrky). Vo výkope na dne rieky Abbey bol uložený a zabetonovaný odkalovací odtok. Na vzniknutom betónovom základe bola postavená plavebná komora, ktorá umožnila splavenie rieky Shannon po celej dĺžke.

Vďaka spojeniu výstavby plavebnej komory a kanalizačnej siete sa tak dosiahla výrazná úspora celkových nákladov. Celkový objem nákladov dosiahne viac ako 200 miliónov EUR, z toho kohézny fond bude financovať 85 % nákladov na výstavbu hlavnej čistiacej stanice, čerpacej stanice a na niektoré odkalovacie kanály. Zvyšok kapitálových nákladov uhradí írsky štátny pokladňa v rámci Národného plánu rozvoja na roky 2000-2006.

Kontakt: sjryan@limerickcity.ie
Web stránka: www.lmdpo.com



Čistiaca stanica v Bunlicky

⁽¹⁾ EO (Ekvivalentný obyvateľ): merná jednotka zodpovedajúca dennej spotrebe vody na obyvateľa alebo jej ekvivalent vyprodukovaný podnikom alebo iným subjektom.

⁽²⁾ BSK (Biologická spotreba kyslíka): merná jednotka kvality vody a čistoty dosiahnutej v rozličných etapách biologického čistenia odpadových vôd.

Madeira (Portugalsko)

„Kohézny fond - impulz udržateľného rozvoja odľahlých regiónov“

João Reis, *Prezident Správy prístavu v autonómnom regióne Madeira*



Udržateľný rozvoj najodľahlejších ostrovných regiónov v Európskej únii, do ktorých patrí aj Autonómny región Madeira, je podmienený

ich dostupnosťou. Únia si túto skutočnosť uvedomuje, a preto finančne prispieva na výstavbu a modernizáciu ich infraštruktúry. V tomto procese má kohézny fond mimoriadne významnú úlohu. Ukazuje to aj nedávny projekt rozšírenia medzinárodného letiska v Madeire.

V periférnom ostrovnom regióne, akým je Madeira, má rovnaký význam aj prístavná infraštruktúra, ktorá je predovšetkým základňou určenou na pravidelnú prepravu tovarov, ale slúži aj na rozvoj cestovného ruchu, najmä na výletné plavby a súvisiace aktivity.

Hlavnú infraštruktúru v Madeire tvorí prístav Funchal, ktorý od svojho vzniku slúžil uvedeným funkciám prepravy tovaru alebo cestujúcich. V posledných desaťročiach nastal rozvoj regiónu, s čím súvisel aj nárast lodnej dopravy, prepravy tovaru a cestujúcich. Vzhľadom na fyzickú kapacitu prístavu vznikali problémy v prevádzke, konflikty medzi rôznymi druhmi prepravy a celkovo tak klesala kvalita a konkurencieschopnosť poskytovaných služieb. Miestne úrady sa preto rozhodli situáciu riešiť v rámci plánu integrovaného rozvoja prístavnej infraštruktúry na Madeire. Plán bezprostredne rieši súčasnú situáciu a slúži tiež na hľadanie východísk z regionálnych problémov dlhodobého charakteru.

Úrady napokon prijali riešenie, ktoré čo najviac využíva existujúce investície do prístavnej infraštruktúry v Caniçal – táto mala pôvodne slúžiť pre účely voľnej priemyselnej zóny. Prístav Caniçal sa prebuduje na nový, obchodný prístav Madeiry s dostatočnou kapacitou na terajší i budúci objem prepravy. Na tento účel poslúži program nákupu zariadení, výstavby prístavných hrádzí a násypov.

Prístav Funchal sa tak uvoľní a bude slúžiť pre jachty a iné turistické aktivity. Správa prístavu preto Európskej komisii predložila projekt výstavby obchodného prístavu Caniçal – s celkovými nákladmi 73,5 milióna EUR, pričom spolufinancovanie kohézneho fondu dosiahne čiastku 42,6 milióna EUR.

Štátne úrady v súčasnosti ešte hodnotia tri ďalšie projekty, ktoré sú súčasťou uvedeného Plánu rozvoja. V rámci projektov vznikne Zóna logistickej podpory v Porto Novo, prístav Funchal sa prebuduje na potreby jacht, výletných lodí a iné činnosti súvisiace s cestovným ruchom (v súlade s doporučeniami Plánu rozvoja cestovného ruchu na Madeire). Zároveň sa uskutoční aj výstavba prístavu na ostrove Porto Santo, čím vzniknú vhodné podmienky na prepravu cestujúcich, rekreáciu a cestovný ruch.

Projekty tak umožnia optimalizovať a ďalej integrovať logistiku dopravy v regióne Madeiry a tým dosiahnuť jeden zo základných cieľov Únie, ktorým je posilnenie ekonomickej, sociálnej a územnej súdržnosti v prospech občanov.

Kontakt: joaoreis@apram.pt

Web stránka: <http://www.portosdamadeira.com>



Prístav v Caniçal

GRÉCKO

Obchádzka v Patrased



Celkové náklady: 68 810 508 EUR
Oprávnené náklady: 48 580 218 EUR
Kohézny fond: 41 293 186 EUR

„Novovybudovaný úsek diaľnice PATHE na trase Patras-Atény-Thessaloniki, ktorý obchádza mesto Patras, je pozhnaním pre mesto i pre cestujúcich. Stará cesta prechádzala centrom mesta, tvorili sa tu dopravné zápchy, ktoré bránili prístupu do prístavu. Tranzitná doprava (15 000 vozidiel za deň) teraz obchádza tretie najväčšie mesto Grécka a na jeho objazd stačí už len 15 minút, čo predtým trvalo jednu hodinu. Obchádzka meria 18,5 km (z čoho polovicu financoval kohézny fond). Na tejto dĺžke sa vybudovalo 12 tunelov, 8 viaduktov, 9 mostov a 5 križovatiek. Počas realizácie sa venovala mimoriadna pozornosť otázkam bezpečnosti a životného prostredia - uskutočnila sa výsadba stromov a ďalšie krajinárske úpravy, ochrana archeologických nálezísk, prestavba bývalej skládky v Patrased na rekreačný park, a pod.“

Dimitrios Tassiopoulos, Vedúci Oddelenia plánovania, EYDE Motorway PATHE
pathe@tee.gr

ÍRSKO

Železničný terminál Heuston a juhozápadný železničný koridor



Celkové náklady (fáza 1): 135 800 000 EUR
Príspevok EÚ (fáza 1): 75 000 000 EUR

„Modernizácia železničného terminálu Heuston a juhozápadného koridoru je jedným z prioritných projektov rekonštrukcie železničnej siete okolo Dublinu. Prímestská železničná doprava sa oddelí od vlakov Intercity, ktoré spájajú Dublin a Cork. V rámci prvej fázy projektu sa uskutočnili tieto práce: výstavba nového kolajiska a systému signalizácie, zvýšenie počtu nástupísk z päť na deväť, predĺženie trate až do Inchicore, stavebné úpravy mostov, prebudovanie mostíkov, vybudovanie novej a rozšírenie starej haly. V druhej fáze sa sprevádzkuje nová železničná trať Inchicore a Cherry Orchard a dve trate medzi Cherry Orchard a Hazelhatch v juhozápadnom koridore. Výstavba terminálu Heuston bola ukončená podľa plánu vo februári 2004 a s predpokladaným rozpočtom. V súčasnosti terminál funguje v bežnej prevádzke.“

Tom Finn, Riaditeľ strategického plánovania, Iarnrod Eireann
tom.finn@irishrail.ie

ŠPANIELSKO

Likvidácia nebezpečného odpadu



Celkové náklady: 47 692 231 EUR
Príspevok EÚ: 38 153 785 EUR

„Emisie zo závodu na výrobu silného insekticidu lindánu (HCH) mnoho rokov znečisťovali rozsiahlu oblasť na ľavom brehu rieky Nervión-Ibaizabal a tak ohrozovali obyvateľstvo aglomerácie Bilbao. Baskická vláda sa rozhodla tento problém riešiť navážkou pôdy kontaminovanej lindánom a ťažkými kovmi na bezpečnú skládku a postaviť spracovateľský závod, ktorý by dokázal zlikvidovať nebezpečný HCH. Investície do výstavby závodu dosiahli 12,5 milióna EUR a v rokoch 1999-2001 závod spracoval 3 200 ton lindánu, vďaka čomu sa do dnešných dní uskutočnila revitalizácia územia o rozlohe 191 480 m².“

José Luis Aurrecoechea Urquijo, Generálny riaditeľ, IHOBE, Úrad Baskickej vlády na ochranu životného prostredia
dgeneral@ihobe.net

PORTUGALSKO

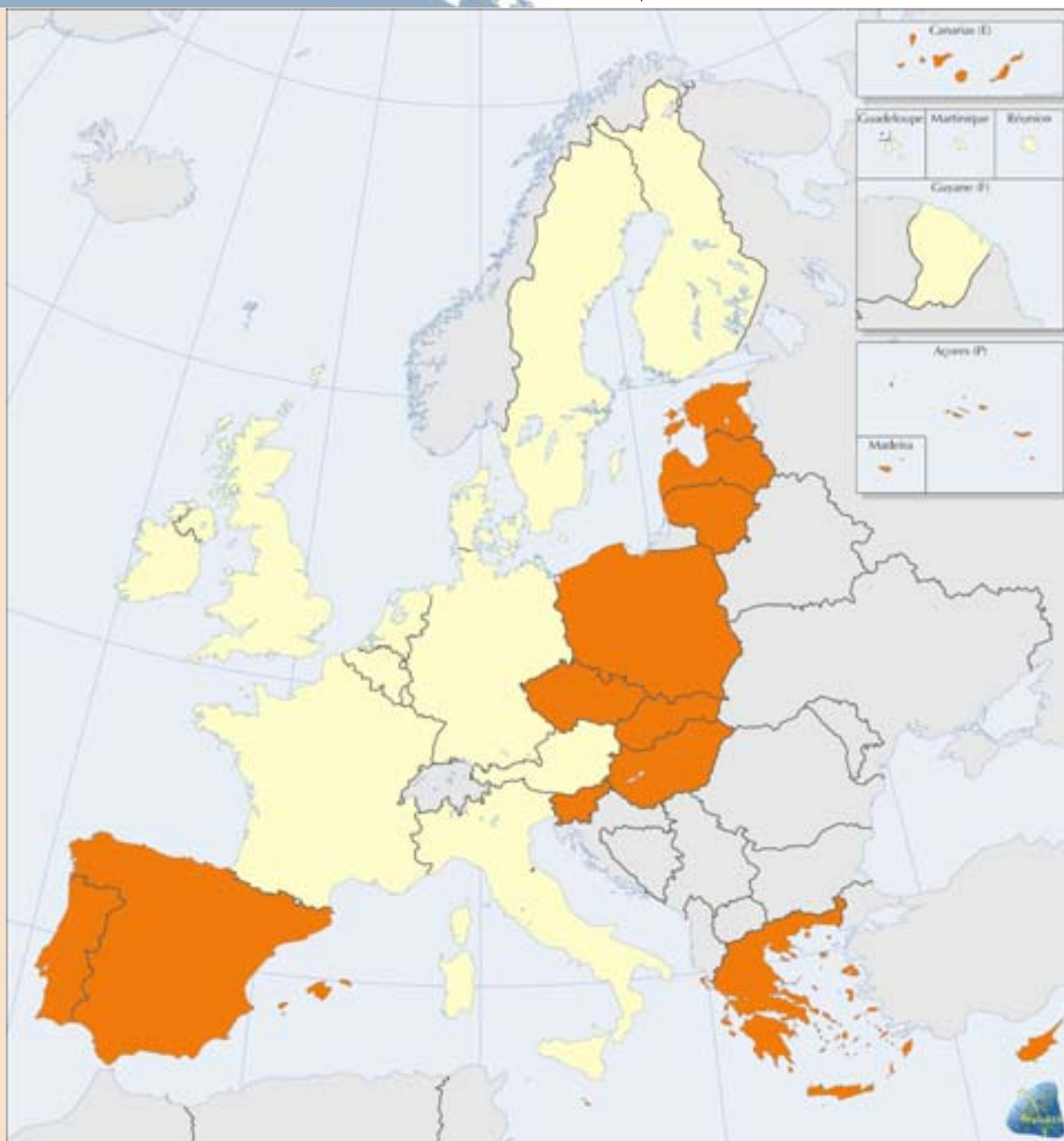
Zásobovanie a úprava vôd v Alto Zêzere a Còa



Celkové náklady: 178 403 880 EUR
Príspevok EÚ: 112 394 450 EUR

„Systém zásobovania a úpravy vôd v Alto Zêzere a Còa funguje v okrese Guarda a v časti okresu Castelo Branco (Beira Interior, centrálna oblasť). Tento projekt kohézneho fondu prináša kvalitatívne i kvantitatívne riešenie spotreby vody v tejto oblasti. Zároveň rieši nedostatočný počet čistíčov odpadových vôd, najmä pri spracovaní priemyselného odpadu. Výsledkom projektu budú udržateľné a optimálne riešenia, zlepšenie kvality životného prostredia aj života obyvateľstva, čo prispieje k sociálno-ekonomickému rozvoju regiónu. Dôležitý je aj príspevok projektu k zníženiu priemyselného znečistenia a k ochrane ekosystémov.“

Arménio de Figueiredo, Ing., Prezident Správnej rady Águas do Zêzere e Còa S.A.
a.figueiredo@adp.pt



Krajiny kohézie(2004-2006)

- Štáty čerpajúce z kohézneho fondu
- Ostatné členské štáty

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Kontakty

Info regio na internete

Stránka Info regio na internete prináša prehľad o európskej regionálnej politike. Najnovšie informácie možno nájsť v rubrike «Newsroom»:

http://europa.eu.int/comm/regional_policy/newsroom/index_en.htm

Európska komisia , Generálne riaditeľstvo pre regionálnu politiku»
Útvor 01-«Informácie a komunikácia»
Thierry Daman
41, avenue de Tervuren, B-1040 Bruxelles
Fax: +32 2 296 60 03
E-mail: regio-info@cec.eu.int
http://europa.eu.int/comm/dgs/regional_policy/index_fr.htm

Informácie o regionálnej pomoci Európskej únie
http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_fr.htm

ISSN 1725-826X

© Európske spoločenstvá, 2004
Kopírovanie je povolené pod podmienkou uvedenia zdroja



Úrad pre publikácie

Publications.eu.int