



EVROPSKÁ KOMISE

V Bruselu dne 14.11.2011
KOM(2011) 665 v konečném znění/2

2011/0302 (COD)

CORRIGENDUM : Annule et remplace le document COM(2011) 665 final adopté le 19.10.2011

Concerne uniquement les versions : CS, DA, DE, EN, FI, FR, GA, LV, MT
Suppression de l' ANNEXE à la FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy

{SEK(2011) 1262 v konečném znění}

{SEK(2011) 1263 v konečném znění}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Dne 29. června 2011 Komise přijala návrh příštího víceletého finančního rámce na období 2014–2020¹: „Rozpočet – Evropa 2020“. Ve svém návrhu se Komise rozhodla navrhnout vytvoření nového integrovaného nástroje pro investice do priorit EU v oblasti dopravních, energetických a telekomunikačních infrastruktur: „nástroje pro propojení Evropy“ (*Connecting Europe Facility*, dále jen „CEF“).

Inteligentní, udržitelné a plně propojené dopravní, energetické a digitální sítě jsou nezbytnou podmínkou k dokončení evropského jednotného trhu. Investice do klíčových infrastruktur se silnou přidanou hodnotou EU navíc mohou posílit konkurenceschopnost Evropy ve složitých hospodářských souvislostech, jež charakterizuje pomalý růst a omezené veřejné rozpočty. Tyto investice do infrastruktur jsou v neposlední řadě klíčem k tomu, aby EU mohla splnit své cíle v oblasti udržitelného růstu, které stanoví strategie Evropa 2020, a své cíle „20-20-20“ v rámci politiky v oblasti energetiky a změny klimatu.²

Tímto nařízením se stanoví předpisy, jimiž se nástroj CEF řídí. Vychází z prací na přípravě revize politického rámce ve všech třech odvětvích (doprava, energetika a telekomunikace) pro příští víceletý finanční rámec (2014–2020). Podle článku 170 Smlouvy o fungování EU se pro každé odvětví navrhuje nové hlavní směry, jež jsou s nástrojem CEF v souladu. Revidované hlavní směry pro dopravu, energetiku a telekomunikace na straně jedné a nástroj CEF na straně druhé tak tvoří jeden souvislý balíček právních předpisů.

V uplynulém desetiletí zaznamenávaly průměrné investice do infrastruktury v Evropě postupný pokles. Hospodářská a finanční krize však zájem o potřebu investic do infrastruktury obnovila. V průběhu hospodářské krize byly cílené investice do obnovy nebo výstavby infrastruktury důležitou součástí plánů na povzbuzení a obnovu hospodářství na úrovni EU i členských států, a to jako podpora celkové poptávky při zajištění dlouhodobé návratnosti vložených finančních prostředků. Nejpodstatnější je, že krize ukázala, že infrastruktura má zásadní význam pro ekonomickou budoucnost Evropy.

Jak uvádí Montiho zpráva³, skutečně integrovaný jednotný trh nemůže existovat bez hladkého propojení všech svých součástí. Pro funkční a integrovaný hospodářský prostor a jeho sociální a územní soudržnost jsou nezbytná dopravní spojení, elektrické rozvodné sítě a širokopásmové sítě. Avšak zatímco regulační integrace v rámci EU postupuje a trhy se stále více integrují, naposledy v oblasti energetiky přijetím třetího liberalizačního balíčku a jeho vstupem v platnost, fyzické přeshraniční propojení pokulhává. Existují nedostatečná spojení zejména v nových členských státech, kvůli nimž vznikají bariéry mezi centrem a periferiemi

¹ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – „Rozpočet – Evropa 2020“ ze dne 29. června 2011, KOM(2011) 500 v konečném znění.

² 20% snížení emisí skleníkových plynů, 20% podíl obnovitelné energie na konečné spotřebě energie EU a 20% zvýšení energetické účinnosti do roku 2020.

³ „Nová strategie pro jednotný trh ve službách evropského hospodářství a společnosti“. Zpráva Maria Montiho předsedovi Evropské komise ze dne 9. května 2010, s. 64–65.

Evropské unie, a brání tak dalšímu rozvoji výměn v rámci Unie a růstu nových hospodářských odvětví, jako je elektronické obchodování.

Byly zjištěny oblasti, v nichž je zapotřebí značných investic. V odvětví energetiky vymezuje navrhované nařízení o hlavních směrech pro provádění evropských priorit v oblasti energetické infrastruktury (dále jen hlavní směry pro transevropskou energetickou infrastrukturu) dvanáct prioritních koridorů a oblastí, čtyři pro každé odvětví, přepravu elektřiny a zemního plynu, jakož i zavedení inteligentních sítí, elektrických dálnic a přeshraničních sítí pro přepravu oxidu uhličitého. Zatímco evropský energetický systém by do roku 2020 vyžadoval investice ve výši přibližně jednoho bilionu, předpokládá se, že z toho by jen pro elektrické a plynárenské sítě evropské důležitosti byly zapotřebí investice ve výši přibližně 200 miliard EUR. Částku 100 miliard EUR z této celkové investice by měl poskytnout trh bez pomoci, zatímco druhých 100 miliard EUR si vyžádá veřejné opatření k navýšení nezbytných investic prostřednictvím pákového efektu.

V odvětví dopravy byla pomocí metodiky celoevropského plánování vymezena celoevropská „hlavní síť“. Tato hlavní síť s koridory určenými pro přepravu nákladů a cestujících s vysokou účinností a nízkými emisemi bohatě využívá stávající infrastrukturu. Doplněním chybějících spojení a odlehčením úzkým místům za současného využití efektivnějších služeb v multimodálních kombinacích tato síť zvládne většinu dopravních toků na jednotném trhu. Náklady na rozvoj infrastruktury v EU, které by uspokojily poptávku po dopravě, byly pro kompletní dopravní síť členských států EU na roky 2010–2030 odhadnuty na více než 1,5 bilionu EUR. Dokončení transevropských dopravních sítí vyžaduje investici asi 500 miliard EUR do roku 2020, z nichž by 250 miliard bylo zapotřebí na doplnění chybějících spojení a odstranění úzkých míst v hlavní síti.

U telekomunikačních sítí je klíčovým cílem odstranění (digitálních) úzkých míst, která brání dokončení jednotného digitálního trhu. To ukazuje na potřebu celkového vylepšení celé širokopásmové sítě a zavedení platforem infrastruktury digitálních služeb, které umožní souvislé digitální rozšíření evropských veřejných služeb. Faktem zůstává, že tyto sítě, jak fyzické, tak ty založené na službách, jsou klíčovými předpoklady inteligentního růstu. V rámci Digitální agendy by měl mít každý Evropan do roku 2013 přístup k základnímu širokopásmovému připojení a do roku 2020 k rychlému a ultrarychlému širokopásmovému připojení. V září 2010 nastínila Komise kroky nezbytné k uvolnění investic ve výši až 270 miliard EUR potřebných k tomu, aby do roku 2020 bylo ultrarychlé širokopásmové připojení zavedeno do všech evropských domácností a podniků. Za stávajících okolností pokryje část uvedených investičních potřeb soukromý sektor. Investiční potřeby pro dosažení těchto cílů se odhadují až na 270 miliard EUR. Předpokládá se však, že bez zásahu Unie nepřekročí investice soukromého sektoru za celé období až do roku 2020 částku 50 miliard EUR. Tím vznikne investiční mezera ve výši až 220 miliard EUR. Jelikož sociální přínos investic do digitálních infrastruktur zdaleka převyšuje soukromé investiční pobídky, je ke stimulaci trhu nezbytná cílená veřejná intervence.

Analýza vypracovaná útvary Komise během přípravy tohoto nařízení ukázala, že ačkoliv se očekává, že trh a vnitrostátní rozpočty budou hrát při budování potřebných infrastruktur významnou úlohu prostřednictvím vhodných investic a mechanismů tvorby cen, některé investice do infrastruktury se neuskuteční nebo budou odloženy na období dlouho po roce 2020, pokud EU nepřijme příslušná opatření. Proto bude v příštím víceletém finančním rámci zapotřebí značného příspěvku z rozpočtu EU, který zajistí, že priority EU v oblasti infrastruktury budou skutečně naplněny.

S cílem zvýšit dopad rozpočtových zdrojů EU Komise navrhuje systematictěji využívat inovativních finančních nástrojů, jež mohou nabídnout alternativu k tradiční finanční podpoře formou grantů a zaplnit mezery ve financování u strategických investic. Důležitým rysem inovativních finančních nástrojů je, že oproti tradičním nástrojům vytvářejí silnější multiplikační účinek pro rozpočet EU tím, že usnadňují financování projektů v zájmu EU a lákají k němu další veřejné a soukromé zdroje. Navyšují investice prostřednictvím pákového efektu, a tím zvyšují dopad rozpočtu EU.

Na základě zkušeností s finančními nástroji ve stávajícím finančním rámci, který byl zaveden ve spolupráci s Evropskou investiční bankou (EIB), jako je nástroj pro úvěrové záruky pro projekty transevropských dopravních sítí (LGTT), Komise navrhuje, že provede podstatnou část svých intervencí v rámci nástroje CEF prostřednictvím finančních nástrojů. Zejména bude využito iniciativy projektových dluhopisů v rámci strategie Evropa 2020⁴ jako prostředku k zabezpečení investičních zdrojů pro projekty infrastruktury, na nichž má Evropa klíčový strategický zájem.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1 Konzultace a odborná stanoviska

Toto nařízení vychází z rozsáhlých konzultací se zúčastněnými stranami, orgány a institucemi EU, členskými státy, regionálními či místními orgány, sociálními a hospodářskými partnery, akademickými odborníky a mezinárodními institucemi. Jako vstupní materiál posloužily výsledky hodnocení programů v polovině období 2007–2013, jakož i široká škála studií a odborných stanovisek.

Příspěvky zúčastněných stran ve všech třech odvětvích upozornily mimo jiné na následující otázky:

Z konzultací vyplynula široká shoda v tom, že k urychlení rozvoje infrastruktury s evropskou přidanou hodnotou je zapotřebí větší podpory EU.

Zúčastněné strany volaly po větším navýšení finančních prostředků EU prostřednictvím pákového efektu na cíle politiky v oblasti transevropských sítí například pomocí lepší koordinace mezi jednotlivými finančními nástroji, jmenovitě Fondem soudržnosti a Evropským fondem pro regionální rozvoj (EFRR), programy transevropských sítí a intervencemi EIB.

Rozšíření portfolia dostupných finančních nástrojů zúčastněné strany považují za způsob, jak lépe přizpůsobit podporu konkrétním potřebám projektu, jak umožnit účinné strukturování projektu a jak přilákat nové investory. Plánovaná iniciativa projektových dluhopisů je zvláště vhodným nástrojem pro větší investice v rámci nástroje CEF.

2.2 Posouzení dopadů

⁴ KOM(2011) xxx o zahájení pilotní fáze iniciativy projektových dluhopisů v rámci strategie Evropa 2020.

Navrhované nařízení bylo podrobena posouzení dopadů s ohledem na možnosti provádění nástroje CEF jako politické iniciativy, tj. možností týkajících se definování provozních pravidel nástroje CEF. Posouzení dopadů vyšlo ze zastřešujícího cíle nástroje CEF, navrženého ve sdělení o víceletém finančním rámci „Rozpočet – Evropa 2020“⁵ – urychlit rozvoj infrastruktury, kterou EU potřebuje, aby dosáhla cílů strategie pro Evropu 2020, jakož i cílů „20-20-20“ v oblasti energetiky a změny klimatu – a opíralo se o výsledky konzultací s partnery a hodnotících studií aktuálních programů EU, jimiž je poskytována finanční podpora na rozvoj sítě TEN.

Posouzení dopadů možností politiky se zaměřilo zejména na efektivní, účinné a jednotné dosažení dvou hlavních konkrétních cílů:

1) zvýšit pákový efekt fondů EU stanovením forem, metod a pravidel financování tak, aby byl zajištěn maximální pákový efekt v přilákání veřejných a soukromých investic do projektů s významem pro Evropu a jednotný trh, zejména do prioritních sítí, které musí být uskutečněny do roku 2020 a u kterých je evropská přidaná hodnota nejvíce zaručena, případně včetně těch, jež mohou být realizovány ve třetích zemích;

2) podpořit včasné dokončení projektů spolufinancovaných EU stanovením mechanismů monitorování a hodnocení, které odměňují výkonnost a penalizují neúčelné využívání prostředků EU.

Posouzení možností politiky muselo vzít současně v úvahu dva související zastřešující politické cíle Unie: na jedné straně dosažení politických cílů pro konkrétní odvětví v oblasti infrastruktur, definovaných v člancích 170 a 171 Smlouvy o fungování EU, a na druhé straně zjednodušení pravidel financování EU využitím synergií v rámci odvětví i mezi nimi, k čemuž se Komise sama pevně zavázala⁶. Avšak vzhledem k tomu, že tyto dva politické cíle nejsou plně slučitelné, bylo klíčovou zásadou při posuzování možností definujících provozní pravidla nástroje CEF hledání vhodné rovnováhy mezi souladem s odvětvovými politickými cíli a maximalizace synergií.

Původně bylo zvažováno devět hlavních politických alternativ, počínaje hlavním účelem rozhodnutí Komise o návrhu vytvoření nástroje pro propojení Evropy, totiž zjednodušením stávajícího rámce financování EU využitím odvětvových synergií. Politické alternativy byly založeny na kombinacích scénářů odpovídajících třem základním možnostem zjednodušení pravidel financování – minimální, maximální a variabilní (neboli „à la carte“) harmonizace odvětvových pravidel – ve dvou oblastech politické intervence odpovídajících dvěma již dříve vymezeným hlavním konkrétním cílům – pákovému efektu investic a provádění programu.

Škála různých možností tak byla rozložena mezi dvěma krajními případy. Na jednom konci odpovídala minimální harmonizace pákového efektu investic i provádění programu situaci, kdy by byla v rámci nástroje CEF vytvořena pro každé odvětví zcela odlišná, specifická pravidla a podmínky pro poskytování finanční podpory EU. Na druhém konci se nacházela politická možnost charakterizovaná maximální harmonizací pákového efektu investic i pravidel provádění programu, která odpovídala situaci, kdy by všechna tři odvětví měla pro

⁵ KOM(2011) 500.

⁶ Sdělení Komise o přezkumu rozpočtu (KOM(2010) 700), o inteligentní regulaci (KOM(2010) 543), a o rozpočtu – Evropa 2020 (KOM(2011) 500).

využívání prostředků z nástroje CEF důsledně jednotná finanční pravidla a podmínky řízení programu. Mezi těmito krajními případy zbývající možnosti předpokládaly situace, kdy by odvětví sdílela určitá pravidla a podmínky, zatímco jiná by zůstala odlišná a specifická pro konkrétní odvětví, tj. jednalo by se o kombinace maximální nebo variabilní harmonizace pravidel v jedné oblasti politické intervence s variabilní nebo minimální harmonizací odvětvových pravidel v jiné oblasti.

Posouzení dopadů těchto možností politiky s ohledem na dosažení již dříve zdůrazněných cílů vedlo k závěru, že dvě ze zvažovaných možností by mohly nejlépe zajistit, aby nástroj CEF prostřednictvím svých provozních pravidel podporoval urychlený rozvoj infrastruktury v zájmu EU:

- možnost politiky, kdy by harmonizace pravidel byla variabilní, tj. s několika pravidly společnými a několika zbývajících pravidly specifickými pro konkrétní odvětví – v oblasti pákového efektu investic i v oblasti provádění programu – by byla nejlepší možností z hlediska soudržnosti se všemi relevantními politickými cíli EU;

- naproti tomu možnost politiky, kdy by byla zvolena variabilní harmonizace na úrovni pravidel pro pákový efekt investic s maximální harmonizací pravidel na úrovni provádění programu, by se mohla být prokazatelně efektivnější z hlediska nákladů.

Nicméně druhá možnost by mohla mít dlouhodobější negativní dopad, pokud jde o schopnost reagovat na situace v konkrétním odvětví, zejména s ohledem na plánování finančních prostředků, a v dlouhodobém horizontu by mohla výchozí úspory nákladů zrušit. Nakonec byl proto vysloven závěr, že nejlepší možností pro zajištění cílů nástroje CEF by byla určitá míra odvětvové flexibility i při definování pravidel nástroje CEF v oblasti provádění programu.

Ustanovení týkající se využívání finančních prostředků z nástroje CEF předkládaná v tomto nařízení byla formulována na základě úvah a závěrů, jež byly zdůrazněny ve výše uvedeném posouzení dopadů.

2.3 Evropská přidaná hodnota nástroje CEF

Proces konzultací se zainteresovanými stranami i analýzy provedené v rámci posouzení dopadů jasně ukázaly, že přidaná hodnota nástroje CEF jako společného rámce financování by byla čtyřnásobná:

- 1) Společný rámec by vedl ke zjednodušení právního rámce EU, pokud jde o financování infrastruktur TEN. Rovněž by zajistil jednotný přístup k financování projektů EU ve všech třech odvětvích.
- 2) Jediný fond EU pro infrastrukturu a finanční rámec EU by zároveň umožnily jednotný a transparentní přístup k financování EU, který by nabídl jistotu, a představoval tak značný potenciál, jenž by přilákal více finančních prostředků ze soukromého sektoru. Finanční nástroje by byly dostupné centralizovaně a koordinovaně, přilákaly by vztahy se soukromými investory a partnerskými finančními institucemi a zvýšily by jejich efektivitu.
- 3) Postupné zvyšování vzájemné závislosti mezi projekty ekonomické infrastruktury, sítěmi a odvětvími by navíc umožnilo dosáhnout úspor z rozsahu. Integrovaný rámec EU pro financování infrastruktur by mohl umožnit využívání meziodvětvových synergií na úrovni tvorby a provádění

projektů a zároveň by vedl k úsporám nákladů a/nebo jejich účinnějšímu využívání a k vyšším výnosům.

- 4) Společný rámec v neposlední řadě vychází ze sdílení získaných poznatků a osvědčených postupů mezi odvětvími, a umožňuje tak zvýšit účinnost a účelnost financování EU ve všech odvětvích.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Na transevropské síti se vztahuje článek 170 Smlouvy o fungování EU, který stanoví: „Unie přispívá ke zřízení a rozvoji transevropských sítí v oblastech dopravních, telekomunikačních a energetických infrastruktur“. Právo EU jednat v oblasti financování infrastruktur se zakládá na článku 171, který stanoví, že Unie „může podporovat projekty společného zájmu, které jsou podporovány členskými státy, [...] zejména formou výzkumu jejich proveditelnosti, úvěrových záruk nebo subvencí úrokových sazeb“. Článek 172 Smlouvy o fungování EU stanoví, že „Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů přijímají hlavní směry a další opatření uvedené v čl. 171 odst. 1“.

Ve svém sdělení o přezkumu rozpočtu Komise zdůraznila význam využívání rozpočtu EU, který „dokáže zaplnit mezery, které zůstávají po rychlé tvorbě politiky na národní úrovni, a může se nejzřetelněji projevit při řešení přeshraničních problémů v takových oblastech, jako je infrastruktura, mobilita, územní soudržnost [...], což jsou mezery, jež by jinak poškozovaly zájmy EU jako celku“.⁷ Členské státy mají při plánování a financování infrastruktur sklon přikládat prioritu projektům, jež mají především vnitrostátní význam, přičemž se vždy nemusí jednat o tytéž projekty, jako v případě přeshraničních projektů, které pro občany na úrovni celé EU představují vyšší přidanou hodnotu.⁸ Celkové výdaje EU a členských států by měly být účinné, zajistit přiměřenou rozsah investic a podporovat synergie.

Legislativní nástroj i typ opatření (např. financování) jsou vymezeny ve Smlouvě o fungování EU, která pro nástroj CEF stanoví právní základ, přičemž uvádí, že úkoly, prioritní cíle a organizace transevropských sítí mohou být vymezeny v nařízeních.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Návrh Komise týkající se víceletého finančního rámce obsahuje návrh na 50 miliard EUR⁹ na období 2014–2020, z nichž je 10 miliard EUR vyčleněno z Fondu soudržnosti na dopravní infrastrukturu.

Nástroj CEF	40 miliard EUR
-------------	----------------

⁷ KOM(2010) 700, s. 5.

⁸ Viz zprávy o posouzení dopadů revidovaných hlavních směrů pro TEN-T, SEK(2011) xxx, revidovaných hlavních směrů pro TEN-E, SEK(2011) xxx, a revidovaných hlavních směrů pro e-TEN, SEK(2011) xxx.

⁹ Všechny číselné údaje ve stálých cenách roku 2011. Příslušné částky vyjádřené v aktuálních cenách lze nalézt v Legislativním finančním výkazu.

• Energetika	9,1 miliardy EUR
• Doprava	21,7 miliardy EUR
• Telekomunikace/digitální oblast	9,2 miliardy EUR
Částky rezervované ve Fondu soudržnosti na dopravní infrastrukturu	10 miliard EUR
Celkem	50 miliard EUR

Zkušenosti se současným finančním rámcem ukazují, že mnoho členských států způsobilých čerpat z Fondu soudržnosti má při navrhování a provádění komplexních projektů přeshraničních dopravních infrastruktur obtíže. Z tohoto důvodu Komise navrhuje, aby v příštím víceletém finančním rámci Fond soudržnosti i nadále poskytoval podporu členským státům, jejichž hrubý národní důchod (HND) na obyvatele nedosahuje 90 % průměru EU-27, zatímco část prostředků přidělených z Fondu soudržnosti (10 miliard EUR) bude v členských státech způsobilých k čerpání z Fondu soudržnosti použita k financování dopravních projektů zaměřených na hlavní dopravní síť v rámci nástroje pro propojení Evropy.

5. SHRUTÍ OBSAHU NAŘÍZENÍ

5.1 Jednotný rámec pro investice do prioritních infrastruktur EU

Dřívější zkušenosti s financováním infrastruktury prostřednictvím rámců TEN, Plánu evropské energetické obnovy, Fondu soudržnosti a strukturálních fondů ukazují, že EU může do infrastruktur vnést přidanou hodnotu. Mezi zúčastněnými stranami existuje shoda o tom, že při využití scénáře bez opatření by Evropa nemusela být schopna včas mobilizovat investice nutné k modernizaci svých infrastrukturních sítí a doplnění chybějících spojení.

V důsledku finanční krize bojují veřejné rozpočty členských států s nezbytnou fiskální konsolidací. Často se podstatně omezují kapitálové výdaje a výdaje na investiční projekty v oblasti infrastruktury se pozastavují nebo odkládají. Současně jsou velice nejisté vyhlídky na navýšení investic ze soukromých zdrojů. Kromě omezeného financování provádění potřebných infrastrukturních projektů zdržují nebo mu brání i regulační překážky. V této souvislosti se pak aktuální rámec EU pro financování infrastruktury nezdá být pro zajištění účinné odezvy přiměřený. Financování je roztříštěno mezi příliš mnoho programů a brání plnému využití synergií mezi programy a odvětvími.

V souvislosti s přepracováním své strategie financování infrastruktury se Komise soustředila na dosažení těchto cílů:

- zajištění nákladově efektivního a včasného provádění síťové infrastruktury klíčového významu v odvětví energetiky, dopravy a IKT, definované v balíčku pro energetickou infrastrukturu, v bílé knize pro vytvoření konkurenceschopné a udržitelné dopravy¹⁰ a v Digitální agendě pro Evropu;

¹⁰ KOM(2011) 144.

- maximalizace synergií mezi programy v odvětví energetiky, dopravy a IKT tak, aby financování reagovalo na jednotnou politickou strategii a projekty byly vybírány podle jasných harmonizovaných kritérií;
- zlepšování schopnosti finančních prostředků EU navýšit prostřednictvím pákového efektu jiné veřejné nebo soukromé finanční prostředky tak, aby celkový objem mobilizovaných zdrojů byl přiměřený potřebám plánovaných investic do roku 2020;
- zajištění optimálního výběru, následné kontroly a monitorování projektů tak, aby byly prostředky EU dobře cílené, měly co největší dopad a byly vynakládány co nejefektivněji.

Účelem společného legislativního základu pro poskytování finanční podpory ve třech různých odvětvích s odlišným politickým rámcem je příležitost využít synergie mezi odvětvími, které pramení ze společných otázek týkajících se toho, jak financovat provádění politických cílů, jež jsou jinak značně odlišné. Přidaná hodnota společného rámce by byla trojí.

Společný rámec by vedl ke zjednodušení právního rámce EU, pokud jde o financování infrastruktur TEN. Rovněž by zajistil jednotný přístup k financování projektů EU ve všech třech odvětvích. Jak bylo zdůrazněno dříve, rámec EU pro financování infrastruktur je v současné době poměrně složitý, především v důsledku množství a různorodosti stávajících právních dokumentů EU. Zjednodušení předpisů je jedním z klíčových prvků nového přístupu, který Komise s ohledem na rozpočtové výdaje EU navrhuje.

Jediný fond EU pro infrastrukturu a finanční rámec EU by zároveň umožnily jednotný a transparentní přístup k financování EU, který by nabídl jistotu, a představoval tak značný potenciál, jenž by přilákal více finančních prostředků ze soukromého sektoru. Finanční nástroje by byly dostupné centralizovaně a koordinovaně, přilákaly by vztahy se soukromými investory a partnerskými finančními institucemi a zvýšily by jejich efektivitu.

Postupné zvyšování vzájemné závislosti mezi projekty ekonomické infrastruktury, sítěmi a odvětvími by navíc umožnilo dosáhnout úspor z rozsahu. Integrovaný rámec EU pro financování infrastruktur by mohl umožnit využívání meziodvětvových synergií na úrovni tvorby a provádění projektů a zároveň by vedl k úsporám nákladů a/nebo jejich účinnějšímu využívání a k vyšším výnosům.

Společný rámec v neposlední řadě vychází ze sdílení získaných poznatků a osvědčených postupů mezi odvětvími, a umožňuje tak zvýšit účinnost a účelnost financování EU ve všech odvětvích.

5.2 Opatření směřující ke zjednodušení a soulad se stávajícími předpisy

Zjednodušení předpisů je jedním z klíčových prvků nového přístupu, který Komise s ohledem na rozpočtové výdaje EU navrhuje. Společný rámec nástroje CEF vede ke zjednodušení právního rámce EU, pokud jde o financování infrastruktur TEN. Financování projektů EU v oblasti dopravních, energetických a digitálních sítí upravuje jediný právní dokument.

Přestože se tato odvětví liší z technologického, finančního i regulačního hlediska, existuje dostatečné množství shodných rysů, aby bylo možné navrhnout zásadní zlepšení různých stávajících nástrojů. Návrh zároveň uvádí konkrétní pravidla, jež jsou nezbytná k dosažení

celkového cíle nástroje CEF: urychlit a lépe zacílit tok veřejných finančních prostředků EU na důležité infrastrukturní projekty v zájmu EU.

Tento návrh přináší zjednodušení zejména v následujících bodech:

- sladění ukazatelů s cíli strategie Evropa 2020,
- flexibilita rozpočtových prostředků,
- centralizované řízení všech tří odvětví, s případným prováděním prostřednictvím výkonné agentury,
- společné nástroje financování,
- společná kritéria udělování zakázek,
- společné podmínky finanční pomoci,
- jednotný přehled prostřednictvím společných ročních pracovních programů, které jsou důležité pro odvětví, a společného výboru, který je důležitý pro členské státy.

Dále byl zajištěn úplný soulad se stávajícím a budoucím finančním nařízením. Plánované výjimky jsou buď řádně povoleny souvisejícími právními dokumenty, nebo pro ně existují precedenty.

5.3 Větší důraz na finanční nástroje

Nástroj CEF doplní přímou podporu EU o finanční nástroje za účelem optimalizace dopadu financování. Díky vysokým multiplikačním účinkům finančních nástrojů (které by např. mohly být dosahovat poměru 1:15 až 1:20) bude usnadněn přístup ke kapitálu na podstatný objem investic. Spolu s úspěšným vstřebáním přímé podpory EU (jako tomu bylo v případě Plánu evropské energetické obnovy a v programu TEN-T) přispěje větší závislost na finančních nástrojích významně ke zmírnění rizik pro organizátory projektů, čímž zajistí provádění projektů společného zájmu.

Kromě toho je důležité vytvořit prostředí příznivé pro soukromé investice a vyvinout nástroje, které budou atraktivním lákadlem pro investory do specializované infrastruktury. K dosažení co nejvyšší účinnosti se tyto prostředky musí zaměřit na snížení rizika diverzifikací portfolia potenciálních projektů. Maximální diverzifikace lze dosáhnout zaměřením na více odvětví v celé řadě zemí. Toho lze nejlépe docílit na evropské úrovni, a to na základě přesně definovaných koridorů a oblastí cílených investic. Proto by měla být většina finančních nástrojů společná všem odvětvím. Není však vyloučena možnost, že některé finanční nástroje by mohly být vytvořeny na pokrytí konkrétních potřeb jednotlivého odvětví.

Na základě analýzy provedené ve fázi přípravy tohoto nařízení odhadují útvary Komise, že zatímco finanční podpora širokopásmových sítí by se opírala především o finanční nástroje, v oblasti dopravy a energetiky by objem rozpočtových prostředků EU potřebný na finanční nástroje neměl překročit 2 miliardy EUR na dopravu a 1 miliardu EUR na energetiku. Tyto odhady nelze chápat jako závazné prahové hodnoty, protože objem finančních prostředků EU přidělený na finanční nástroje bude upravován každoročně na základě posouzení seznamu

projektů finančními zprostředkovateli (např. Evropskou investiční bankou u projektových dluhopisů).

5.4 Nástroj pro propojení Evropy v kontextu příštího víceletého finančního rámce

Nástroj pro propojení Evropy bude podstatnou součástí agendy EU pro růst zaměřené na zvyšování dlouhodobého růstového potenciálu EU. Nástroj bude koordinován s jinými intervencemi z rozpočtu EU, například z programu „Horizont 2020“ a Fondu soudržnosti a strukturálních fondů.

Pokud jde o koordinování s Horizontem 2020, je nezbytné zajistit komplementaritu a vyhnout se možnému překrývání. Je také důležité, aby koordinace nástroje CEF s Horizontem 2020 zajistila, že nedojde k přerušení vývojového a inovačního řetězce vedoucího k zavádění infrastruktur. To je zvláště důležité v době, kdy bude významných technologických pokroků v dopravě, energetice a IKT zapotřebí k tomu, aby EU napomohly k dosažení ambiciózních cílů její strategie Evropa 2020. Veškerá podpora výzkumných a inovačních činností formou finančních nástrojů bude prováděna finančními nástroji spojenými s Horizontem 2020.

Pokud jde o vztah s Fondem soudržnosti a strukturálními fondy, budou společný strategický rámec politiky soudržnosti i partnerské smlouvy s členskými státy úzce koordinovány s politickými rámci v odvětví dopravy, energetiky a telekomunikací. Příslušné hlavní směry budou vycházet z toho, že Fond soudržnosti a strukturální fondy vytvoří místní a regionální infrastruktury a docílí jejich napojení na prioritní infrastruktury EU, čímž propojí všechny občany v rámci celé EU.

Nástroj pro propojení Evropy bude navíc centrálně řízeným nástrojem využívajícím částky rezervované pro dopravu ve Fondu soudržnosti (10 miliard EUR v cenách roku 2011). Při přidělování těchto 10 miliard EUR bude největší prioritou dána projektům zohledňujícím vnitrostátní prostředky přidělované v rámci Fondu soudržnosti. Navíc bude těchto 10 miliard EUR rezervováno pro členské státy způsobilé k čerpání z Fondu soudržnosti, přičemž míra spolufinancování z rozpočtu Unie bude nastavena na stejné úrovni jako u Fondu soudržnosti.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 172 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise¹¹,

poté, co postoupily návrh vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹³,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vytvořením nástroje pro propojení Evropy by se měl prostřednictvím realizace synergií politik v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací a jejich prováděním maximalizovat růstový potenciál, čímž se zvýší účinnost intervencí Unie.
- (2) Plně funkční jednotný trh je závislý na moderní a vysoce výkonné infrastruktuře, která propojuje Evropu zejména v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací. Tato prorůstová propojení by měla zlepšit přístup na vnitřní trh, a přispět tak k vyšší konkurenceschopnosti tržního hospodářství v souladu s cíli a záměry strategie Evropa 2020¹⁴.
- (3) Vytvoření nástroje pro propojení Evropy má za cíl urychlit investice v oblasti transevropských sítí a navýšit finanční prostředky jak z veřejného, tak ze soukromého sektoru.

¹¹ Úř. věst. C , , s. .

¹² Úř. věst. C , , s. .

¹³ Úř. věst. C , , s. .

¹⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Digitální agenda pro Evropu“ ze dne 26. srpna 2010, KOM(2010) 245 v konečném znění/2.

- (4) Vytvoření účinných sítí dopravní a energetické infrastruktury je jedním z dvanácti klíčových opatření, jež Komise uvedla ve svém sdělení o aktu o jednotném trhu¹⁵.
- (5) Komise se zavázala systematicky zohledňovat ve výdajových programech Unie změnu klimatu a vyčlenit alespoň 20 % unijního rozpočtu na cíle související se změnou klimatu. Je důležité zajistit, aby se zmírňování změny klimatu, přizpůsobování se této změně, jakož i předcházení rizikům a řízení rizik podpořilo v rámci přípravy, návrhu a provádění projektů společného zájmu. Investice do infrastruktury, na něž se vztahuje toto nařízení, by měly pomoci podpořit přechod k nízkouhlíkovému hospodářství a společnosti, která bude odolná vůči změně klimatu a katastrofám.
- (6) Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 8. června 2011 s názvem „Investování do budoucnosti: nový víceletý finanční rámec pro konkurenceschopnou, udržitelnou a inkluzivní Evropu“ zdůraznil význam zajištění rychlého provádění Digitální agendy Unie a pokračujícího úsilí o splnění cíle, jímž je do roku 2020 umožnit přístup k vysokorychlostnímu internetu všem občanům Unie, a to i v méně rozvinutých regionech¹⁶. Parlament také zdůraznil, že investice do efektivní dopravní infrastruktury hrají klíčovou roli v tom, aby Evropa obhájila svou konkurenceschopnost a připravila cestu pro dlouhodobý ekonomický růst po krizi, a že Transevropská dopravní síť („TEN-T“) je nezbytná pro zajištění řádného fungování vnitřního trhu i poskytování důležité přidané hodnoty Unie. Parlament v souladu s tím uvedl, že pevně věří, že by TEN-T měla být klíčovou prioritou příštího víceletého finančního rámce a že je nezbytné finanční prostředky pro TEN-T v příštím víceletém finančním rámci navýšit. Kromě toho Parlament zdůraznil potřebu maximalizovat dopady unijního financování a možnosti, jež při financování klíčových projektů rozvoje vnitrostátní a přeshraniční energetické infrastruktury, které představují pro Evropu prioritu, nabízí Fond soudržnosti a strukturální fondy i finanční nástroje; dále zdůraznil potřebu přidělit na finanční nástroje v této oblasti významné prostředky z unijního rozpočtu.
- (7) Dne 28. března 2011 přijala Komise bílou knihu „Plán jednotného dopravního prostoru – K vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“¹⁷. Bílá kniha si klade za cíl snížit do roku 2050 alespoň o 60 % emise skleníkových plynů v odvětví dopravy v porovnání s hodnotami z roku 1990. Pokud jde o infrastrukturu, pak se bílá kniha zaměřuje na vytvoření plně funkční a celounijní multimodální „hlavní sítě“ TEN-T do roku 2030. Záměrem bílé knihy je také optimalizovat výkonnost multimodálních logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky účinnějších oborů dopravy. Proto také pro politiku TEN-T stanoví následující relevantní cíle: 30 % objemu silniční přepravy nákladu na vzdálenost větší než 300 km by mělo být do roku 2030 převedeno na jiné druhy dopravy, a do roku 2050 by to mělo být více než 50 %; délka stávajících vysokorychlostních železničních sítí by se měla do roku 2030 ztrojnásobit a do roku 2050 by měla většina objemu přepravy cestujících na střední vzdálenost probíhat po železnici; do roku 2050 by všechna letiště na hlavní síti měla být napojena na železniční síť, všechny námořní přístavy na nákladní železniční dopravu a případně na vnitrozemské vodní cesty.

¹⁵ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Akt o jednotném trhu – Dvanáct nástrojů k podnícení hospodářského růstu a posílení důvěry – „Společně pro nový růst““ ze dne 13. dubna 2011, KOM(2011) 206 v konečném znění.

¹⁶ Usnesení Evropského parlamentu 2010/2211(INI).

¹⁷ Plán jednotného dopravního prostoru (KOM(2011) 144).

- (8) Evropský parlament ve svém usnesení ze dne 6. července 2010 o udržitelné budoucnosti pro dopravu¹⁸ zdůraznil, že účinná politika v oblasti dopravy vyžaduje vhodný finanční rámec s ohledem na současné výzvy a že z tohoto důvodu je třeba navýšit stávající finanční prostředky určené pro dopravní odvětví a mobilitu; dále považuje za nutné vytvořit nástroj na koordinaci využívání různých zdrojů při financování dopravy, fondů dostupných v rámci politiky soudržnosti, veřejnosoukromých partnerství nebo jiných finančních nástrojů, jako jsou např. záruky.
- (9) Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku ve svých závěrech ze dne 11. června 2009 o přezkumu politiky TEN-T¹⁹ opětovně potvrdila, že je zapotřebí nadále investovat do dopravní infrastruktury s cílem zajistit odpovídající rozvoj TEN-T pro všechny druhy dopravy, a poskytnout tak základ pro vnitřní trh a konkurenceschopnost, hospodářskou, sociální a územní soudržnost Unie a její propojení se sousedními zeměmi, přičemž je třeba se zaměřit na evropskou přidanou hodnotu. Rada zdůraznila, že je nutné, aby Společenství dalo k dispozici finanční zdroje nezbytné k podpoře investic do projektů TEN-T, a že je zejména nutné vyvážit potřebu odpovídající finanční podpory z rozpočtu TEN-T na prioritní projekty, které se týkají příslušných přeshraničních úseků a jejichž provádění by přesáhlo rok 2013, s institucionálními omezeními rámce pro finanční plánování. Podle Rady by měly být přístupy partnerství veřejného a soukromého sektoru v tomto kontextu případně dále rozvíjeny a podporovány.
- (10) Na základě cílů určených bílou knihou vymezují hlavní směry pro síť TEN-T ve znění stanoveném nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXX/2012 ...²⁰ infrastrukturu transevropské dopravní sítě, upřesňují požadavky, které musí splnit, a stanoví pravidla svého provádění. Tyto hlavní směry zejména předpokládají dokončení hlavní sítě do roku 2030.
- (11) Na základě analýzy plánů dopravní infrastruktury členských států Komise odhaduje, že objem investic potřebných v oblasti dopravy činí na období 2014–2020 500 miliard EUR v rámci celé sítě TEN-T, z čehož odhadem 250 miliard EUR bude potřeba investovat do hlavní sítě TEN-T. Vzhledem ke zdrojům dostupným na unijní úrovni je pro dosažení požadovaného výsledku nezbytné soustředit se na projekty s nejvyšší evropskou přidanou hodnotou. Podpora by se tudíž měla zaměřit na hlavní síť (zejména na koridory hlavní sítě) a na projekty společného zájmu v oblasti systémů řízení dopravy (zejména na systémy uspořádání letového provozu vyplývající ze společného podniku SESAR, které vyžadují prostředky z unijního rozpočtu v hodnotě přibližně 3 miliard EUR).
- (12) V rámci přezkumu politiky TEN-T zahájeného v únoru roku 2009 byla zřízena specializovaná odborná skupina, jež měla podpořit Komisi a zaměřit se na otázku strategie a vyhlídek financování TEN-T. Odborná skupina č. 5 čerpala ze zkušeností externích odborníků z nejrůznějších oblastí: provozovatelů infrastruktur, plánovačů infrastruktur, národních, regionálních a místních zástupců, odborníků na životní prostředí, akademiků a zástupců soukromého sektoru. Závěrečná zpráva odborné skupiny č. 5²¹ přijatá v červenci 2010 obsahuje 40 doporučení, z nichž některá byla v tomto návrhu zohledněna.

¹⁸ Usnesení Evropského parlamentu 2009/2096(INI).

¹⁹ Dokument Rady 10850/09.

²⁰ Úř.věst. L..., s.

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

- (13) Zkušenosti se současným finančním rámcem ukazují, že mnoho členských států způsobilých čerpat z Fondu soudržnosti čelí významným překážkám bránícím včasné realizaci komplexních projektů přeshraničních dopravních sítí s vysokou unijní přidanou hodnotou. Proto pro zlepšení realizace dopravních projektů, zejména projektů přeshraničních s vysokou unijní přidanou hodnotou, by se měla část prostředků z Fondu soudržnosti (10 miliard EUR²²) přesunout na financování dopravních projektů v hlavní dopravní síti členských států způsobilých čerpat z Fondu soudržnosti v rámci nástroje pro propojení Evropy. Komise by měla podporovat členské státy způsobilé čerpat z Fondu soudržnosti při tvorbě odpovídajícího seznamu projektů tak, aby tyto státy přiřadily co možná největší prioritu vnitrostátním prostředkům přidělovaným v rámci Fondu soudržnosti.
- (14) Ve svém sdělení „Priority energetických infrastruktur do roku 2020 a na další období – návrh na integrovanou evropskou energetickou síť“²³ přijatém v listopadu 2010²³ vymezila Komise prioritní koridory, jež jsou nezbytné pro to, aby Unie mohla splnit své náročné cíle v oblasti energetiky a klimatu do roku 2020, aby byl dokončen vnitřní trh s energií, zajištěna bezpečnost dodávek, umožněno zapojení obnovitelných zdrojů energie a aby sítě byly připraveny pro další dekarbonizaci energetického systému po roce 2020.
- (15) K modernizaci a rozšiřování evropské energetické infrastruktury a propojování sítí přes hranice je zapotřebí velkých investic tak, aby byly splněny cíle politiky Unie v oblasti energetiky a klimatu z hlediska konkurenceschopnosti, udržitelnosti a bezpečnosti dodávek nákladově efektivním způsobem. Objem investic potřebných v oblasti energetické infrastruktury do roku 2020 se odhaduje na 1 bilion EUR, z nichž přibližně 200 miliard EUR připadá na infrastrukturu pro přenos a skladování elektřiny a zemního plynu s evropským významem. U projektů evropského významu hrozí, že investice ve výši přibližně 100 miliard EUR nebudou uskutečněny z důvodů překážek spojených s udílením povolení, regulací a financováním.
- (16) Naléhavý úkol vybudovat energetickou infrastrukturu budoucnosti a významně zvýšit objem investic oproti minulým trendům vyžaduje zásadní změnu přístupu k podporování energetické infrastruktury na úrovni EU. Rada pro dopravu, telekomunikace a energetiku ve svých závěrech²⁴ ze dne 28. února 2011 potvrdila, že energetické koridory jsou pro Evropu prioritou.
- (17) Dne 4. února 2011 Evropská rada²⁵ vyzvala Komisi, aby zjednodušila a zlepšila schvalovací postupy a prosadila regulační rámec, který přiláká investice. Evropská rada zdůraznila, že většinu nákladů na investice v oblasti infrastruktury bude muset financovat trh, přičemž návratnost nákladů bude zajištěna prostřednictvím tarifů. Evropská rada uznala, že pro projekty nezbytné z hlediska bezpečnosti dodávek či solidarity, jež nejsou schopny přilákat tržní financování, je zapotřebí veřejných financí.
- (18) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXX/2012 ... [hlavní směry pro transevropskou energetickou infrastrukturu]²⁶ vymezuje priority v oblasti transevropských

²² V cenách roku 2011.

²³ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Priority energetických infrastruktur do roku 2020 a na další období – návrh na integrovanou evropskou energetickou síť“ ze dne 17. listopadu 2010, KOM(2010) 677 v konečném znění.

²⁴ Dokument Rady 6950/11.

²⁵ EUCO 2/1/11.

²⁶ Úř.věst. L..., s.

energetických infrastruktur, jež by měly být provedeny do roku 2020 tak, aby Unie dosáhla svých cílů politiky v oblasti energetiky a klimatu, stanoví pravidla pro vymezení projektů společného zájmu, jež jsou k provádění těchto priorit nezbytné, a zavádí opatření v oblasti udělování povolení, účasti veřejnosti a regulace, jež mají urychlit či usnadnit provádění uvedených projektů, včetně kritérií obecné způsobilosti těchto projektů čerpat finanční pomoc Unie.

- (19) Telekomunikace se stále více mění v internetovou infrastrukturu, přičemž širokopásmové sítě a digitální služby spolu úzce souvisejí. Internet se stává dominantní platformou pro komunikaci, nabízení služeb i obchodování. Pro hospodářský růst i jednotný trh je tedy zásadní transevropská dostupnost rychlého připojení k internetu.
- (20) Moderní optické internetové sítě jsou infrastrukturou s klíčovým významem pro budoucnost, pokud jde o konektivitu evropských společností, zejména malých a středních podniků, které si přejí využívat *cloud computing* s cílem zlepšit efektivitu nákladů.
- (21) Strategie Evropa 2020²⁷ vyzývá k provádění Digitální agendy pro Evropu,²⁸ již se zavádí stabilní právní rámec, který má stimulovat investice do otevřené a konkurenceschopné infrastruktury pro vysokorychlostní internet a do souvisejících služeb. Evropská rada z června 2010 Digitální agendu pro Evropu podpořila a vyzvala všechny orgány, aby se do jejího plného provádění zapojily.²⁹
- (22) Dne 31. května 2010 Rada dospěla k závěru, že by Evropa měla vynaložit potřebné zdroje na vytvoření jednotného digitálního trhu, který bude založen na rychlém a ultrarychlém internetu a interoperabilních aplikacích, a uznala, že efektivní a konkurenceschopné investice do širokopásmových sítí nové generace budou důležité pro inovace, nabídku pro spotřebitele i pro konkurenceschopnost Unie a že mohou zajistit lepší kvalitu života díky lepší zdravotní péči, bezpečnější dopravě, novým příležitostem v oblasti médií a snadnějšímu přístupu ke zboží a službám, zejména přes hranice.³⁰
- (23) Pobídky pro soukromé investice do velmi rychlých širokopásmových sítí se zdají být nižší než přínos pro společnost jako celek. Objem investic potřebných ke splnění cíle Digitální agendy poskytnout rychlý přístup k internetu všem evropským občanům a podnikům se odhaduje na částku až 270 miliard EUR. Předpokládá se však, že bez zásahu Unie nepřekročí investice soukromého sektoru v období do roku 2020 částku 50 miliard EUR. Takto vzniklá investiční mezera představuje zásadní úzké místo v zajišťování infrastruktury, přestože jednotný digitální trh současně spoléhá na připojení všech občanů právě prostřednictvím této infrastruktury budoucnosti.
- (24) Je nezbytné vybudovat silné a soudržné celoevropské sítě, které umožní digitální přenos opatření ve veřejném zájmu, do nichž jsou zapojeni aktéři veřejné i občanské společnosti na

²⁷ KOM(2010) 2020 v konečném znění ze dne 3. března 2010.

²⁸ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Digitální agenda pro Evropu“ ze dne 26. srpna 2010, KOM(2011) 245 v konečném znění/2.

²⁹ Závěry Evropské rady o nové evropské strategii pro růst a zaměstnanost – Dokončení a provádění strategie Evropa 2020 ze dne 17. června 2010.

³⁰ Závěry Rady o Digitální agendě pro Evropu – 3017. zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku, Brusel, ze dne 31. května 2010.

národní i regionální úrovni, přičemž za tímto účelem je nezbytné zajistit na úrovni EU strukturované financování všech nákladů na navržení systému a softwaru i na údržbu odolného rozbočovače pro tyto sítě, čímž by na rozpočty národních operátorů případly pouze vnitrostátní náklady.

- (25) K podnícení soukromých investic a k reakci na zvláštní potřeby jednotlivých projektů je zapotřebí několika různých metod provádění, které ke zvýšení účinnosti a dopadu finanční pomoci Unie vyžadují různou míru financování.
- (26) Některé platformy hlavních služeb v oblasti telekomunikací, jež zajišťují transevropskou interoperabilitu, si vyžádají vyšší míru financování ze strany Unie, zejména pak v počáteční fázi, ovšem při současném respektování principu spolufinancování.
- (27) Zajištění přeshraniční interoperability při zavádění velkých projektů infrastruktury, zejména na úrovni hlavních služeb, může vyžadovat souběžné zadání veřejných zakázek a instalaci zařízení ze strany Komise, členských států a/nebo jejich příjemců. V těchto případech může být nutné přidělit finanční pomoc Unie na veřejné zakázky realizované poskytovateli infrastruktury v členských státech, a to buď jejich jménem, nebo ve spolupráci s Komisí. Ustanovení umožňují také zajištění z různých zdrojů, které může být nezbytné mimo jiné k zajištění vícejazyčných provedení, zajištění bezpečnosti dodávek a/nebo realizaci síťové nadbytečnosti, která se požaduje pro odstranění rizika výpadků sítí infrastruktury, jež by mohly být způsobeny jediným místem, ve kterém k výpadkům dochází.
- (28) Všeobecné služby v oblastech veřejného zájmu (jako hlavní služby) jsou často ovlivněny významnou mírou selhání trhu. Faktem je, že oblasti, u nichž se plánuje financování, se vztahují k poskytování veřejných služeb (velkokapacitní zavádění a interoperabilita elektronického zdravotnictví, elektronické identity a elektronického zadávání veřejných zakázek), a proto nejsou od počátku definovány jako komerční. Kromě toho by v případě financování pouze hlavních služeb vznikl problém s vytvářením těch správných pobídek na úrovni členských států i na regionální úrovni k reálnému zavedení služeb veřejného zájmu, a to zejména kvůli neexistenci pobídky na národní úrovni, která by propojovala národní systémy s hlavními systémy (a tím rozvíjela podmínky pro interoperabilitu a přeshraniční služby), a zároveň kvůli tomu, že soukromí investoři by zavedení služeb v interoperabilních rámcích sami nezajistili.
- (29) Hlavní směry pro digitální služby stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXX/2012 ...³¹ [hlavní směry pro INFSO] vymezují proces a kritéria pro financování i různé kategorie investic.
- (30) Horizont 2020 – budoucí rámcový program pro výzkum a inovace se bude zaměřovat kromě jiného na řešení společenských problémů (např. inteligentní, zelená a integrovaná doprava, bezpečná, čistá a účinná energie a zdraví, správa a udržitelný rozvoj prostřednictvím informačních a komunikačních technologií), aby tak bylo možné přímo reagovat na problémy zjištěné ve strategii Evropa 2020 tím, že se podpoří činnosti pokrývající celé spektrum od výzkumu až po trh. Horizont 2020 bude podporovat všechny fáze inovačního řetězce, zejména činnosti blíže k trhu, včetně inovativních finančních nástrojů. S cílem dosáhnout většího dopadu

³¹ Úř. věst. L..., s. .

financování Unie a zajistit soudržnost vytvoří nástroj pro propojení Evropy úzké synergie právě s Horizontem 2020.

- (31) Evropská unie a většina členských států jsou smluvními stranami Úmluvy OSN o právech osob se zdravotním postižením, zatímco ve zbývajících členských státech probíhá proces ratifikace této úmluvy. Je důležité, aby při provádění příslušných projektů byla v projektových specifikacích zohledněna přístupnost pro osoby se zdravotním postižením, jak je uvedeno v článku 9 úmluvy.
- (32) Finanční nástroje, jež mají být podle tohoto nařízení prováděny, by se měly řídit předpisy stanovenými v hlavě VIII nařízení (EU) č. XXX/2012 [nové finanční nařízení] a v aktu v přenesené pravomoci, jakož i v souladu s osvědčenými postupy, které lze uplatnit na finanční nástroje.³²
- (33) Fiskální opatření v mnoha členských státech přimějí nebo už přiměly veřejné orgány k tomu, aby přehodnotily své programy investic do infrastruktur. V této souvislosti byla partnerství veřejného a soukromého sektoru pokládána za účinný způsob, jak uskutečnit projekty infrastruktury, které zajistí dosažení politických cílů, jako je boj proti změně klimatu, podpora alternativních zdrojů energie, jakož i účinné využívání energie a zdrojů, podpora udržitelné dopravy a zavádění širokopásmových sítí. Ve svém sdělení o partnerství veřejného a soukromého sektoru ze dne 19. listopadu 2009³³ se Komise zavázala, že zlepší přístup partnerství veřejného a soukromého sektoru k finančním prostředkům rozšířením oblasti působnosti stávajících finančních nástrojů.
- (34) Přestože většinu objemu investic v rámci strategie Evropa 2020 lze získat na trhu a prostřednictvím regulačních opatření, výzvy v oblasti financování si žádají veřejné intervence a unijní podporu prostřednictvím grantů a inovativních finančních nástrojů. Finanční nástroje by se měly používat k řešení konkrétních tržních potřeb v souladu s cíli nástroje pro propojení Evropy a neměly by vytlačovat financování ze soukromých zdrojů. Před rozhodnutím o používání finančních nástrojů by měla Komise provést předběžné hodnocení těchto nástrojů.
- (35) V přezkumu rozpočtu EU³⁴ bylo zdůrazněno, že pravidlem pro projekty s dlouhodobým komerčním potenciálem by mělo využívání finančních prostředků Unie v partnerství s finančním a bankovním sektorem, zejména Evropskou investiční bankou (EIB) a veřejnými finančními institucemi členských států, ale také ve spolupráci s jinými mezinárodními finančními institucemi a soukromým finančním sektorem.
- (36) Ve strategii Evropa 2020 se Komise zavázala mobilizovat finanční nástroje Unie v rámci jednotné strategie financování, jež pro účely infrastruktur spojí finanční prostředky Unie a veřejné i soukromé finanční prostředky členských států. Vychází se z toho, že v mnoha případech lze neoptimální investiční situace a nedokonalosti trhu řešit účinněji finančními nástroji než granty.

³² KOM(2011) xxx, Rámcem pro novou generaci finančních nástrojů.

³³ Sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Mobilizace soukromých a veřejných investic pro obnovu a dlouhodobou strukturální změnu: rozvoj partnerství veřejného a soukromého sektoru“, KOM(2009) 615 v konečném znění.

³⁴ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů a národním parlamentům „Přezkum rozpočtu EU“ ze dne 19. října 2010, KOM(2010) 700 v konečném znění.

- (37) Nástroj pro propojení Evropy by měl navrhnout finanční nástroje, které podpoří významnou účast investorů ze soukromého sektoru a finančních institucí na investicích do infrastruktury. Aby byly finanční nástroje pro soukromý sektor dostatečně lákavé, měly by být navrženy a prováděny s patřičným ohledem na zjednodušení a snížení administrativní zátěže a se zvážením úrovně flexibility, která umožní pružně reagovat na zjištěné potřeby financování. Podoba uvedených nástrojů by měla vycházet ze zkušeností získaných při provádění finančních nástrojů během víceletého finančního rámce na období 2007–2013, jako jsou nástroj pro úvěrové záruky pro projekty TEN-T (LGTT), finanční nástroj pro sdílení rizik (RSFF) a Evropský fond 2020 pro energii, změnu klimatu a infrastrukturu („fond Marguerite“).
- (38) Ačkoliv většina finančních nástrojů by měla být pro všechna odvětví společná, některé se mohou zvláště zaměřovat na jednotlivá odvětví. Útvary Komise odhadují, že zatímco finanční podpora širokopásmových sítí by spočívala především na finančních nástrojích, v oblasti dopravy a energetiky by objem prostředků z unijního rozpočtu potřebný na finanční nástroje neměl překročit 2 miliardy EUR u dopravy a 1 miliardu EUR u energetiky.
- (39) Pro zajištění odvětvové diverzifikace příjemců finančních nástrojů i povzbuzení postupné zeměpisné diverzifikace napříč členskými státy by měla Komise v partnerství s Evropskou investiční bankou prostřednictvím společných iniciativ, například Evropského odborného centra pro partnerství veřejného a soukromého sektoru a Jaspers, poskytovat členským státům podporu při rozvoji odpovídajícího seznamu projektů, u kterých by financování přicházelo v úvahu.
- (40) Vzhledem k podmínkám pro finanční nástroje by mohla vyvstat nutnost zařadit do pracovních programů další požadavky, například k zajištění hospodářské soutěže na trzích s ohledem na vývoj politik Unie, technický rozvoj a jiné faktory, jež se mohou ukázat jako relevantní.
- (41) Víceleté plánování podpory z nástroje pro propojení Evropy by se mělo zaměřit na podporu priorit Unie tím, že zajistí dostupnost nezbytných finančních zdrojů a jednotnost a kontinuitu společného postupu Unie a členských států. U návrhů podaných po provedení prvního víceletého pracovního programu v odvětví dopravy by se náklady mohly stát způsobilými počínaje 1. lednem 2014 tak, aby byla zajištěna kontinuita projektů, na které se už uplatňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí³⁵.
- (42) U finanční pomoci na některá opatření by vzhledem k rozsáhlosti rozpočtu, jehož je k provádění některých projektů infrastruktury zapotřebí, měla existovat možnost rozdělit rozpočtové závazky do ročních splátek.
- (43) Komise by měla k posouzení účelnosti a účinnosti financování a jejich vlivu na celkové cíle nástroje pro propojení Evropy a priority strategie Evropa 2020 provést posouzení jejich dopadů v polovině období a hodnocení následné.
- (44) Na základě hlavních směrů pro konkrétní odvětví uvedených v samostatných nařízeních byl vypracován seznam prioritních oblastí, na něž by se toto nařízení mělo vztahovat, který by měl být zahrnut do přílohy. S cílem zvážit možné změny v politických prioritách a technologických

³⁵ Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1.

schopnostech i dopravních tocích by měla být pravomoc přijímat akty v souladu s ustanoveními článku 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena na Komisi, pokud jde o přijímání změn přílohy. Je zvláště důležité, aby Komise v průběhu přípravné práce prováděla náležité konzultace, včetně konzultací na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a vhodné předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

- (45) K zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být na Komisi přeneseny prováděcí pravomoci, pokud jde o víceleté a roční pracovní programy. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí³⁶.
- (46) V této souvislosti by mělo být zrušeno nařízení Rady (ES) č. 2236/95 ze dne 18. září 1995³⁷, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských sítí, a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007.
- (47) Finanční zájmy Unie by měla během celého cyklu uskutečňování výdajů chránit přiměřená opatření zahrnující prevenci, odhalování a vyšetřování nesrovnalostí, zpětné získání ztracených, nesprávně vyplacených či použitých finančních prostředků a případně sankce.
- (48) Některé projekty infrastruktury unijního zájmu se možná budou muset napojit na sousední, předvstupní a jiné třetí země a procházet jimi. Nástroj pro propojení Evropy by měl nabídnout zjednodušený způsob, jak tyto infrastruktury propojit a financovat tak, aby se zajistila soudržnost mezi vnitřními a vnějšími nástroji unijního rozpočtu.
- (49) Vzhledem k tomu, že cílů těchto plánovaných opatření, zejména pak koordinovaného rozvoje a financování transevropských sítí, nemůže být uspokojivě dosaženo pouze na úrovni členských států, a může jich tedy být z důvodu potřeby koordinování lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity, stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality, která je v uvedeném článku také stanovena, toto nařízení nepřesahuje rámec toho, co je pro dosažení těchto cílů nezbytné,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

³⁶ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

³⁷ Úř. věst. L 228, 23.9.1995, s. 1.

HLAVA I SPOLEČNÁ USTANOVENÍ

KAPITOLA I NÁSTROJ PRO PROPOJENÍ EVROPY

Článek 1 Předmět

Tímto nařízením se vytváří nástroj pro propojení Evropy a vymezují podmínky, metody a postupy poskytování finanční pomoci Unie na transevropské síť k podpoře projektů v oblasti dopravních, energetických a telekomunikačních infrastruktur.

Článek 2 Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „projektem společného zájmu“ se rozumí projekt vymezený v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXXX/2012 [bude doplněno po přijetí, včetně data přijetí a úplných jmen] [hlavní směry pro TEN-T]³⁸, nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXXX/2012 [bude doplněno po přijetí, včetně data přijetí a úplných jmen] [hlavní směry pro transevropskou energetickou infrastrukturu]³⁹ nebo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro INFSO] [bude doplněno po přijetí, včetně data přijetí a úplných jmen]⁴⁰;
- 2) „přeshraničním úsekem“ se rozumí úsek, který zajišťuje návaznost projektu společného zájmu mezi alespoň dvěma členskými státy či mezi členským státem a sousední zemí;
- 3) „pracemi“ se podle souvislosti rozumí nákup, dodávka a zavedení součástí, systémů a služeb včetně softwaru, provádění rozvojových, stavebních a instalačních činností v souvislosti s projektem, přejímkou zařízení a zahájením projektu;
- 4) „studiemi“ se rozumí činnosti potřebné pro přípravu provádění projektu, např. přípravné studie, studie proveditelnosti, hodnotící, ověřovací a validační studie, a to i ve formě softwaru, a jakákoliv jiná technická podpurná opatření, včetně opatření předcházejících úplnému definování a vypracování projektu a rozhodnutí o jeho financování, jako jsou obhlídky příslušných areálů a příprava finančního balíčku;

³⁸ Úř. věst. L..., s. .

³⁹ Úř. věst. L..., s. .

⁴⁰ Úř. věst. L..., s. .

- 5) „podpůrnými opatřeními programu“ se rozumí doprovodná opatření, která jsou nezbytná pro provádění nástroje pro propojení Evropy a jednotlivých hlavních směrů pro konkrétní odvětví, např. služby (zvláště technická pomoc), jakož i přípravné činnosti, činnosti ke zjištění proveditelnosti, koordinační, monitorovací, kontrolní, auditní a hodnotící činnosti, jichž je bezprostředně zapotřebí k řízení tohoto nástroje a k dosažení jeho cílů, a zejména studie, schůze, informování, mapování infrastruktury, párování, šíření a zvyšování povědomí a opatření v oblasti komunikace, výdaje související se sítěmi IT, jež se soustředí na výměnu informací, spolu se všemi dalšími technickými a administrativními výdaji, jež si řízení tohoto nástroje nebo provádění jednotlivých hlavních směrů pro konkrétní odvětví může vyžádat;
- 6) „opatření“ se rozumí jakákoliv činnost nezbytná k provedení projektu společného zájmu, která je finančně, technicky nebo časově nezávislá;
- 7) „způsobilými náklady“ se rozumějí způsobilé náklady ve smyslu nařízení Komise (EU) č. XXXX/2012 [nové finanční nařízení];
- 8) „příjemcem“ se rozumí členský stát, mezinárodní organizace, veřejný nebo soukromý podnik nebo orgán, jenž byl vybrán pro příjem finanční pomoci podle tohoto nařízení a v souladu s postupy vymezenými v jednotlivých pracovních programech;
- 9) „prováděcím orgánem“ se rozumí veřejný nebo soukromý podnik nebo orgán označený příjemcem pro účely provádění opatření, přičemž příjemcem je členský stát nebo mezinárodní organizace. O tomto označení rozhodne příjemce na vlastní odpovědnost, a pokud žádá o udělení smlouvy o veřejné zakázce, učiní tak v souladu s příslušnými pravidly zadávání veřejných zakázek;
- 10) „hlavní síť“ se rozumí dopravní infrastruktura vymezená podle kapitoly III nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
- 11) „koridory hlavní sítě“ se rozumí nástroje usnadňující koordinované provádění hlavní sítě, které stanoví kapitola IV nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T] a jejichž seznam je uveden v příloze I tohoto nařízení;
- 12) „úzkým místem“ se rozumí fyzická překážka, jejímž důsledkem je přerušování systémů, které nepříznivě ovlivňuje plynulost toků na dlouhé vzdálenosti. Takovou překážku lze odstranit novou infrastrukturou, např. mosty či tunely, která řeší problémy, jako je stoupání či klesání, poloměry oblouků či rozchody. Potřeba modernizovat stávající infrastrukturu se za úzké místo nepovažuje;
- 13) „prioritou“ se rozumí kterákoliv z priorit energetické infrastruktury č. 1 až 8 a č. 10 až 12, vymezených v příloze I nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro transevropskou energetickou infrastrukturu];
- 14) „energetickou infrastrukturou“ se rozumí infrastruktura vymezená v článku 2 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro transevropskou energetickou infrastrukturu];
- 15) „širokopásmovými sítěmi“ se rozumějí drátové a bezdrátové (včetně satelitních) přístupové sítě, pomocná infrastruktura a hlavní síť schopné poskytnout vysokorychlostní připojení, jak je stanoveno v článku 3 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro INFESO];

- 16) „infrastrukturami digitálních služeb“ se rozumějí síťové služby poskytované elektronicky, obvykle přes internet, a poskytující transevropské interoperabilní služby v obecném zájmu a s předpoklady pro nejrůznější využití občany, podniky a/nebo vládami podle definice v článku 3 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro INFESO];
- 17) „platformami hlavních služeb“ se rozumějí služby vymezené v příloze nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro INFESO];
- 18) „obecnými službami“ se rozumějí služby vymezené v příloze nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro INFESO];
- 19) „provozováním a údržbou služeb“ se rozumí zajištění plynulého provozu určitých infrastruktur digitálních služeb, jak je dále vymezeno v příloze nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro INFESO];
- 20) „národními regulačními orgány“ se rozumějí orgány definované v článku 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/21/ES ze dne 7. března 2002 o společném předpisovém rámci pro sítě a služby elektronických komunikací (rámcová směrnice)⁴¹.

Článek 3 Obecné cíle

Nástroj pro propojení Evropy umožní přípravu a provádění projektů společného zájmu v rámci politiky transevropských sítí v odvětvích energetiky, dopravy a telekomunikací. Nástrojem pro propojení Evropy se podpoří zejména provádění projektů, které se zaměřují na rozvoj a výstavbu nové či modernizaci stávající infrastruktury v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací. Se zřetelem k tomu nástroj pro propojení Evropy usiluje o dosažení těchto cílů:

- a) přispívat k inteligentnímu, udržitelnému růstu podporujícím začlenění budováním moderních a vysoce výkonných transevropských sítí, které přinesou další výhody pro celou Evropskou unii, pokud jde o konkurenceschopnost a ekonomickou, sociální a územní soudržnost v rámci jednotného trhu, a vytvoří prostředí více podporující soukromé a veřejné investice kombinací finančních nástrojů a přímé podpory Unie i využitím synergií napříč odvětvími. Dosažení tohoto cíle se bude měřit objemem veřejných a soukromých investic do projektů společného zájmu, a zejména objemem veřejných a soukromých investic do projektů realizovaných prostřednictvím finančních nástrojů podle tohoto nařízení;
- b) umožnit Unii dosáhnout svého cíle 20% snížení emisí skleníkových plynů⁴², 20% zvýšení energetické účinnosti a navýšení podílu energie z obnovitelných zdrojů na 20% do roku 2020 při současném zajištění větší solidarity mezi členskými státy.

⁴¹ Úř. věst. L 108, 24.4.2002, s. 33.

⁴² Za vhodných podmínek až 30%.

Článek 4
Konkrétní odvětvové cíle

1. V návaznosti na obecné cíle uvedené v článku 3 by měl nástroj pro propojení Evropy přispívat k dosažení těchto konkrétních odvětvových cílů:
 - a) V oblasti dopravy nástroj pro propojení Evropy podporuje projekty společného zájmu zaměřené na dosažení níže uvedených cílů, jež jsou dále upřesněny v článku 4 nařízení (EU) č. xxxx/2012 [hlavní směry pro TEN-T]:
 - i) odstranění úzkých míst a překlenutí chybějících spojů, které bude měřeno počtem nových a modernizovaných přeshraničních spojení a odstraněných úzkých míst na dopravních cestách, u kterých se nástroje pro propojení Evropy využilo;
 - ii) zajištění dlouhodobě udržitelné a efektivní dopravy, které bude měřeno délkou konvenční železniční sítě v zemích EU-27 a délkou vysokorychlostní železniční sítě v zemích EU-27;
 - iii) optimalizace začleňování a propojování jednotlivých oborů dopravy a zlepšování interoperability dopravních služeb. Dosažení tohoto cíle bude měřeno počtem přístavů a letišť připojených na železniční síť.
 - b) V oblasti energetiky nástroj pro propojení Evropy podporuje projekty společného zájmu zaměřené na dosažení níže uvedených cílů, jež jsou dále upřesněny v nařízení (EU) č. xxxx/2012:
 - i) přispění k další integraci vnitřního trhu s energií a přeshraniční interoperabilitě energetické a plynárenské sítě, mimo jiné zajištěním toho, aby žádný členský stát nebyl od evropské sítě izolován, což bude měřeno počtem projektů účinně propojujících sítě členských států a odstraňujících vnitřní úzká místa,
 - ii) zlepšení bezpečnosti dodávek v Unii, které bude měřeno rozvojem odolnosti systému a bezpečnosti systémových operací i počtem projektů umožňujících diverzifikaci zdrojů dodávek, dodávajících protistran a tras,
 - iii) přispění k udržitelnému rozvoji a ochraně životního prostředí, zejména integrací energií z obnovitelných zdrojů do přenosových sítí a rozvojem sítí pro oxid uhličitý, které bude měřeno přenosem energie z obnovitelných zdrojů z místa výroby do míst největší spotřeby a úložišť, a součtem emisí CO₂, jimž bylo zabráněno výstavbou projektů, u kterých se nástroje pro propojení Evropy využilo.
 - c) V oblasti telekomunikačních sítí nástroj pro propojení Evropy zajistí opatření na podporu projektů společného zájmu zaměřených na dosažení níže uvedených cílů, jež jsou dále upřesněny v nařízení (EU) č. xxxx/2012 [hlavní směry pro INFSO]:
 - i) rychlejší zavedení rychlých a ultrarychlých širokopásmových sítí a jejich využití, mimo jiné malými a středními podniky, které bude měřeno mírou pokrytí širokopásmovým a ultrarychlým širokopásmovým připojením a počtem domácností s předplaceným širokopásmovým připojením s rychlostí nad 100 Mbs,

- ii) podpora propojení a interoperability vnitrostátních veřejných služeb online i přístup k těmto sítím, které budou měřeny procentním podílem občanů a podniků, které veřejné služby online využívají, a přeshraniční dostupností těchto služeb.

Článek 5 Rozpočet

1. Finanční krytí k provádění nástroje pro propojení Evropy na období 2014–2020 je 50 000 000 000 EUR⁴³. Tato částka bude mezi odvětví uvedená v článku 3 rozdělena následovně:
 - a) doprava: 31 694 000 000 EUR, z nichž 10 000 000 000 EUR bude přesunuto z Fondu soudržnosti a vynaloženo v souladu s tímto nařízením v členských státech, jež jsou způsobilé čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti;
 - b) energetika: 9 121 000 000 EUR;
 - c) telekomunikace: 9 185 000 000 EUR.
2. Finanční krytí nástroje pro propojení Evropy lze uplatnit na výdaje související s přípravnými, monitorovacími, kontrolními, auditními i hodnotícími činnostmi, kterých je zapotřebí přímo k řízení programu a dosažení jeho cílů, a to zejména na studie, schůzky odborníků, pokud se týkají obecných cílů tohoto nařízení, na výdaje spojené se sítěmi IT a zaměřené na zpracování a výměnu informací, spolu se všemi výdaji, jež vzniknou Komisi v souvislosti s technickou a administrativní pomocí při řízení programu.

Přidělené finanční prostředky lze také uplatnit na výdaje související s technickou a administrativní pomocí, která je nezbytná k zajištění přechodu mezi programem a opatřeními přijatými v rámci nařízení (ES) č. 680/2007⁴⁴. V případě potřeby by mohly být k pokrytí obdobných výdajů zahrnuty prostředky do rozpočtu na období po roce 2020, aby bylo možné řídit opatření, jež nebyla dokončena do 31. prosince 2020.
3. Po zhodnocení v polovině období v souladu s čl. 26 odst. 1 může Komise prostředky mezi odvětvími, jimž byly přiděleny podle odstavce 1, přesouvat, s výjimkou částky 10 000 000 000 EUR přesunutých z Fondu soudržnosti k financování projektů v odvětví dopravy v členských státech, jež jsou způsobilé čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti.

⁴³ Všechny číselné údaje ve stálých cenách z roku 2011. Příslušné částky vyjádřené v aktuálních cenách lze nalézt v Legislativním finančním výkazu.

⁴⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 ze dne 20. června 2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí, Úř. věst. L 162, 22.6.2007, s. 1.

KAPITOLA II

FORMY FINANCOVÁNÍ A FINANČNÍ USTANOVENÍ

Článek 6

Formy finanční pomoci

1. Nástroj pro propojení Evropy se provádí jednou nebo několika formami finanční pomoci, které jsou stanoveny v nařízení (EU) č. XXX/2012 [nové finanční nařízení], zejména pak formou grantů, zadávání veřejných zakázek a finančních nástrojů.
2. Komise může část provádění nástroje pro propojení Evropy svěřit subjektům vymezeným v čl. 55 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) č. XXXX/2012 [nové finanční nařízení].

Článek 7

Způsobilost a podmínky finanční pomoci

1. Pro podporu prostřednictvím finanční pomoci EU formou grantů, finančních nástrojů a zadávání veřejných zakázek jsou způsobilá pouze opatření přispívající k projektům společného zájmu podle nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T], (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-E], (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro energetickou infrastrukturu] a (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro INFSO], jakož i podpůrná opatření programu.
2. V odvětví dopravy jsou pro podporu prostřednictvím finanční pomoci formou zadávání veřejných zakázek a finančních nástrojů podle tohoto nařízení způsobilá pouze opatření přispívající k projektům společného zájmu podle nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T], jakož i podpůrná opatření programu. Pro získání finanční pomoci Unie podle tohoto nařízení formou grantů jsou způsobilá pouze tato opatření:
 - a) opatření zavádějící hlavní síť podle kapitoly III nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T], včetně zavedení nových technologií a inovací podle článku 39 nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
 - b) studie k projektům veřejného zájmu definovaným v čl. 8 odst. 1 písm. b) a c) nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
 - c) opatření na podporu projektů veřejného zájmu definovaných v čl. 8 odst. 1 písm. a) a d) nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
 - d) opatření na podporu systémů řízení dopravy v souladu s článkem 37 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
 - e) opatření na podporu služeb nákladní dopravy v souladu s článkem 38 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
 - f) opatření ke snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy modernizací stávajícího vozového parku;
 - g) podpůrná opatření programu.

Opatření související s dopravou, která zahrnují přeshraniční úseky nebo část těchto úseků, jsou způsobilá pro získání finanční pomoci Unie, pokud mezi dotyčnými členskými státy nebo mezi dotyčnými členskými státy a třetími zeměmi existuje písemná dohoda o dokončení přeshraničního úseku. Ve výjimečných případech, kdy je projekt nezbytný k připojení sítě sousedního členského státu nebo třetí země, ale ve skutečnosti nepřesahuje hranice, se výše uvedená písemná dohoda nevyžaduje.

Grantové financování projektů s významnými zdroji příjmů pocházejícími od uživatelů je k dispozici především pro účely přípravy projektu, zejména v případě hodnocení partnerství veřejného a soukromého sektoru.

3. V oblasti energetiky jsou konkrétní podmínky způsobilosti opatření, kterými se provádějí projekty společného zájmu, na získání finanční pomoci Unie formou finančních nástrojů a grantů stanoveny v článku 15 nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro energetickou infrastrukturu].
4. V odvětví telekomunikací jsou pro získání finanční pomoci Unie formou grantu, zadávání veřejných zakázek a finančních nástrojů podle tohoto nařízení způsobilá všechna opatření, jimiž se provádějí projekty společného zájmu, a podpůrná opatření programu stanovená v příloze nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro INFSO].

KAPITOLA III GRANTY

Článek 8

Forma grantů a způsobilé náklady

1. Granty poskytované podle tohoto nařízení mohou mít jednu z forem stanovených v článku XXX nařízení (EU) č. XXX/2012 [nové finanční nařízení].

Formu grantů, které lze využít na financování dotčených opatření, stanoví pracovní programy.

2. Výdaje mohou být způsobilé ode dne, kdy byla podána žádost o pomoc. [Výdaje na opatření z projektů zahrnutých do prvního víceletého programu mohou být způsobilé od 1. ledna 2014].
3. Způsobilé mohou být pouze výdaje vzniklé v členských státech, s výjimkou případů, kdy projekt veřejného zájmu zahrnuje i území třetích zemí a kdy je opatření nezbytně nutné pro dosažení cílů daného projektu.
4. Náklady na vybavení a infrastrukturu, se kterými příjemce nakládá jako s kapitálovými výdaji, mohou být způsobilé až v plné své výši.
5. Výdaje související s ekologickými studii o ochraně životního prostředí a o souladu s *acquis* Unie mohou být způsobilé.
6. Výdaje související s nákupem pozemků se za způsobilé náklady nepovažují.

7. DPH se za způsobilý náklad nepovažuje.
8. Pravidla způsobilosti nákladů vzniklých příjemcům se obdobným způsobem uplatní i na náklady vzniklé provádějícím subjektům.

Článek 9 Podmínky účasti

1. Návrhy může předkládat jeden nebo více členských států, mezinárodních organizací, společných podniků nebo veřejných či soukromých podniků nebo orgánů zřízených v členských státech.
2. Pro tento účel mohou být návrhy podávány subjekty, které podle platného vnitrostátního práva nemají právní subjektivitu, pokud jejich zástupci mají způsobilost činit právní úkony jejich jménem a jsou schopni nabídnout záruku ochrany finančních zájmů Unie odpovídající záruce ochrany nabízené právníckými osobami.
3. Návrhy předložené fyzickými osobami nejsou způsobilé.
4. V případech, kdy je třeba dosáhnout cílů daného projektu společného zájmu, mohou se opatření přispívajících k projektům obecného zájmu účastnit také třetí země a subjekty zřízené ve třetích zemích.

Nemají však nárok na získání finančních prostředků podle tohoto nařízení, s výjimkou případů, kdy je to nezbytné pro dosažení cílů daného projektu obecného zájmu.

Finanční prostředky čerpané podle tohoto nařízení lze – je-li to zapotřebí pro efektivnější provádění příslušných opatření, jež přispívají k projektům společného zájmu ve třetích zemích podle nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T], (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-E], (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro energetickou infrastrukturu] a XXX/2012 [hlavní směry pro INFSO] – spojit s finančními prostředky, na něž se vztahují jiná příslušná nařízení Unie. V takovém případě může Komise prováděcím aktem rozhodnout o jednotném souboru pravidel, jež by se měla na provádění vztahovat.

5. S výjimkou žádostí o grant v oblasti telekomunikací a v oblasti dopravy v případě uspořádání letového provozu se ke všem návrhům připojí dohoda členských států, kterých se příslušné opatření dotýká.
6. Dodatečná konkrétní pravidla pro předkládání návrhů mohou být stanovena ve víceletých a ročních pracovních programech.

Článek 10 Míra financování

1. S výjimkou případů uvedených v článku XXX nařízení (EU) č. XXXX/2012 [nové finanční nařízení] se návrhy vybírají prostřednictvím výzev k předkládání návrhů na základě pracovních programů uvedených v článku 17.
2. V oblasti dopravy:

- a) ve vztahu ke grantům na studie nepřekročí výše finanční pomoci Unie 50 % způsobilých nákladů;
 - b) ve vztahu ke grantům na práce:
 - i) železnice a vnitrozemské vodní cesty: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 20 % způsobilých nákladů; míru financování lze zvýšit na 30 % u opatření řešících úzká místa; míru financování lze zvýšit na 40 % u opatření týkajících se přeshraničních úseků;
 - ii) vnitrozemské dopravní připojení k přístavům a letištím, opatření ke snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy modernizací stávajícího vozového parku i rozvojem přístavů a multimodálních platform: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 20 % způsobilých nákladů;
 - c) ve vztahu ke grantům na systémy a služby řízení dopravy:
 - i) evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS): výše finanční pomoci Unie nepřekročí 50 % způsobilých nákladů;
 - ii) systémy řízení dopravy, služby nákladní dopravy, bezpečná parkoviště na hlavní silniční síti i opatření na podporu rozvoje mořských dálnic: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 20 % způsobilých nákladů.
3. V oblasti energetiky:
- a) výše finanční pomoci Unie nepřekročí 50 % způsobilých nákladů na studie a/nebo práce;
 - b) míru spolufinancování lze zvýšit až na 80 % u opatření, která na základě důkazů uvedených v čl. 15 odst. 2 písm. a) nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro energetickou infrastrukturu] zajišťují vysoký stupeň regionální nebo celounijní bezpečnosti dodávek, posilují solidaritu Unie nebo zahrnují vysoce inovativní řešení.
4. V oblasti telekomunikací:
- a) opatření v oblasti širokopásmových sítí: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 50 % způsobilých nákladů;
 - b) opatření v oblasti obecných služeb: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 75 % způsobilých nákladů;
 - c) platformy hlavních služeb se obvykle financují zadáním veřejné zakázky. Ve výjimečných případech se mohou financovat grantem pokrývajícím až 100 % způsobilých nákladů, aniž je tím dotčena zásada spolufinancování;
 - d) podpůrná opatření programu včetně mapování infrastruktury, párování a technické pomoci: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 75 % způsobilých nákladů.
5. Výše uvedené míry spolufinancování mohou být navýšeny až o 10 procentních bodů u opatření, která mají meziodvětvové synergie, dosahují cílů zmírnění klimatu, zvyšují odolnost

vůči klimatu nebo snižují emise skleníkových plynů. Toto navýšení by se nemělo vztahovat na míru spolufinancování uvedenou v článku 11.

6. Výše finanční pomoci přidělené na vybraná opatření bude modulována na základě analýzy nákladů a přínosů u každého projektu, dostupnosti rozpočtových zdrojů a potřeby maximalizovat pákový efekt finančních prostředků EU.

Článek 11

Zvláštní výzvy pro finanční prostředky přesunuté z Fondu soudržnosti v oblasti dopravy

1. Pokud jde o částku 10 000 000 000 EUR přesunutou z Fondu soudržnosti [nařízení XXX článek XX], která má být vynaložena v členských státech způsobilých čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti, zahájí se výhradně v těchto členských státech zvláštní výzvy pro projekty, kterými se provádí hlavní síť.
2. Na tyto zvláštní výzvy se uplatňují pravidla tohoto nařízení platná pro odvětví dopravy. Při provádění těchto výzev se nejvíce upřednostňují projekty zohledňující vnitrostátní prostředky přidělené v rámci Fondu soudržnosti.
3. Odchylně od článku 10 a vzhledem k částce 10 000 000 000 EUR přesunuté z Fondu soudržnosti [nařízení XXX článek XX], jež má být vynaložena v členských státech způsobilých čerpat finanční prostředky z Fondu soudržnosti, odpovídají nejvyšší míry financování těm, které stanoví článek 22 a čl. 110 odst. 3 nařízení (EU) č. XXX/2012 [nařízení o společných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu, Fondu soudržnosti, Evropského zemědělského fondu pro rozvoj venkova a Evropského námořního a rybářského fondu, jichž se týká společný strategický rámec, o obecných ustanoveních ohledně Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1083/2006⁴⁵] pro tato opatření týkající se:
 - a) grantů na studie,
 - b) grantů na práce:
 - i) železnice a vnitrostátní vodní cesty;
 - ii) opatření na podporu přeshraničních silničních úseků;
 - iii) vnitrozemské dopravní připojení k přístavům a letištím, rozvoj multimodálních platforem a rozvoj přístavů;
 - c) grantů na systémy a služby řízení dopravy:
 - i) evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS);
 - ii) systémy řízení dopravy.

⁴⁵ KOM(2011) 615 v konečném znění.

Článek 12
Zrušení, snížení, pozastavení a ukončení grantu

1. S výjimkou řádně odůvodněných případů Komise zruší finanční pomoc poskytnutou na opatření, jež nebyla zahájena do jednoho roku ode dne zahájení opatření stanoveného v podmínkách poskytnutí finanční pomoci.
2. Komise může pozastavit, snížit a zpětně získat nebo ukončit finanční pomoc za podmínek stanovených v nařízení (EU) č. XXX/2012 [nové finanční nařízení] zejména:
 - a) v případě nesrovnalosti, k níž dojde při provádění opatření z hlediska ustanovení práva Unie;
 - b) v případě nedodržení podmínek, kterými se poskytnutí grantu řídí, zejména dojde-li bez schválení Komise k významné změně ovlivňující povahu projektu nebo opatření;
 - c) po zhodnocení pokroku projektu, zejména v případě značných zpoždění při provádění opatření.
3. Komise může požadovat vrácení poskytnuté finanční pomoci, pokud do dvou let ode dne dokončení stanoveného v podmínkách pro poskytnutí finanční pomoci nebylo provádění opatření, na něž byla daná finanční pomoc poskytnuta, dokončeno.
4. Dříve než Komise přijme některé rozhodnutí podle odstavce 1, 2 a 3, přezkoumá aktuální případ a informuje dotčené příjemce tak, aby mohli předložit svá zjištění ve stanovené lhůtě.

KAPITOLA IV
ZADÁVÁNÍ VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK

Článek 13
Zadávání veřejných zakázek

1. Postupy zadávání veřejných zakázek, které provádí Komise či jeden z orgánů uvedených v čl. 6 odst. 2 jejím jménem nebo společně s členskými státy:
 - a) mohou stanovit zvláštní podmínky, např. místo výkonu činností zadaných formou veřejné zakázky, jsou-li tyto podmínky řádně odůvodněny cíli opatření a za předpokladu, že tyto podmínky nejsou v rozporu s pravidly pro zadávání veřejných zakázek;
 - b) mohou v rámci jednoho postupu umožnit udělení většího počtu zakázek („zajištění z více zdrojů“).
2. V řádně odůvodněných případech, kdy je to navíc nutné k provedení opatření, se ustanovení odstavce 1 může vztahovat i na postupy zadávání veřejných zakázek uskutečňované příjemci grantů.

KAPITOLA V

FINANČNÍ NÁSTROJE

Článek 14

Druhy finančních nástrojů

1. Za účelem usnadnění přístupu k financování subjektům provádějícím opatření, jež přispívají k projektům společného zájmu vymezeným v nařízeních (EU) č. XXXX/2012, (EU) č. XXX 2012 a (EU) č. XXX/2012 a k dosažení jejich cílů, lze použít finanční nástroje stanovené v souladu s hlavou VIII nařízení (ES) č. XXXX/2012 [nové finanční nařízení z roku 2012]. Finanční nástroje vycházejí z předběžného hodnocení nedokonalostí trhu nebo neoptimálních investičních situací a investičních potřeb.
2. Finanční nástroje vytvořené na základě nařízení (ES) č. 680/2007 lze případně sloučit s nástroji, jež byly vytvořeny v rámci nástroje pro propojení Evropy.
3. Lze využít tyto finanční nástroje:
 - a) kapitálové nástroje, např. investiční fondy, které se zaměřují na poskytování rizikového kapitálu na opatření, jež přispívají k projektům společného zájmu;
 - b) půjčky a/nebo záruky, jejichž poskytnutí je usnadněno nástroji pro sdílení rizik, včetně podpůrných mechanismů na projektové dluhopisy, které vydá finanční instituce ze svých vlastních zdrojů s příspěvkem Unie na vytvoření rezerv a/nebo přidělování kapitálu,
 - c) jakékoliv jiné finanční nástroje.

Článek 15

Podmínky pro udělování finanční pomoci prostřednictvím finančních nástrojů

1. Opatření podporovaná prostřednictvím finančních nástrojů se vyberou na základě zásady „kdo dřív přijde, je dřív na radě“, přičemž se u nich bude usilovat o odvětvovou diverzifikaci v souladu s články 3 a 4 i o postupnou zeměpisnou diverzifikaci napříč členskými státy.
2. Unie, kterýkoliv členský stát či jiní investoři mohou kromě příspěvků získaných využitím finančních nástrojů poskytnout finanční pomoc za předpokladu, že Komise odsouhlasí změny kritérií způsobilosti opatření či investiční strategie příslušného nástroje, jichž může být vzhledem k dodatečnému příspěvku zapotřebí.
3. Cílem finančních nástrojů je uchování hodnoty aktiv poskytnutých z rozpočtu Unie. Mohou vytvářet přijatelné výnosy tak, aby naplnily cíle jiných parterů či investorů.
4. Finanční nástroje lze kombinovat s granty financovanými z rozpočtu Unie, a to i podle ustanovení tohoto nařízení.
5. Pracovní programy mohou stanovit další podmínky podle konkrétních potřeb odvětví.

6. V souladu s čl. 18 odst. 2 nařízení (EU) č. XXXX/2012 [nové finanční nařízení] se výnosy a splátky vytvořené konkrétním finančním nástrojem připíší tomuto finančnímu nástroji. U finančních nástrojů, které byly vytvořeny v rámci víceletého finančního rámce na období 2007–2013, se výnosy a splátky vytvořené operacemi zahájenými v daném období připíší finančnímu nástroji v období 2014–2020.

Článek 16
Opatření ve třetích zemích

Finančními nástroji je možné podpořit opatření ve třetích zemích v případě, že je to nezbytné pro provedení projektu společného zájmu.

KAPITOLA VI **PLÁNOVÁNÍ, PROVÁDĚNÍ A KONTROLA**

Článek 17
Víceleté a/nebo roční pracovní programy

1. Komise přijme víceleté a roční pracovní programy pro jednotlivá odvětví. Komise také může přijmout víceleté a roční pracovní programy pro více než jedno odvětví. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2.
2. Víceletý pracovní program se přezkoumává vždy alespoň v polovině období. Bude-li to nutné, Komise víceletý pracovní program reviduje prováděcím aktem. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 24 odst. 2.
3. Pro projekty společného zájmu, které jsou uvedeny v části I přílohy tohoto nařízení, se v oblasti dopravy přijme společný víceletý pracovní program.

Výše finančního krytí se pohybuje v rozmezí od 80 do 85 % rozpočtových prostředků uvedených v čl. 5 odst. 1 písm. a).

4. Víceleté pracovní programy v oblasti energetiky a telekomunikací poskytnou strategickou orientaci v oblasti projektů společného zájmu, přičemž mohou zahrnovat i konkrétní projekty společného zájmu.
5. Pro projekty společného zájmu, které nejsou zahrnuty do víceletého programu, se v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací přijmou odvětvové roční pracovní programy.
6. V souladu s postupem podle odstavce 1 stanoví Komise při vytváření víceletých a odvětvových ročních pracovních programů kritéria pro výběr a udělení v souladu s cíli a prioritami stanovenými:
 - a) pro dopravu v nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
 - b) pro energetiku v nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro transevropskou energetickou infrastrukturu];

- c) pro telekomunikace v nařízení (EU) č. XXXX/2012 [hlavní směry pro INFSO].
7. Pracovní programy jsou koordinovány tak, aby se využily synergie mezi odvětvím dopravy, energetiky a telekomunikací, a to zvláště v oblastech, jako jsou inteligentní energetické sítě, elektrická mobilita, inteligentní a udržitelné dopravní systémy nebo společné omezování vlastnických práv třetích osob. Může být přijata víceodvětvová výzva k podávání nabídek.

Článek 18 *Roční splátky*

Rozpočtové závazky mohou být rozděleny do ročních splátek. Pokud tomu tak je, přidělí Komise na závazek každý rok roční splátky, a to s ohledem na pokrok opatření, která získají finanční pomoc, předpokládané potřeby a rozpočtové možnosti.

Orientační harmonogram přidělování jednotlivých ročních splátek na závazek se sděluje příjemcům grantů, a pokud se vztahuje i na finanční nástroje, také dotčeným finančním institucím.

Článek 19 *Přenos ročních prostředků*

Prostředky, které nebyly použity do konce rozpočtového roku, do něhož byly zahrnuty, se automaticky přenášejí do následujícího roku.

[Článek 20 *Akty v přenesené pravomoci*

Komise je zmocněna k přijímání aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 25, pokud jde o doplnění nebo změny seznamů uvedených v příloze.]

Článek 21 *Povinnosti příjemců a členských států*

Aniž jsou dotčeny povinnosti příjemců vyplývající z podmínek udělování grantů, příjemci a členské státy vyvinou v oblasti své působnosti veškeré úsilí k provedení projektů společného zájmu, které získají finanční pomoc Unie udělovanou podle tohoto nařízení.

Členské státy vykonávají u projektů souvisejících s odvětvím dopravy a energetiky v úzké spolupráci s Komisí technické monitorování a finanční kontrolu opatření a potvrzují skutečný stav a soulad výdajů vynaložených v souvislosti s projekty nebo částmi projektů. Členské státy mohou při kontrolách na místě požádat o účast Komise.

Zvláště v oblasti telekomunikací vynaloží vnitrostátní regulační orgány veškeré úsilí na zajištění nezbytné právní jistoty a investičních podmínek napomáhajících provádění projektů, které získají finanční pomoc Unie podle tohoto nařízení.

Členské státy průběžně informují Komisi, případně prostřednictvím interaktivních zeměpisných a technických informačních systémů, kterým je v případě transevropské dopravní sítě systém TENtec, o pokroku dosaženém při provádění projektů společného zájmu a investicích uskutečněných za tímto účelem, včetně výše podpory využitě na dosažení cílů v oblasti změny klimatu.

Článek 22

Soulad s politikami a právními předpisy Unie

Podle tohoto nařízení lze financovat pouze opatření, která jsou ve shodě s právem Unie a v souladu s jejími příslušnými politikami.

Článek 23

Ochrana finančních zájmů Unie

1. Komise přijme vhodná opatření k zajištění toho, aby v případě, že jsou prováděna opatření financovaná podle tohoto nařízení, byly finanční zájmy Unie chráněny uplatněním preventivních opatření proti podvodům, korupci a jakýmkoliv jiným protiprávním činnostem, pomocí účinných kontrol, a jsou-li zjištěny nesrovnalosti, získáním neoprávněně vyplacených částek zpět a případně uplatněním účinných, přiměřených a odrazujících sankcí.
2. Komise nebo její zástupci a Účetní dvůr mají pravomoc provádět u všech příjemců grantů, prováděcích orgánů, dodavatelů a subdodavatelů, kteří získali finanční prostředky Unie, audit na základě dokumentů i audit na místě.
3. Evropský úřad pro boj proti podvodům je oprávněn provádět kontroly a inspekce na místě u hospodářských subjektů, které jsou přímo či nepřímo tímto financováním dotčeny, v souladu s postupy stanovenými v nařízení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ze dne 11. listopadu 1996 o kontrolách a inspekcích na místě prováděných Komisí za účelem ochrany finančních zájmů Evropských společenství proti podvodům a jiným nesrovnalostem⁴⁶ s cílem zjistit, zda došlo k podvodu, korupci či jiné nezákonné činnosti ovlivňující finanční zájmy Unie v souvislosti s grantovou dohodou či rozhodnutím o poskytnutí grantu nebo smlouvou týkající se financování Unie.
4. Aniž jsou dotčeny předchozí odstavce, dohody o spolupráci se třetími zeměmi a mezinárodními organizacemi a grantové dohody a rozhodnutí o poskytnutí grantu a smlouvy vyplývající z provádění tohoto nařízení Komisí, Účetní dvůr a Evropský úřad pro boj proti podvodům k provádění těchto auditů a kontrol a inspekcí na místě výslovně opravňují.

HLAVA II

OBECNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

⁴⁶ Úř. věst. L 292, 15.11.1996, s. 2.

Článek 24

Výbory

1. Komisi je nápomocen koordinační výbor pro nástroj pro propojení Evropy. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Výbor zajistí horizontální přehled pracovních programů uvedených v článku 18 s cílem zajistit jednotnost a to, aby mezi odvětvími byly označeny a využívány synergie.

Článek 25

Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci svěřená Komisi podléhá podmínkám stanoveným v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v článku 20 je svěřena Komisi na dobu neurčitou ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 20 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 20 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 26

Hodnocení

1. Nejpozději do poloviny roku 2018 vypracuje Komise hodnotící zprávu o dosažení cílů všech opatření (na úrovni výsledků a dopadů), účinnosti využívání zdrojů a jejich evropské přidané hodnoty, a to s ohledem na rozhodnutí o obnovení, změně nebo pozastavení těchto opatření. Hodnocení se navíc zaměří na prostor ke zjednodušení, na vnitřní a vnější soudržnost, na trvalou relevantnost všech cílů, jakož i na příspěvek opatření k naplňování priorit Unie v oblasti inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění. Hodnocení zohlední také výsledky hodnocení dlouhodobého dopadu předcházejících opatření.
2. Komise provede následné hodnocení v úzké spolupráci s členskými státy a příjemci. Následné hodnocení se zaměří na účelnost a účinnost nástroje pro propojení Evropy a jeho dopad na

hospodářskou, sociální a územní soudržnost, jakož i na příspěvek k naplňování priorit Unie v oblasti inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění a rozsah a výsledky podpory využití k dosažení cílů v oblasti změny klimatu. Následné hodnocení se promítne do rozhodnutí o možném obnovení, změně nebo pozastavení následného opatření.

3. Hodnocení zohlední pokrok vzhledem k ukazatelům výkonnosti podle článků 3 a 4.
4. Komise sdělí závěry těchto hodnocení Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů.
5. Komise a členské státy mohou za pomoci dalších případných příjemců provést hodnocení metod uskutečňování projektů, jakož i dopadu jejich provedení, s cílem posoudit, zda bylo dosaženo cílů včetně cílů týkajících se ochrany životního prostředí.
6. Komise může požádat přijímající členský stát, jehož se dotýká projekt společného zájmu, aby předložil konkrétní hodnocení opatření a souvisejících projektů financovaných podle tohoto nařízení nebo aby jí při hodnocení těchto opatření případně poskytl informace a pomoc, jež jsou k hodnocení těchto projektů nezbytné.

Článek 27

Informace, komunikace a publicita

1. Příjemci a případně dotčené členské státy zajistí, aby se pomoci poskytnuté podle tohoto nařízení dostalo náležité publicity s cílem informovat veřejnost o úloze Unie při provádění projektů.
2. Komise uspořádá k projektům nástroje pro propojení Evropy a jejich výsledkům komunikační a informační akce. Z rozpočtu vyčleněného na komunikaci podle tohoto nařízení se nadto rovněž uhradí komunikace orgánů EU o politických prioritách Unie⁴⁷.

Článek 28

Přechodná ustanovení

Tímto nařízením nejsou dotčeny pokračování ani změny, včetně úplného nebo částečného zrušení dotčených projektů až do jejich ukončení nebo finanční pomoci poskytnuté Komisí na základě nařízení (ES) č. 2236/95 a (ES) č. 680/2007 nebo na základě jiného právního předpisu, jenž se na tuto pomoc vztahuje k 31. prosinci 2013, které se na dotčená opatření vztahují i nadále až do svého ukončení.

Článek 29

Zrušení

Aniž je dotčen článek 28 tohoto nařízení, zrušuje se s účinkem ode dne 1. ledna 2014 nařízení (ES) č. 680/2007.

⁴⁷ Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Rozpočet – Evropa 2020, část II (Politické informační listy), KOM(2011) 500 v konečném znění, ze dne 29. června 2011, s. 7.

Článek 30
Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 1. ledna 2014.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne [...].

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

PŘÍLOHA

ČÁST I: SEZNAM PŘEDEM URČENÝCH PROJEKTŮ TÝKAJÍCÍCH SE HLAVNÍ SÍTĚ V OBLASTI DOPRAVY

a) Horizontální priority

Inovační řízení a služby	<i>Jednotné evropské nebe – SESAR</i>
Inovační řízení a služby	<i>Systémy řízení dopravy po silnici, železnici a vnitrozemských vodních cestách (ITS, ERTMS a RIS)</i>
Inovační řízení a služby	<i>Přístavy a letiště hlavní sítě</i>

Koridory hlavní sítě

1. Baltsko-jaderský koridor

Helsinky – Tallinn – Riga – Kaunas – Varšava – Katovice
Gdyně – Katovice

Katovice – Ostrava – Brno – Vídeň

Katovice – Žilina – Bratislava – Vídeň

Vídeň – Štýrský Hradec – Klagenfurt – Villach – Udine – Benátky – Boloňa – Ravenna

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Helsinky – Tallinn	přístavy, mořské dálnice	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem a jejich propojení, mořské dálnice (včetně kapacity lámání ledu)
Tallinn – Riga – Kaunas – Varšava	železniční	(podrobné) studie pro novou trať plně interoperabilní s rozchodem UIC; práce na nové trati budou zahájeny do roku 2020; propojení železnice s letišti/přístavy.
Gdyně – Katovice	železniční	modernizace
Gdyně, Gdaňsk	přístavy	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem
Varšava – Katovice	železniční	modernizace
Katovice – Ostrava – Brno – Vídeň a Katovice – Žilina – Bratislava – Vídeň	železniční	modernizace, zejména přeshraniční úseky Polsko-ČR, Polsko-Slovensko a Slovensko-Rakousko; (další) rozvoj multimodálních platforem

Vídeň – Štýrský Hradec – Klagenfurt – Udine – Benátky – Ravenna	železniční	probíhají modernizace a práce; (další) rozvoj multimodálních platforem
Terst, Benátky, Ravenna	přístavy	propojení přístavů, (další) rozvoj multimodálních platforem

2. Varšava – Berlín – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

Běloruská hranice – Varšava – Poznaň – Frankfurt nad Odrou – Berlín – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Běloruská hranice – Varšava – Poznaň – německá hranice	železniční	modernizace stávající trati, studie pro vysokorychlostní železnici
Polská hranice – Berlín – Hannover – Amsterdam/Rotterdam	železniční	modernizace několika úseků (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlín)
Západoněmecké kanály, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg – Berlín	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Zdymadla v Amsterdamu	vnitrozemské vodní cesty	probíhají studie
Felixstowe – Midlands	železnice, přístav, multimodální platformy	propojení přístavů a multimodální platformy

3. Středomořský koridor

Algeciras – Madrid – Tarragona
 Sevilla – Valencie – Tarragona
 Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Turín – Milán – Benátky – Lublaň – Budapešť – ukrajinská hranice

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Algeciras – Madrid	železniční	probíhají studie, práce mají být zahájeny do roku 2015 a dokončeny v roce 2020
Sevilla – Antequera – Granada – Almería – Cartagena – Murcia – Alicante – Valencie	železniční	studie a práce

Valencie – Tarragona – Barcelona	železniční	výstavba mezi roky 2014–2020
Barcelona	přístav	propojení železnice s přístavem a letištěm
Barcelona – Perpignan	železniční	přeshraniční úsek, probíhají práce, nová trať má být dokončena do roku 2015, modernizace stávající trati
Perpignan – Montpellier	železniční	obchvat Nîmes – Montpellier bude v provozu v roce 2017, Montpellier – Perpignan v roce 2020
Lyon – Turín	železniční	přeshraniční úsek, práce na tunelu budou zahájeny do roku 2020; studie přístupových tratí
Milán – Brescia	železniční	částečná modernizace, částečně nová vysokorychlostní trať
Brescia – Benátky – Terst	železniční	práce začnou do roku 2014 na několika úsecích
Milán – Mantova – Benátky - Terst	vnitrozemské vodní cesty	studie, modernizace, práce
Terst – Divača	železniční	probíhají studie a částečná modernizace; přeshraniční úsek bude realizován až po roce 2020
Koper – Divača – Lublaň – Maribor	železniční	studie a modernizace/částečně nová trať
Lublaňský uzel	železniční	železniční uzel Lublaň, včetně multimodální platformy; propojení železnice s letištěm
Maribor – Zalău	železniční	přeshraniční úsek: studie, práce budou zahájeny do roku 2020
Boba – Székesfehérvár	železniční	modernizace
Budapešť – Miskolc – ukrajinská hranice	železniční	modernizace

4. Hamburk – Rožtoky – Burgas/turecká hranice – Piraeus – Lefkosia

Hamburk/Rožtoky – Berlín – Praha – Brno – Bratislava – Budapešť – Arad – Temešvár – Sofie
Sofie – Burgas/turecká hranice
Sofie – Soluň – Piraeus – Limassol – Lefkosia

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Drážďany – Praha	železniční	studie pro vysokorychlostní železnici

Praha	železniční	modernizace, obchvat pro nákladní dopravu, železniční spojení na letiště
Hamburk – Drážďany – Praha – Pardubice	vnitrozemské vodní cesty	modernizace na Labi
Zdymadla v Děčíně	vnitrozemské vodní cesty	studie
Břeclav – Bratislava	železniční	přeshraniční úsek, modernizace
Bratislava – Hegyeshalom	železniční	přeshraniční úsek, modernizace
Budapešť – Arad – Temešvár – Calafat	železniční	modernizace v Maďarsku téměř dokončena, v Rumunsku probíhá
Vidin – Sofie – Burgas/turecká hranice Sofie – Soluň – Athény/Piraeus	železniční	studie a práce na trati Vidin – Sofie – Soluň; modernizace na trati Sofie – Burgas/turecká hranice
Athény/Piraeus – Limassol	mořské dálnice	kapacita přístavu a spojení s vnitrozemím
Limassol – Lefkosia	přístavy, multimodální platformy	modernizace modálního propojení

5. Helsinky – Valletta

Helsinky – Turku – Stockholm – Malmö – Kodaň – Fehmarn – Hamburk – Hannover
Brémy – Hannover – Norimberk – Mnichov – Brenner – Verona – Boloňa – Řím – Neapol – Bari
Neapol – Palermo – Valletta

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Kotka/Hamina – Helsinky	přístav, železnice	spojení přístavu s vnitrozemím, modernizace železnice
Helsinky	železniční	spojení letiště se železnicí
Ruská hranice – Helsinky	železniční	probíhají práce
Turku – Stockholm	přístavy, mořské dálnice	spojení přístavu s vnitrozemím, kapacita lámání ledu
Stockholm – Malmö (severský trojúhelník)	železniční	probíhají práce na konkrétních úsecích

Fehmarn	železniční	probíhají studie, stavební práce na pevném spojení přes Fehmarn Belt v letech 2014 až 2020
Kodaň – Hamburk přes Fehmarn: přístupové cesty	železniční	dánské přístupové cesty mají být dokončeny do roku 2020, německé přístupové cesty mají být dokončeny ve dvou fázích (2020–2027)
Hamburk/Brémy – Hannover	železniční	práce mají být zahájeny do roku 2020
Mnichov – Wörgl	železniční	přístup k Brennerskému tunelu a přeshraniční úsek: studie
Brennerský tunel	železniční	studie a práce
Fortezza – Verona	železniční	studie a práce
Neapol – Bari	železniční	studie a práce
Neapol – Reggio Calabria	železniční	modernizace
Messina – Palermo	železniční	modernizace (zbývající úseky)
Palermo – Valletta	přístavy, mořské dálnice	spojení přístavu s vnitrozemím
Valletta – Marsaxlokk	přístav, letiště	mají být zavedeny systémy řízení dopravy, modernizace modálních propojení

6. Janov – Rotterdam

Janov – Milán/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basilej – Mannheim – Kolín
Kolín – Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam
Kolín – Lutych – Brusel – Zeebrugge

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Janov – Milán/Novara – švýcarská hranice	železniční	studie; práce budou zahájeny do roku 2020
Basilej – Rotterdam/Amsterdam/Antverpy	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Karlsruhe – Basilej	železniční	práce mají být dokončeny do konce roku 2020
Frankfurt – Mannheim	železniční	probíhají studie

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	železniční	práce mají být dokončeny do roku 2017
Zeebrugge	přístav	zdymadla: probíhají studie

7. Lisabon – Štrasburk

Sines/Lisabon – Madrid – Valladolid
Lisabon – Aveiro – Oporto
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paříž – Mannheim/Štrasburk

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Vysokorychlostní železnice Sines/Lisabon – Madrid	železnice, přístavy	probíhají studie a práce, modernizace modálního propojení přístavů Sines/Lisabon
Vysokorychlostní železnice Porto – Lisabon	železniční	probíhají studie
Železniční spojení Aveiro – Španělsko	železniční	přeshraniční: probíhají práce
Železniční spojení Bergara – San Sebastián – Bayonne	železniční	dokončení se očekává ve Španělsku do roku 2016 a ve Francii do roku 2020
Bayonne – Bordeaux	železniční	probíhá veřejná konzultace
Tours – Bordeaux	železniční	probíhají práce
Paříž	železniční	jižní vysokorychlostní obchvat
Baudrecourt – Mannheim	železniční	modernizace
Baudrecourt – Štrasburk	železniční	probíhají práce, které mají být dokončeny do roku 2016

8. Dublin – Londýn – Paříž – Brusel

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham
Glasgow/Edinburgh – Birmingham
Birmingham – Londýn – Lille – Brusel
Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paříž
Londýn – Dover – Calais – Paříž

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Dublin – Belfast	železniční	modernizace; propojovací vedení pro Dublin (DART)

Glasgow – Edinburgh	železniční	modernizace
Vysokorychlostní 2	železniční	studie
Swansea – Cardiff – Bristol – Londýn	železniční	modernizace
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	přístavy	spojení s vnitrozemím
Le Havre – Paříž	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Le Havre – Paříž	železniční	studie
Calais – Paříž	železniční	předběžné studie

9. Amsterdam – Basilej/Lyon – Marseille

Amsterdam – Rotterdam – Antverpy – Brusel – Lucembursko
 Lucembursko – Dijon – Lyon
 Lucembursko – Štrasburk – Basilej

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Mása	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Albertkanaal	vnitrozemské vodní cesty	modernizace
Terneuzen	námořní	zdymadla: probíhají studie
Terneuzen – Gent	vnitrozemské vodní cesty	studie, modernizace
Antverpy	námořní, přístav	zdymadla: probíhají studie, přístav: spojení s vnitrozemím
Kanál Seina – Escaut	vnitrozemské vodní cesty	návrh dokončen, zahájen soutěžní dialog, celkové dokončení do roku 2018
Modernizace vodních cest ve Valonsku	vnitrozemské vodní cesty	studie, modernizace
Brusel – Lucembursko – Štrasburk	železniční	probíhají práce
Štrasburk – Mulhouse – Basilej	železniční	modernizace

Železniční spojení Lucemburk – Dijon – Lyon (TGV Rýn – Rhône)	železniční	studie a práce
Lyon	železniční	východní obchvat: studie a práce
Kanál Savona – Mosela/Rýn	vnitrozemské vodní cesty	probíhají předběžné studie
Rhône	vnitrozemské vodní cesty	modernizace

10. Štrasburk – Dunajský koridor

Štrasburk – Stuttgart – Mnichov – Wels/Linec
 Štrasburk – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Norimberk – Řezno – Pasov – Wels/Linec
 Wels/Linec – Vídeň – Budapešť – Arad – Brašov – Bukurešť – Konstanca – Sulina

Předem určené úseky	Obor dopravy	Popis/údaje
Železniční spojení Štrasburk – Kehl Appenweier	železniční	práce na propojení s Appenweier
Karlsruhe – Stuttgart – Mnichov	železniční	probíhají studie a práce
Mnichov – Mühlendorf – Freilassing – Salcburk	železniční	probíhají studie a práce
Salcburk – Wels	železniční	studie
Norimberk – Řezno – Pasov – Wels	železniční	studie; částečně probíhají práce
Železniční spojení Wels – Vídeň	železniční	dokončení se očekává do roku 2017
Vídeň – Budapešť	železniční	studie pro vysokorychlostní železnici (Maďarsko)
Arad – Brašov – Bukurešť – Konstanca	železniční	modernizace konkrétních úseků; studie pro vysokorychlostní železnici
Mohan – kanál Mohan-Dunaj – Dunaj	vnitrozemské vodní cesty	studie a práce na některých úsecích a úzkých místech; přístavy na vnitrozemských vodních cestách: spojení s vnitrozemím
Konstanca	přístav	spojení s vnitrozemím

b) Další úseky hlavní sítě

Sofie – makedonská hranice	přeshraniční	železniční	probíhají studie
Sofie – srbská hranice	přeshraniční	železniční	probíhají studie
Temešvár – srbská hranice	přeshraniční	železniční	probíhají studie
Mnichov – Praha	přeshraniční	železniční	studie
Norimberk – Praha	přeshraniční	železniční	studie
Vratislav – Drážďany	přeshraniční	železniční	modernizace
Vratislav – Praha	přeshraniční	železniční	studie
Štýrský Hradec – Maribor – Pragersko	přeshraniční	železniční	studie
Botnický koridor: Lulea – Oulu	přeshraniční	železniční	studie a práce
Severozápadní Španělsko a Portugalsko	úzké místo	železniční	probíhají práce
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlín	úzké místo	železniční	studie
Halle – Lipsko – Norimberk	úzké místo	železniční	probíhají práce, které mají být dokončeny do roku 2017
Železnice Egnathia	úzké místo	železniční	probíhají studie
Vnitrozemské vodní cesty Dunkerque – Lille	úzké místo	vnitrozemské vodní cesty	probíhají studie
Paralelní vysokorychlostní železniční trat' Paříž – Lyon	úzké místo	železniční	probíhají předběžné studie
Sundsvall – Umea – Lulea	úzké místo	železniční	studie a práce
Malmö – Göteborg	jiná hlavní síť	železniční	práce
Botnický záliv – Kiruna – norská hranice	jiná hlavní síť	železniční	studie a práce
Železniční spojení Shannon – Cork – Dublin	jiná hlavní síť	železniční	probíhají studie
Železniční napojení do Wilhelmshaven a Bremerhaven	jiná hlavní síť	železniční	probíhají studie
Žilina – ukrajinská hranice	jiná hlavní síť	železniční	modernizace
Ventspils – Riga – ruská hranice	jiná hlavní síť	železniční	modernizace

Klaipeda – Kaunas – Vilnius – běloruská hranice	jiná hlavní síť	železniční	modernizace, přípojka na letiště
Katovice – Vratislav – německá hranice	jiná hlavní síť	železniční	modernizace
Marseille – Toulon – Nice – italská hranice	jiná hlavní síť	železniční	studie pro vysokorychlostní železnici
Bordeaux – Toulouse	jiná hlavní síť	železniční	studie pro vysokorychlostní železnici
Tampere – Oulu	jiná hlavní síť	železniční	modernizace úseků
Pamplona – Zaragoza – Sagunto	jiná hlavní síť	železniční	studie a práce

ČÁST II: SEZNAM PRIORITYNÍCH KORIDORŮ A OBLASTÍ V OBLASTI ENERGETICKÉ
INFRASTRUKTURY

a) Prioritní koridory		
	Cíl	Dotčené členské státy
1. Příbřežní elektrizační soustava v Severním moři („ NSOG “):	Vytvoření integrované příbřežní elektrizační soustavy v Severním moři, Irském moři, Lamanšském průlivu, Baltském moři a sousedních vodách pro účely přepravy elektřiny z obnovitelných zdrojů energie na moři do středisek spotřeby a skladování a za účelem zvýšení objemu přeshraniční výměny elektřiny	Belgie, Dánsko, Francie, Irsko, Lucembursko, Německo, Nizozemsko, Spojené království, Švédsko
2. Severojižní propojení elektrických sítí v jihozápadní Evropě („ NSI West Electricity “):	Výstavba propojení mezi členskými státy daného regionu a třetími zeměmi ve Středomoří, především za účelem začlenění elektřiny z obnovitelných zdrojů energie	Belgie, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Malta, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Spojené království, Španělsko
3. Severojižní propojení plynárenských sítí v západní Evropě	Zvyšování kapacit propojení pro přepravu plynu v západní	Belgie, Francie, Irsko, Itálie, Lucembursko, Malta, Německo, Nizozemsko, Portugalsko, Spojené

<p>(„NSI West Gas“):</p>	<p>Evropě po severojižní ose pro účely další diverzifikace tras dodávek a zlepšení možností dodávek plynu v krátkém termínu</p>	<p>království, Španělsko</p>
<p>4. Severojižní propojení elektrických sítí ve střední, východní a jihovýchodní Evropě („NSI East Electricity“):</p>	<p>Posílení propojení a vnitřních vedení v severojižním a východozápadním směru za účelem dokončení vnitřního trhu a začlenění produkce z obnovitelných zdrojů energie</p>	<p>Bulharsko, Česká republika, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko</p>
<p>5. Severojižní propojení plynárenských sítí ve střední, východní a jihovýchodní Evropě („NSI East Gas“):</p>	<p>Posílení regionálního propojení plynárenských sítí mezi oblastí Baltského moře, Jaderského a Egejského moře a Černého moře, zejména za účelem posílení diverzifikace a bezpečnosti dodávek plynu</p>	<p>Bulharsko, Česká republika, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko</p>
<p>6. Plán propojení baltského energetického trhu v odvětví elektřiny („BEMIP Electricity“):</p>	<p>Vytváření propojení mezi členskými státy v oblasti Baltského moře a posilování vnitřních infrastruktur</p>	<p>Dánsko, Estonsko, Finsko, Litva, Lotyšsko, Německo, Polsko, Švédsko</p>

	elektrizačních soustav s cílem ukončit izolaci pobaltských států a posílit tržní integraci v regionu	
7. Plán propojení baltského energetického trhu v odvětví plynu („ BEMIP Gas “):	Ukončení izolace tří pobaltských států a Finska odstraněním jejich závislosti na jediném dodavateli a zvýšením diverzifikace dodávek v oblasti Baltského moře	Dánsko, Estonsko, Finsko, Litva, Lotyšsko, Německo, Polsko, Švédsko
8. Jižní koridor pro přepravu plynu („ SGC “):	Přeprava plynu z povodí Kaspického moře, Střední Asie, Středního východu a východního Středomoří do Unie za účelem zvýšení diverzifikace dodávek plynu	Bulharsko, Česká republika, Francie, Itálie, Kypr, Maďarsko, Německo, Polsko, Rakousko, Rumunsko, Řecko, Slovensko, Slovinsko

b) Prioritní oblasti

	Cíl	Dotčené členské státy
Zavádění inteligentních sítí:	Urychlování procesu přijímání technologií inteligentních sítí v celé Unii s cílem účinně integrovat chování a jednání všech uživatelů napojených na elektrickou síť	všechny
Elektrické dálnice:	Vytvoření prvních elektrických dálnic do roku 2020 s cílem vybudovat systém elektrických dálnic v celé Unii	všechny

Přeshraniční síť pro přepravu oxidu uhličitého:	Příprava výstavby infrastruktury pro přepravu oxidu uhličitého mezi členskými státy s cílem zavést zařízení pro zachycování a ukládání oxidu uhličitého	všechny
---	---	---------

ČÁST III: SEZNAM PŘEDEEM URČENÝCH PRIORIT A OBLASTÍ INTERVENCE

V OBLASTI TELEKOMUNIKACÍ

a) Horizontální priority

Inovační řízení, mapování a služby

Technická pomoc a opatření k rozšíření projektu, je-li to nutné pro zavedení a správu, včetně projektového a investičního plánování a studií proveditelnosti.

Mapování celoevropské infrastruktury širokopásmového připojení s cílem zavést průběžné podrobné vyměřování a dokumentaci příslušných lokalit, analýzu omezení vlastnických práv třetích osob, posouzení možnosti modernizace stávajících zařízení atd.

Analýza dopadů na životní prostředí s přihlédnutím k nutnosti přizpůsobovat se klimatickým změnám a zmírňovat tyto změny a k odolnosti proti katastrofám

Podpůrná opatření a jiná podpůrná technická opatření	Opatření potřebná k přípravě provádění projektů společného zájmu nebo opatření přispívající k dosažení tohoto účelu, včetně přípravných studií, studií proveditelnosti, hodnotících a validačních studií, a veškerá ostatní podpůrná opatření technické povahy, včetně předchozích opatření nezbytných k úplnému vymezení a rozpracování opatření.
---	--

b) Širokopásmové sítě

Intervence v oblasti širokopásmových sítí přispějí k inteligentnímu růstu podporujícímu začlenění vybudováním vyváženého a zeměpisně diverzifikovaného portfolia širokopásmových projektů, včetně projektů připojení o rychlostech 30 Mbps a rychlostech přesahujících 100 Mbps; pokud jde o městské, příměstské a venkovské projekty, cílem je dosáhnout uspokojivé úrovně připojení ve všech členských státech.

Charakteristiky intervence

Popis

Intervence v oblasti širokopásmových sítí zahrnuje:	Investice do širokopásmových sítí schopných dosáhnout cíle Digitální agendy 2020, kterým je celoplošné pokrytí připojením o rychlosti 30 Mbps; nebo
---	---

	investice do širokopásmových sítí schopných dosáhnout cíle Digitální agendy 2020, v jejich důsledku si alespoň 50 % domácností předplatí připojení o rychlosti vyšší než 100 Mbps.
Intervence v oblasti širokopásmových sítí zahrnují zejména jedno nebo více těchto opatření:	Zavedení pasivní fyzické infrastruktury nebo zavedení kombinované pasivní a aktivní fyzické infrastruktury a podpůrných prvků infrastruktury, včetně služeb potřebných k provozování této infrastruktury;
	související zařízení a související služby, například rozvody v budovách, antény, věže a jiné podpůrné stavby, vedení, potrubí, stožáry, revizní šachty a skříně;
	využívání potenciálních synergií mezi zaváděním širokopásmových sítí a jinými distribučními sítěmi (energetické, dopravní, vodohospodářské, kanalizační atd.), zejména těmi, které souvisejí s inteligentní distribucí elektřiny.

c) Infrastruktury digitálních služeb

V oblasti infrastruktur digitálních služeb jsou podporovány tyto druhy intervence:

Digitální služba	Popis
<i>Transevropské vysokorychlostní páteřní připojení pro orgány veřejné správy</i>	Veřejná transevropská páteřní servisní infrastruktura, která zajistí vysokorychlostní propojení mezi veřejnými institucemi v oblastech, jakými jsou veřejná správa, kultura, vzdělávání a zdravotnictví
<i>Přeshraniční poskytování služeb elektronické správy (eGovernment)</i>	Standardizované přeshraniční a snadno použitelné interaktivní platformy, které přinesou větší efektivitu jak napříč ekonomikou, tak ve veřejném sektoru, a přispějí k fungování jednotného trhu Tyto platformy umožní elektronické zadávání veřejných zakázek, zdravotnické služby online, standardizované podnikové výkaznictví, elektronickou výměnu soudních informací, transevropská registrace

	společností online, služby elektronické správy pro podniky, včetně transevropské registrace společností.
<i>Umožnění přístupu k informacím veřejného sektoru a k vícejazyčným službám</i>	<p>Digitalizace velkých sbírek evropských kulturních zdrojů a podpora jejich dalšího využívání třetími osobami</p> <p>Dosažení neomezeného přístupu ke všem publikovatelným informacím veřejného sektoru v EU pro účely jejich dalšího použití do roku 2020</p> <p>Možnost, aby jakýkoli podnik v EU nabízel ve svém jazyce služby online, které jsou bez problémů přístupné a použitelné v jakémkoli jazyce EU</p>
<i>Bezpečnost a ochrana</i>	<p>Sdílená počítačová zařízení, databáze a softwarové nástroje pro centra pro bezpečnější internet v členských státech, jakož i podpůrné služby ke zpracování hlášení sexuálně závadného obsahu</p> <p>Infrastruktury kritických služeb, včetně komunikačních kanálů a platforem vyvíjených a zaváděných s cílem zlepšit schopnost celé EU v oblasti přípravy, sdílení informací, koordinace a reakce</p>
<i>Zavádění řešení informační a komunikační technologie pro inteligentní energetické sítě a pro poskytování inteligentních energetických služeb</i>	Moderní informační a komunikační technologie v odvětví inteligentních energetických služeb za účelem uspokojení potřeb občanů (kteří mohou být výrobci i spotřebiteli energie), poskytovatelů energií a veřejných orgánů

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu/podnětu

Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy

1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB⁴⁸

06 Mobilita a doprava
32 Energetika
09 Informační společnost a média
13 Regionální politika

1.3. Povaha návrhu/podnětu

Návrh/podnět se týká **nové akce**

Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu/přípravné akci**⁴⁹

Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

Návrh/podnět se týká **akce přeměrované na jinou akci**

1.4. Cíle

1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Okruh 1 Inteligentní růst podporující začlenění

Nástroj CEF si klade následující obecné cíle v odvětvích energetiky, dopravy a telekomunikací:

a) přispívat k inteligentnímu, udržitelnému růstu podporujícímu začlenění budováním moderních a vysoce výkonných transevropských sítí, které přesunou do popředí další výhody pro celou Evropskou unii, pokud jde o konkurenceschopnost a ekonomickou, sociální a územní soudržnost v rámci jednotného trhu, a vytvoření prostředí příznivějšího pro soukromé a veřejné investice, a to prostřednictvím kombinace finančních nástrojů a přímé unijní podpory a využíváním synergií napříč odvětvími.

⁴⁸ ABM: řízení podle činností (Activity-Based Management) – ABB: sestavování rozpočtu podle činností (Activity-Based Budgeting).

⁴⁹ Uvedené v čl. 49 odst. 6 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

b) umožnit Evropské unii dosáhnout jejích cílů, tedy 20% snížení emisí skleníkových plynů, 20% zvýšení energetické účinnosti a navyšování podílu energie z obnovitelných zdrojů na 20 % až do roku 2020, což zajistí solidaritu mezi členskými státy.

1.4.2. *Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB*

Nástroj CEF usiluje o dosažení specifických cílů v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací:

1. V oblasti dopravy:
 - a) odstraňování úzkých míst a překlenování chybějících spojů (linek),
 - b) zajištění dlouhodobě udržitelné a efektivní dopravy,
 - c) optimalizaci začleňování a propojování jednotlivých oborů dopravy a zlepšování interoperability, bezpečnosti a ochrany dopravních služeb.
2. V oblasti energetiky:
 - a) příspěvní k další integraci vnitřního trhu s energiemi a interoperabilitě energetické a plynárenské sítě, a to přeshraničně, včetně zajištění toho, aby žádný členský stát nebyl od evropské sítě izolován,
 - b) zvýšení bezpečnosti dodávek v rámci Unie,
 - c) příspěvní k udržitelnému rozvoji a ochraně životního prostředí, a to zejména prostřednictvím integrace energií z obnovitelných zdrojů do přenosové soustavy a rozvoj sítí pro přepravu oxidu uhličitého.
3. V oblasti telekomunikačních sítí:
 - a) urychlení instalace rychlých a ultrarychlých širokopásmových sítí a rozšiřování jejich využití, včetně malých a středních podniků (MSP);
 - b) posilování propojení a interoperability národních veřejných služeb dostupných online i přístupu do těchto sítí.

Příslušné aktivity ABM/ABB

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Celkové sociálně ekonomické dopady a dopady na životní prostředí:

Úspěšné provedení nástroje CEF urychlí budování vysoce výkonné infrastruktury v EU v oblastech dopravy, energetiky a informačních a komunikačních technologií, čímž přispěje k dosažení cílů v oblastech energetiky a změny klimatu souvisejících s programem Strategie EU 2020, jakož i k dosažení udržitelné konkurenceschopnosti EU. Provozní pravidla v rámci nástroje CEF podpoří provádění akcí a využití maximálního pákového efektu rozpočtových příspěvků EU při získávání veřejných i soukromých investic pro projekty. S přispěním finančních nástrojů vytvořených díky příspěví EU se navíc infrastruktury s evropským významem stanou atraktivním investičním aktivem pro institucionální investory z Evropy i mimo Evropu.

Konkrétní dopady v daném odvětví:

Doprava:

Zrychlená realizace koridorů transevropské hlavní dopravní sítě umožní adekvátnější pokrytí Unie dopravní infrastrukturou, snadnější přestupování mezi jednotlivými obory dopravy a využívání různých oborů dopravy samostatně i ve vzájemné kombinaci. Invenční informační systémy a systémy řízení, které budou součástí sítě, zajistí logistické funkce, intermodální integraci a udržitelný provoz, to vše s cílem vytvořit konkurenční dopravní řetězce vyhovující potřebám uživatelů. Dojde ke zvýšení efektivity dopravního systému, významnému snížení tvorby dopravních zácp a zkrácení doby cestování.

Energetika:

Budování a výstavba prioritních koridorů energetické infrastruktury a oblastí podporujících mimo jiné:

- rozsáhlé rozmístování obnovitelných zdrojů energie;
- optimalizaci přenosu na úrovni EU
- bezpečnost dodávek

Telekomunikace:

- více občanů bude mít přístup k širokopásmovému internetu
- dostupnost interoperabilních infrastruktur pro digitální služby především dostupnost inteligentních služeb distribuce elektrické energie
- mobilizace soukromých a dalších veřejných investic do digitálních infrastruktur

Studie OECD v oblasti IKT uvádí, že zvýšení míry rozšíření širokopásmových služeb o 10 % za rok je spojeno s 1,5% zvýšením produktivity práce v následujících pěti letech⁵⁰.

Meta-studie pro Evropskou komisi odhaduje, že napojení celé Evropy na moderní vysokorychlostní širokopásmové sítě by vedlo k vytvoření přibližně 3,99 milionu pracovních míst ve 27 členských státech EU. Tato analýza rovněž ukazuje, že průměrná úroveň růstu HDP plynoucí z investic do širokých pásem je 7,03 %. To by se rovnalo růstu HDP v EU27 ve výši 862,47 miliard. Studie OECD⁵¹ dále uvádí, že státy mohou dosáhnout desetileté návratnosti plného financování národní volně přístupné FTTH sítě „point-to-point“.

1.4.4. Přehled milníků a cílů

Doprava:

Obecný cíl 1	Příspěvek k inteligentnímu, udržitelnému růstu podporujícím začlenění		
Ukazatel	Aktuální situace	Milník 2017	Dlouhodobý cíl 2020
Objem veřejných a soukromých investic do projektů společného zájmu		280 miliard EUR investic vložených do celé sítě TEN-T, z toho částka 140 miliard EUR bude investována do hlavní sítě	500 miliard EUR investic vložených do celé sítě TEN-T, z toho částka 250 miliard EUR bude investována do hlavní sítě
Objem veřejných a soukromých investic do projektů společného zájmu realizovaných prostřednictvím finančních nástrojů podle tohoto nařízení		15 miliard EUR soukromých investic, které budou investovány do celé sítě TEN-T	40 miliard EUR soukromých investic, které budou investovány do celé sítě TEN-T.

Obecný cíl 2	Umožnit EU splnit cíle 20–20–20
---------------------	---------------------------------

⁵⁰ Roman Friedrich, Karim Sabbagh, Bahjat El-Darwiche a Milind Singh (2009): Digital Highways. The Role of Government in 21st Century Infrastructure. Booz & Company.

⁵¹ OECD (2010), OECD Information Technology Outlook 2010, OECD Publishing. K dispozici na http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en Navštíveno dne 17. května 2011.

Ukazatel	Aktuální situace	Milník 2017	Dlouhodobý cíl
Snížení emisí skleníkových plynů	(*)	(*)	(*)
Zvýšení energetické účinnosti	(*)	(*)	(*)
Podíl energie z obnovitelných zdrojů	(*)	(*)	(*)

(*) Údaje ještě nejsou k dispozici, protože je ještě třeba vytvořit příslušnou metodiku.

Specifický cíl 1 – doprava		Odstranění úzkých míst a překlenování chybějících spojů	
Ukazatel	Poslední známý výsledek	Milník 2017	Cíl
Počet nových a vylepšených přeshraničních spojení	Železnice: 36 (je třeba zlepšit)	6	14
Odstraněná úzká místa na dopravních trasách	Železnice: 30 (je třeba odstranit)	4	10
	Vnitrozemské vodní cesty: 14	1	3

Specifický cíl 2 – doprava		Zajištění dlouhodobě udržitelné a efektivní dopravy	
Ukazatel	Poslední známý výsledek	Milník 2017	Cíl 2020
Délka konvenční železniční sítě TEN-T ve 27 členských státech EU (v km)	81 230 (2005)	74 071	71 490

Délka vysokorychlostní železniční sítě TEN-T ve 27 členských státech EU (v km)	10 733 (2010)	20 022	23 198
Snížení emisí skleníkových plynů	(*)	(*)	(*)
Zvýšení energetické účinnosti	(*)	(*)	(*)

(*) Údaje ještě nejsou k dispozici, protože je ještě třeba vytvořit příslušnou metodiku.

Specifický cíl 3 – doprava	Optimalizace integrace a propojení oborů dopravy a zlepšení interoperability dopravních služeb		
Ukazatel	Poslední známý výsledek (již spojení existující)	Milník 2017	Cíl
Počet přístavů napojených na železniční síť (z celkového počtu 82 přístavů)	27	41	54
Počet letišť napojených na železniční síť (z celkového počtu 37 letišť)	12	18	24

Energetika:

Obecný cíl 1	Přispět k inteligentnímu, udržitelnému růstu podporujícímu začlenění		
Ukazatel	Aktuální situace	Milník 2017	Dlouhodobý cíl
Objem veřejných a soukromých investic do projektů společného zájmu	0	200 miliard	200 miliard

Objem veřejných a soukromých investic do projektů společného zájmu financovaných z nástroje CEF	0	30-60 miliard	30-60 miliard
---	---	---------------	---------------

Obecný cíl 2	Umožnit EU dosáhnout cílů 20-20-20		
Ukazatel	Aktuální situace	Milník 2017	Dlouhodobý cíl
Omezení emisí skleníkových plynů	(*)	(*)	(*)
Zvýšení energetické účinnosti	Úspory energie přibližně 6 % v porovnání se scénářem bez opatření	Úspory energie přibližně 14 % v porovnání se scénářem bez opatření	Úspory energie o 20 %
Podíl energie z obnovitelných zdrojů	Podíl energie z obnovitelných zdrojů na celkové energetické spotřebě ve výši 10 %	Podíl energie z obnovitelných zdrojů na celkové energetické spotřebě ve výši 15 %	Podíl energie z obnovitelných zdrojů na celkové energetické spotřebě ve výši 20 %

(*) Údaje budou k dispozici po zavedení metodiky uvedené v hlavních směrech pro energetickou infrastrukturu.

Specifický cíl 1 – energie	Posilování další přeshraniční integrace vnitřního energetického trhu a interoperability elektrické a plynárenské sítě		
Ukazatel	Poslední známý výsledek	Milník	Cíl
Počet projektů účinně propojujících sítě členských států a odstraňujících interní úzká místa	(*)	(*)	(*)

(*) Údaje budou k dispozici po zavedení metodiky uvedené v hlavních směrech pro energetickou infrastrukturu.

Specifický cíl 2 – energie	Zlepšování bezpečnosti dodávek Unie		
Ukazatel	Poslední známý výsledek	Milník 2017	Cíl
Vývoj odolnosti systému	Plyn: N-1 (9 členských států nesplňuje N-1)	Plyn: N-1 splňuje všech 27 členských států	Plyn: N-1 splňuje všech 27 členských států na 100 %
Bezpečnost systémových operací	(*)	(*)	(*)

Počet projektů umožňujících diverzifikaci zdrojů dodávek, dodávajících protistran a trasy	Tři hlavní zdroje dodávek plynu pro EU kromě zkapalněného zemního plynu (LNG)		Minimálně pět důležitých zdrojů plynu pro EU kromě zkapalněného zemního plynu (LNG)
---	---	--	---

(*) Údaje budou k dispozici po zavedení metodiky uvedené v hlavních směrech pro energetickou infrastrukturu.

Specifický cíl 3 – energie	Přispět k udržitelnému rozvoji a ochraně životního prostředí		
Ukazatel	Poslední známý výsledek	Milník 2017	Cíl
Přenos energie z obnovitelných zdrojů z výroby do hlavních středisek spotřeby a skladovacích míst	(*)	(*)	(*)
Součet emisí CO ₂ , kterým bude zabráněno vystavěním projektů podpořených z nástroje CEF.	(*)	(*)	(*)

(*) Údaje budou k dispozici po zavedení metodiky uvedené v hlavních směrech pro energetickou infrastrukturu.

Telekomunikace:

Obecný cíl 1	Přispět k inteligentnímu, udržitelnému podporujícímu začlenění		
Ukazatel	Aktuální situace	Milník 2017	Dlouhodobý cíl
Objem soukromých investic do rychlého a ultrarychlého širokopásmového internetu ⁵²			Předpokládané soukromé investice mezi lety 2011 a 2020 až 50 miliard EUR. (Potřebné investice do roku 2020: 270 miliard EUR)

⁵²

Jedná se o prognózu investic provedenou nezávisle na nástroji pro propojení Evropy a bez zásahu z jeho strany.

Objem veřejných a soukromých investic do projektů společného zájmu pro rychlý a ultrarychlý širokopásmový internet financovaný z nástroje CEF ⁵³	0	16,4 miliardy EUR	2020: 45,5 miliardy EUR ⁵⁴
---	---	-------------------	---------------------------------------

Specifický cíl 1 – IKT	Urychlení instalace rychlých a ultrarychlých širokopásmových sítí a rozšiřování jejich využití		
Ukazatel	Poslední známý výsledek	Milník 2017	Cíl
Úroveň rychlého širokopásmového pokrytí (≥ 30 Mbs)	Prosinec 2010: 28,7 % domácností	2017: 60 %	2020: 100 %
Úroveň předplacených širokopásmových připojení nad 100 Mbs	Prosinec 2010: < 1 %	2017: 20 %	2020: 50 %

⁵³

Jedná se o prognózu toho, co může být pomocí nástroje pro propojení Evropy dosaženo.

⁵⁴

Tento údaj předpokládá, že prostředky z nástroje pro propojení Evropy ve výši 6,5 miliardy EUR budou mít pákový efekt u soukromých a (jiných) veřejných investic s faktorem 7.

Specifický cíl 2 – IKT	Propojení a interoperabilita národních veřejných služeb dostupných online a přístup do těchto sítí		
Ukazatel	Poslední známý výsledek	Milník 2017	Cíl
Občané a podniky a firmy využívající veřejné služby online ⁵⁵	2010: 41,2 % občanů a 75,7 % podniků a firem	2017: 50 % občanů a 85 % podniků a firem	2020: 60 % občanů a 100 % podniků a firem
Dostupnost přeshraničních veřejných služeb ⁵⁶	nevztahuje se	80 %	2020: 100 %

1.4.5. Ukazatele výsledků a dopadů

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno realizaci návrhu/podnětu sledovat.

<p>Výkonnost nástroje CEF bude posuzována podle následujících obecných ukazatelů výkonnosti:</p> <p>a) Dosažení obecného cíle a) bude měřeno objemem veřejných a soukromých investic do projektů společného zájmu, zejména pak objemem veřejných a soukromých investic do projektů společného zájmu investovaných díky finančním nástrojům vytvořeným na základě nařízení o nástroji CEF.</p> <p>b) Dosažení obecného cíle b) bude měřeno snížením emisí skleníkových plynů, zvýšením energetické účinnosti a podílem energie z obnovitelných zdrojů do roku 2020. Výkonnost nástroje CEF bude vyhodnocena také oproti těmto konkrétním odvětvovým ukazatelům výkonnosti:</p> <p>1. V oblasti dopravy:</p> <p>a) Dosažení konkrétního cíle a) bude měřeno počtem nových a zlepšených přeshraničních připojení a odstraněných úzkých míst na železničních tratích TEN-T a vnitrostátních vodních cestách, které měly z nástroje CEF prospěch.</p>
--

⁵⁵

⁵⁶

Jak bylo reálně naměřeno: občané a podniky využívající služby elektronické správy.

Přeshraniční veřejné služby: v současné době je není možné změřit, protože seznam služeb je stále ještě členskými státy definován (opatření Digitální agendy č. 91, k dokončení do konce roku 2011).

b) Dosažení konkrétního cíle b) bude měřeno délkou železniční sítě ve 27 členských státech EU a délkou vysokorychlostní železniční sítě ve 27 členských státech EU.

c) Dosažení konkrétního cíle c) bude měřeno počtem přístavů a letišť připojených na železnici.

2. V oblasti energetiky:

a) Dosažení konkrétního cíle a) bude měřeno počtem projektů účinně propojujících sítě členských států a odstraňujících vnitřní úzká místa.

b) Dosažení konkrétního cíle b) bude měřeno rozvojem systémové odolnosti a bezpečnosti systémových operací i diverzifikací zdrojů dodávek, dodávajících partnerů a tras.

c) Dosažení konkrétního cíle c) bude měřeno přenosem energie z obnovitelných zdrojů z místa výroby do míst hlavní spotřeby a skladování a součtem emisí CO₂, jimž bylo zabráněno díky výstavbě projektů, které měly z nástroje CEF prospěch.

3. V oblasti telekomunikací:

a) Dosažení konkrétního cíle a) bude měřeno úrovní širokopásmového a ultrarychlého širokopásmového pokrytí a počtem domácností s předplaceným širokopásmovým připojením nad Mbs.

(ii) Dosažení konkrétního cíle b) bude měřeno procentem občanů a podniků a firem využívajících veřejné služby online a přeshraniční dostupností těchto služeb.

1.5. Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu*

Ohledně potřeb viz Důvodová zpráva

Cílová populace: celá EU

1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení EU (viz také bod 2.3 Důvodové zprávy)*

Dne 29. června 2011 přijala Komise sdělení „Rozpočet – Evropa 2020“ (dále jen „sdělení týkající se víceletého finančního rámce“), které je jejím zásadním postojem ve věci unijních financí na období let 2014–2020. Je zaměřeno na prioritní financování na úrovni EU, které poskytuje občanům EU skutečnou přidanou hodnotu. Programy a nástroje zahrnuté ve víceletém finančním rámci byly přetvořeny tak, aby jejich výstupy a dopady posunuly klíčové politické priority EU vpřed. Především byl víceletý finanční rámec modernizován přesunutím zdrojů do prioritních oblastí; jednou z nich je celoevropská infrastruktura.

Sdělení týkající se víceletého finančního rámce zdůraznilo, že plně funkční jednotný trh potřebuje moderní, vysoce výkonnou infrastrukturu propojující Evropu, především v oblastech dopravy, energetiky a IKT. To vyžaduje značné investice, a to jak z veřejného,

tak ze soukromého sektoru. Odhaduje se, že v období let 2014–2020 bude na dokončení transevropských energetických sítí pouze na přenosové úrovni potřeba okolo 200 miliard EUR, 500 miliard EUR bude potřeba investovat do transevropské dopravní sítě a více než 250 miliard EUR do IKT.

Byť sdělení týkající se víceletého finančního rámce uznává, že trh může a měl by dodat větší část potřebných investic, klade důraz na přidanou hodnotu Unie spočívající v zajištění financování celoevropských přeshraničních projektů, které spojují periferie s centrem ve prospěch všech. Zkušenosti ukazují, že plánování zaměřené pouze na jednotlivé země nepřiznává přeshraničním investicím, do nichž je zapojeno více zemí, dostatečně vysokou prioritu nezbytnou k tomu, aby byl jednotný trh vybaven takovou infrastrukturou, jakou potřebuje. Kromě toho, tlaky na soukromé a veřejné zdroje financování vzniklé v důsledku hospodářské a finanční krize vyvolaly značnou nejistotu, pokud jde o rozsah, v jakém budou potřebné investice splněny. Mezi nejvíce postižené budou s velkou pravděpodobností patřit zejména projekty s transevropským významem, které vyžadují obzvláště vysoké a dlouhodobé investice, a to v důsledku jejich inherentní vysoké technické složitosti, jakož i potřeb přeshraniční koordinace. Pro potřeby zaplnění této mezery je potřeba nalézt doplňková řešení, která umožní uvolnění soukromého kapitálu a obnovení stabilních finančních toků přes kapitálový a bankovní trh. Fondy EU by měly doprovázet tržní dynamiky dáváním pobídek, nikoli nahrazovat účast trhu na financování infrastruktury. Především, jak rovněž zdůraznilo sdělení o přezkumu rozpočtu, rozpočet EU by bylo možno nejlépe využít k zaplnění mezer ponechaných členskými státy.

Z tohoto důvodu poskytne nástroj pro propojení Evropy financování z EU projektům, které mají pro EU skutečně přidanou hodnotu, konkrétně přeshraničním projektům, projektům zabývajícím se úzkými místy (překážkami) nebo projektům, které mají přínos pro celou EU.

Vzhledem k velikosti potřebných investic přispějí nástroje financování z EU, především inovační finanční nástroje, ke zvládnutí potřebného zapojení soukromého u pro potřeby urychlení výstavby celoevropské infrastruktury.

1.5.3. Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

V rámci víceletého finančního rámce na období let 2007–2013 upravovala financování infrastruktury v oblastech dopravy, energetiky a telekomunikací řada programů, mezi jinými program TEN-T, program TEN-E, CIP, program na podporu politiky IKT, Fond soudržnosti, Evropský fond pro regionální rozvoj, Plán evropské energetické obnovy a Marco Polo.

Následná hodnocení těchto programů ukázala, že ve všech třech odvětvích hrála finanční podpora poskytnutá EU významnou podpůrnou úlohu tím, že stimulovala výstavbu infrastruktury. Současně ale zdůraznila, že minulé politiky týkající se financování TEN nebyly dostatečné co do nápravy tržních/regulačních pochybení, která ovlivňují stávající situaci, ani co do získání vyšší hodnoty za vynaložené peníze.

Výstavba infrastruktury utrpěla rozdrobením programů a nástrojů financování, jakož i značnou nesourodostí stávajících podmínek financování, a to jak napříč všemi třemi odvětvími infrastruktury, tak v rámci každého z nich; to vede k překrývání, mezerám ve

financování a nedostatečnému využívání synergií. Různá pravidla způsobilosti a řízení a překrývající se cíle, avšak jen volně (pokud vůbec) koordinované priority ztěžují realizaci a snižují účinnost finanční pomoci. Dostupnost různých zdrojů financování v rámci totožných odvětví rovněž vede k účelovému výběru fondů, kdy se předkladatelé snaží totožný návrh projektu, který není přijat v rámci jednoho z daných programů, předkládat opětovně.

Podpora celoevropské infrastruktury v dotčených odvětvích by mohla být dále zlepšena:

- soustředěním se na projekty se skutečnou přidanou hodnotou pro EU, konkrétně přeshraniční projekty, projekty zabývající se úzkými místy nebo projekty, které přinášejí EU velký prospěch využíváním synergií dvou nebo tří odvětví;
- zvyšováním pákového efektu financování z EU: míry účinného spolufinancování jsou často příliš nízké na to, aby odstartovaly vývoj projektu;
- podporou dalšího zapojení privátního sektoru prostřednictvím používání finančních nástrojů vedle grantů; to se například ukázalo být vysoce účinným a efektivním v případě finančních nástrojů pro sdílení rizik;
- zjednodušením pravidel a postupů financování.

Nástroj CEF spojuje nástroje financování ze všech tří odvětví, díky čemuž se lze lépe vypořádat se shora zmíněnými nedostatky způsobenými fragmentací; současně jsou tímto způsobem jasně definovány priority financování, navrženy lépe zacílené míry financování a rozšířena množina nástrojů financování zavedením nových finančních nástrojů na podporu vyššího financování ze soukromého sektoru.

1.5.4. Provázanost a možná synergie s dalšími relevantními nástroji

Vnitřní soudržnost nástroje CEF:

Nařízení, kterým se vytváří nástroj CEF, musí nastavit rovnováhu mezi potřebou zjednodušit a uspořádat pravidla a podmínky financování na jedné straně a respektováním konkrétních politických cílů příslušných odvětví na straně druhé.

Nařízení, kterým se vytváří nástroj CEF, definuje podmínky, metody a postupy unijního financování transevropských sítí, pro něž budou přijaty tři individuální odvětvové hlavní směry ve formě nařízení Evropského parlamentu a Rady.

Naprostý soulad se stávajícími a budoucími finančními nařízeními je zajištěn. Veškeré výjimky jsou v právních dokumentech řádně připuštěny.

Synergie s jinými použitelnými nástroji:

Navržený podnět je plně v souladu se sdělením týkajícím se víceletého finančního rámce z roku 2011 a jeho průvodním dokumentem. Strategie EU 2020, přezkum rozpočtu EU, Akt o jednotném trhu a sdělení týkající se víceletého finančního rámce uvádějí navržený podnět, jehož cíle odrážejí cíle shora zmíněných horizontálních politik, do souvislostí. Fond soudržnosti a Evropský fond pro regionální rozvoj budou i nadále k dispozici pro

účely financování hlavní a komplexní dopravní infrastruktury, IKT a energetických distribučních sítí podléhajících decentralizovanému řízení.

1.6. Doba trvání akce a finanční dopad

Časově omezený návrh/podnět

- Návrh/podnět s platností od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2020
- Finanční dopad od roku 2014 do roku 2030

Časově neomezený návrh/podnět

- Provádění s obdobím rozběhu od RRRR do RRRR,
- poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob řízení⁵⁷

Přímé centralizované řízení Komisí

Nepřímé centralizované řízení při kterém jsou úkoly plnění rozpočtu svěřeny:

- výkonným agenturám
- subjektům zřízeným Společenstvími⁵⁸
- vnitrostátním veřejnoprávním subjektům / subjektům pověřeným výkonem veřejné služby
- osobám pověřeným prováděním zvláštních opatření podle hlavy V Smlouvy o Evropské unii a označeným v příslušném základním právním aktu ve smyslu článku 49 finančního nařízení

Sdílené řízení s členskými státy

Decentralizované řízení s třetími zeměmi

Společné řízení s mezinárodními organizacemi (*upřesněno níže*)

Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“

Poznámky

Granty (pro všechna odvětví nebo jen některá z nich, v závislosti na dalších rozhodnutích) budou prováděny stávajícími nebo budoucími výkonnými agenturami.

Další úkoly mohou být svěřeny Evropské investiční bance, Evropskému investičnímu fondu nebo jiným finančním institucím, mezinárodním organizacím (například Eurocontrolu), orgánům s posláním

⁵⁷ Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

⁵⁸ Uvedené v článku 185 finančního nařízení.

veřejné služby, případně orgánům uvedeným v článku 185 finančního nařízení (např. Agentuře pro spolupráci energetických regulačních orgánů) (články 200 a 201 revidovaného finančního nařízení).

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Probíhající program bude sledován prostřednictvím prozatímního hodnocení nařízení, kterým se vytváří nástroj CEF, včetně přezkumu výkonnosti. Dále budou prováděny přezkumy víceletých pracovních programů vždy v polovině období.

Následné hodnocení provedené v úzké spolupráci s členskými státy a příjemci prověří účelnost a efektivnost nástroje CEF a jeho dopad na ekonomickou, sociální a územní soudržnost, i jeho příspěvek k dosažení unijních priorit v podobě inteligentního, udržitelného růstu podporujícího začlenění.

Návrh nástroje CEF rovněž umožňuje provést hodnocení metod provádění projektů, jakož i dopady jejich realizace, a to za účelem posouzení, zda bylo dosaženo stanovených cílů, včetně cílů týkajících se ochrany životního prostředí.

Na úrovni akcí budou příjemci poskytovat zprávy o akcích, které mají být provedeny, a to pravidelně a za podmínek stanovených dohodami/rozhodnutími. Nařízení, kterým se vytváří nástroj CEF, dále poskytuje možnost požádat členské státy o zvláštní hodnocení akcí a provázaných projektů

2.2. Systém řízení a kontroly

2.2.1. Zjištěná rizika

- zpoždění při provádění projektu
- možné špatné hospodaření s finanční pomocí EU ze strany příjemců
- nedostatečné tržní využívání finančních nástrojů ...
- měnící se tržní podmínky v průběhu doby

2.2.2. Předpokládané metody kontroly

Nástroj CEF bude prováděn zejména prostřednictvím centralizovaného přímého a nepřímého řízení ze strany Komise. Je možné předpokládat i případy společného řízení. Pokud jde o granty, hlavními prvky systému interní kontroly jsou postupy pro výběr a vyhodnocení grantových návrhů (předběžné kontroly), technickou a finanční transakční kontrolu v průběhu řízení projektů na základě vykazování a následné auditů příjemců.

Pokud jde o metody kontroly u grantů, nepředpokládají se žádné významné změny. Odhadujeme, že nástroj CEF bude sdílet podobné charakteristiky rizik a bude uplatněna podobná kontrolní strategie. Proto odhadujeme, že předpokládaná úroveň nevyhovění bude zhruba stejná, jako je tomu na základě zkušeností TEN-TEA s řízením projektů TEN-T, a to takto:

Metodika výběru vzorku u auditů je založena částečně na náhodném výběru, částečně na přístupu na základě rizika. Zjištěná chybovost (finanční úpravy doporučené jako % realizovaných plateb) byla v letech 2009 a 2010 nižší než 1 %. Tuto skutečnost je do určité míry možné připsat sdílení odborných znalostí s předběžným finančním okruhem (prostřednictvím konference o výstupech a zkušenostech z auditů v letech 2008 a 2009 a o metodách prevence podvodů). Z důvodu omezeného rozsahu a kombinace výběru vzorků pro audit na základě náhodného výběru / podle rizika však není možné chybovost extrapolovat do všech projektů řízených TEN-TEA.

Dohody a rozhodnutí upravující provádění akcí v rámci nástroje CEF budou upravovat dohled a finanční kontrolu ze strany Komise nebo ze stran zástupce pověřeného Komisí, jakož i audit prováděný Účetním dvorem a kontroly na místě prováděné Evropským úřadem pro boj proti podvodům v souladu s postupy stanovenými v nařízení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 ze dne 11. listopadu 1996 o kontrolách a inspekcích na místě prováděných Komisí za účelem ochrany finančních zájmů Evropských společenství proti podvodům a jiným nesrovnalostem a v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům.

Pokud jde o provádění finančních nástrojů, jakákoli dohoda se subjektem, jemuž byly svěřeny určité úkoly, nebo jinými dotčenými finančními institucemi musí výslovně stanovit, že Komise a Účetní dvůr mohou vykonávat své kontrolní pravomoci týkající se kontroly listin, prostor a informací, a to i takových, které budou uloženy na elektronických médiích, ve vztahu ke všem třetím osobám, které obdržely financování z EU.

2.2.3. Povaha a intenzita kontrol

Shrnutí kontrol	Částka v milionech EUR	Počet transakce (% z celku)	příjemců:	Hloubka kontroly (posouzení 1–4)	Pokrytí * (% z hodnoty)
Řízení akcí od hodnocení až po následné audity	371**	1) globální sledování všech projektů: 100%		1	100%
		2) audit vybraných projektů: 5%		4	10%

(**) odhad založený na následujících 9,9 milionu EUR x 7 x 6, kde:

- 9,9 milionu EUR znamená roční správní náklady na TEN-TEA na 8 000 milionů EUR operačních prostředků
- 7 znamená počet let trvání víceletého finančního rámce
- 6 znamená násobitel potřebný pro dosažení finančního krytí nástroje CEF ve výši 50 000 milionů EUR

2.3. Opatření k zamezení podvodům a nesrovnalostem

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

Komise zajistí, aby při provádění akcí financovaných na základě tohoto nařízení byly finanční zájmy Unie chráněny použitím preventivních opatření proti podvodu, korupci a jiným nezákonným činnostem, a to prostřednictvím účinných kontrol a zpětného získávání neoprávněně vyplacených částek, a v případě zjištění nesrovnalostí prostřednictvím účinných, přiměřených a odrazujících pokut v souladu s nařízením Rady (ES, Euratom) č. 2988/95, nařízením Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999.

Komise nebo její představitelé a Účetní dvůr budou mít pravomoc provádět audity, a to jak z dokumentů, tak přímo na místě, u všech příjemců grantů, dodavatelů i subdodavatelů, kteří získali finanční prostředky z Unie.

Evropský úřad pro boj proti podvodům bude oprávněn provádět přímo na pracovišti kontroly a inspekce ekonomických operátorů přímo či nepřímo tímto financováním dotčených v souladu s postupy stanovenými v nařízení (Euratom, ES) č. 2185/96, a to s cílem zjistit, zda došlo k podvodu, korupci či jiné nezákonné aktivitě s dopadem na finanční zájmy Evropské unie v souvislosti s grantovou smlouvou nebo rozhodnutím nebo smlouvou týkající se financování Unie.

Generální ředitelství pro informační společnost a média, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu a Generální ředitelství pro energetiku přijala nebo do roku 2013 přijmou strategie boje proti podvodům a související akční plány na úrovni generálních ředitelství; tyto budou pokrývat celý cyklus výdajů s ohledem na přiměřenost a efektivnost vynaložených nákladů a dosaženého užitku u opatření, která mají být zaváděna, což umožní i vyhodnocení rizikovosti programu.

Tato tři generální ředitelství zajistí, aby byl jejich přístup k **řízení rizika podvodu** přizpůsoben potřebě odhalování oblastí s rizikem podvodu, přičemž bude brán ohled i na analýzu efektivnosti vynaložených nákladů a dosaženého užitku pro dané odvětví dodanou příslušným Generálním ředitelstvím a s podporou v oblasti prevence podvodů a analýzy rizika ze strany Evropského úřadu pro boj proti podvodům.

Smlouvy na granty a veřejné zakázky budou vycházet ze standardních vzorů, které budou upravovat obecně používaná opatření proti podvodům.

Pro pracovníky zodpovědné za řešení projektů budou pořádána školení o řízení grantů.

Pokud jde o finanční nástroje, finanční instituce zapojené do provádění finančních operací na základě finančního nástroje budou povinny jednat v souladu s příslušnými normami o prevenci praní špinavých peněz a boji proti terorismu. Tyto instituce nesmí být založeny na územích, jejichž soudy při uplatňování mezinárodně uznávaných daňových norem nespolupracují s Unií.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

(v současných cenách)

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové linie

- Stávající výdajové rozpočtové linie

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových linií.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová linie	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo Popis: Transevropské dopravní sítě	RP/NRP ⁽⁵⁹⁾	zemí ESVO ⁶⁰	kandidátských zemí ⁶¹	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
1	06 03 03	RP	NE	NE	NE	NE
1	06 01 04 31	NRP	NE	NE	NE	NE
Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová linie	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo Popis: Transevropské energetické sítě	RP/NRP ⁽⁶²⁾	zemí ESVO ⁶³	kandidátských zemí ⁶⁴	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
1	32 03 02 (TEN-E)	RP	NE	NE	NE	NE
1	32 01 04 XX	NRP	NE	NE	NE	NE
Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová linie	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo Popis: Rámcový program Konkurenceschopnost a inovace – program na podporu politiky IKT	RP/NRP ⁽⁶⁵⁾	zemí ESVO ⁶⁶	kandidátských zemí ⁶⁷	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
1	09 03 XX	RP/NRP	NE	NE	NE	NE
1	09 01 04 XX	NRP	NE	NE	NE	NE

⁵⁹ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky

⁶⁰ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁶¹ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

⁶² RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky

⁶³ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁶⁴ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

⁶⁵ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky

⁶⁶ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁶⁷ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová linie	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo Popis: Fond soudržnosti	RP/NRP ⁽⁶⁸⁾	zemí ESVO ⁶⁹	kandidátských zemí ⁷⁰	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
1	13 04 02	RP	NE	NE	NE	NE
1	13 01 04 XX	NRP	NE	NE	NE	NE

- Nové rozpočtové linie, jejichž vytvoření se požaduje

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových linií.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová linie	Druh výdaje	Příspěvek			
	Počet [Okruh.....]	RP/NRP	zemí ESVO	kandidátských zemí	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
	[XX.YY.YY.YY]		ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE	ANO/NE

Cílem je jediná rozpočtová linie pro nástroj pro propojení Evropy, nicméně rozhodnutí bude učiněno v pozdější fázi.

⁶⁸ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky

⁶⁹ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

⁷⁰ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce:	Číslo 1	Okruh: Inteligentní růst podporující začlenění
---	----------------	--

GŘ: MOVE			Rok N ⁷¹ 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	CELKEM		
• Operační prostředky													
Číslo rozpočtové linie 06 03 03	Závazky	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4		
	Platby	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4		
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ⁷²													
Číslo rozpočtové linie 06.01.04.31(*)			(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6		
CELKEM prostředky pro GŘ MOVE			Závazky	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
			Platby	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

(*) Tyto údaje se týkají podpory pro výkonnou agenturu TEN-T a kryjí řízení dopravní části nástroje CEF a dokončení finanční podpory projektů společného zájmu v transevropské dopravní síti z předchozích programů. Vyplývají z převzetí portfolia 500 projektů.

⁷¹ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁷² Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů EU a/nebo akcí (bývalé linie „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

GŘ: REGIO			Rok N ⁷³ 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	CE
• Operační prostředky											
Číslo rozpočtové linie 13 04 02	Závazky	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		112
	Platby	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	112
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ⁷⁴											
Číslo rozpočtové linie 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		
CELKEM prostředky pro GŘ REGIO	Závazky	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		1
	Platby	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	1

(**) Další částka na podporu subvence pro výkonnou agenturu TEN-T (bude vytvořena nová rozpočtová linie) za předpokladu, že tyto částky budou delegovány na výkonnou agenturu TEN-T. Měla by se použít platná pravidla tohoto nařízení pro transevropské dopravní síť. Zvláštní výzvy k podávání nabídek budou vyhlášeny pro projekty provádějící hlavní síť výlučně v členských státech, které budou splňovat podmínky financování z Fondu soudržnosti. Vyplývají z převzetí portfolia přibližně 160 projektů.

⁷³ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁷⁴ Technická a/nebo správní pomoc a výlohy na podporu provádění programů EU a/nebo akcí (bývalé linie „BA“), nepřímého výzkumu, přímého výzkumu.

GŘ: ENER			Rok N ⁷⁵ 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	CELK
• Operační prostředky											
Číslo rozpočtové linie 32 03 02	Závazky	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	1034
	Platby	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	1034
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ⁷⁶											
Číslo rozpočtové linie 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	15
CELKEM prostředky pro GŘ ENER	Závazky	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	1
	Platby	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	1

(***) Tyto prostředky zahrnují výdaje na koordinátory EU. S výhradou dalšího rozhodnutí je navíc možné zapojit Agenturu pro spolupráci energetických regulačních orgánů, která napomůže při realizaci úkolů definovaných v ustanoveních nařízení o hlavních směrech pro transevropskou energetickou infrastrukturu.

⁷⁵ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁷⁶ Technická a/nebo správní pomoc a výlohy na podporu provádění programů EU a/nebo akcí (bývalé linie „BA“), nepřímého výzkumu, přímého výzkumu.

GŘ: INFSO			Rok N ⁷⁷ 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	CE
• Operační prostředky											
Číslo rozpočtové linie 0903XX	Závazky	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	
	Platby	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ⁷⁸											
Číslo rozpočtové linie 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	
CELKEM prostředky pro GŘ INFSO	Závazky	=1+1a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	
	Platby	=2+2a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	

• Operační prostředky CELKEM (*)	Závazky	(4)	4135,82 2	4864,32 2	5624,82 2	6412,22 2	7229,72 2	8077,22 2	8956,92 2	0,000	45301,0 54	
	Platby	(5)	906,542	3699,28 5	4737,12 2	5295,88 2	5672,16 2	6371,64 2	7179,08 2	11439, 34	45301,0 54	
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM(*)			(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946
CELKEM prostředky z OKRUHU 1(*) víceletého finančního rámce	Závazky	=4+ 6	4154,00 0	4886,00 0	5647,00 0	6435,00 0	7253,00 0	8101,00 0	8981,00 0	0,000	45457,0 00	
	Platby	=5+ 6	924,720	3720,96	4759,30	5318,66	5695,44	6395,42	7203,16	11439,	45457,0	

⁷⁷ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁷⁸ Technická a/nebo správní pomoc a výlohy na podporu provádění programů EU a/nebo akcí (bývalé linie „BA“), nepřímého výzkumu, přímého výzkumu.

				3	0	0	0	0	0	337	00
--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	-----	-----------

(*) kromě údajů z GŘ REGIO (Fond soudržnosti)

• Operační prostředky CELKEM (**)	Závazky	(4)	5613,72 2	6376,22 2	7169,12 2	7999,62 2	8878,62 2	9771,12 2	10730,9 22	0,000	56539,3 54
	Platby	(5)	906,542	4672,18 5	5839,72 2	6532,38 2	6963,86 2	7744,84 2	8730,38 2	15149, 44	56539,3 54
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM (**)		(6)	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce (**)	Závazky	= 4 + 6	5637,00 0	6403,30 0	7196,90 0	8028,30 0	8908,10 0	9801,50 0	10761,6 00	0,000	56736,7 00
	Platby	= 5 + 6		4699,26 3	5867,50 0	6561,06 0	6993,34 0	7775,22 0	8761,06 0	15149, 437	56736,7 00

(**) včetně údajů z GR REGIO (Fond soudržnosti)

Má-li návrh/podnět dopad na více okruhů: (nepoužije se)

• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)									
	Platby	(5)									
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM		(6)									
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 4 víceletého finančního rámce (referenční částka)	Závazky	= 4 + 6									
	Platby	= 5 + 6									

Okruh víceletého finančního rámce:	5	„Správní výdaje“
---	----------	------------------

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

		Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM
GŘ: MOVE									
• Lidské zdroje		4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
• Ostatní správní výdaje		1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
GŘ MOVE CELKEM	Prostředky	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	42,724	42,724
GŘ: ENER (*)									
• Lidské zdroje		5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
• Ostatní správní výdaje		0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
GŘ ENER CELKEM		5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
GŘ: INFSO (*)									
• Lidské zdroje		11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
• Ostatní správní výdaje		0,200	0,210	0,220	0,230	0,240	0,250	0,260	1,610
GŘ INFSO CELKEM	Prostředky	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539

(*) GŘ ENER a GŘ INFSO rovněž předpokládají provádění nástroje CEF (částečně) prostřednictvím externích agentur. Částky a hodnoty budou v případě potřeby upraveny dle výsledku využití externích agentur.

CELKEM prostředky z OKRUHU 5	(Celkové závazky = Celkové platby)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
-------------------------------------	---------------------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

víceletého finančního rámce									
-----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

		Rok 2014 ⁷⁹	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	> 2020	CELKE M
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 5(*) víceletého finančního rámce	Závazky	4176,19 2	4910,69 1	5674,88 9	6464,64 5	7283,50 9	8132,48 2	9013,05 6	0,000	45655,4 64
	Platby	946,912	3745,65 4	4787,18 9	5348,30 5	5725,94 9	6426,90 2	7235,21 6	11439, 337	45655,4 64

(*) kromě údajů z GŘ REGIO (Fond soudržnosti)

		Rok 2014 ⁸⁰	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	> 2020	CELKE M
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 5 víceletého finančního rámce (**)	Závazky	5659,19 2	6427,99 1	2327,88 9	8057,94 5	8057,94 5	9832,98 2	10793,6 56	0,000	56935,1 64
	Platby	952,012	4723,95 4	5895,38 9	6590,70 5	7023,84 9	7806,70 2	8793,11 6	15149, 437	56935,1 64

(**) včetně údajů z GŘ REGIO (Fond soudržnosti)

⁷⁹ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁸⁰ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

3.2.2. Odhadovaný dopad na operační prostředky

- Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků
- Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Uved'te cíle a výstupy	Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)															
	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	... vložít počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)						CELKEM					
↓	Druh výstupu ⁸¹	Průměrné náklady výstupu	VÝSTUPY													
			Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady celkem

SPECIFICKÉ CÍLE⁸² – dopravní síť

- Výstup Předpokládá se příspěvek k financování investic o celkové hodnotě 150 miliard EUR z celkem odhadovaných investic ve výši **237 618,21 milionu EUR**, které stanoví seznam předem vymezených projektů dopravní infrastruktury v části 1 přílohy nařízení, kterým se vytváří nástroj CEF.

- financování ze strany EU ve výši 2 256,9 milionu EUR v rámci finančních nástrojů docílí pákovým efektem investic v hodnotě 40 miliard EUR,
- financování ze strany EU ve výši 11 238,3 milionu EUR z Fondu soudržnosti docílí pákovým efektem investic v hodnotě 11,5 miliardy EUR,
- zbývající částka ve výši 22 230,5 milionu EUR prostředků EU docílí pákovým efektem investic v hodnotě 98,5 miliardy EUR (na základě průměrného poměru spolufinancování 20 %).

v milionech EUR

Odhadované investice na

⁸¹ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např.: počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic apod.).
⁸² Popsaný v části 1.4.2 „Specifické cíle...“.

**předem určené
projekty v části
1 přílohy
nařízení, kterým
se vytváří
nástroj CEF**

Horizontální priority	47 500,00
<i>z toho SESAR</i>	30 000,00
1. Baltsko-jaderský koridor	13 353,20
2. Varšava – Berlín – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5 673,00
3. Středomořský koridor	37 690,00
4. Hamburk – Roztoky – Burgas/turecká hranice – Piraeus – Lefkosia	8 037,60
5. Helsinky – Valletta	31 936,00
6. Janov – Rotterdam	15 622,50
7. Lisabon – Štrasburk	17 170,00
8. Dublin – Londýn – Paříž – Brusel	4 582,00
9. Amsterdam – Basilej/Lyon – Marseille	12 551,30
10. Štrasburk – Dunajský koridor	15 939,40
Další části hlavní sítě	27 563,21
Celkem	237 618,21

Podrobné údaje pro jednotlivé koridory budou k dispozici v průběhu plánování a provádění programu.

SPECIFICKÉ CÍLE – energetické sítě

- Výstup provedení 11 prioritních koridorů a oblastí s průměrnou investicí ve výši 940,514 milionů EUR na koridor

SPECIFICKÉ CÍLE – telekomunikační sítě ⁸³																		
- Výstup	Infrastruktura digitálních služeb, k jejímuž rozvoji a zavedení došlo po celé Evropě	S podporou z nástroje CEF se počítá v případě následujících infrastruktur digitálních služeb:																2446,000
		<ul style="list-style-type: none"> • Interoperabilní elektronická identifikace a ověření v celé Evropě • Evropská centrální platforma pro propojení evropských obchodních rejstříků • Elektronické postupy pro založení a provoz podniku v jiné evropské zemi • Interoperabilní přeshraniční služby elektronického zadávání zakázek • Interoperabilní přeshraniční služby elektronické justice • Interoperabilní přeshraniční služby elektronického zdravotnictví 																
- Výstup	Domácnosti se širokopásmovým připojením k internetu (v tisících)	0,18	182	321,00	357	627,800	554	974,60	6269	1101,400	80	1411,20	927	1630	111	1955,00	4564	8021,000
			7	0	3		7	0			31	0	6	,000	26	0	9	
Mezisoučet pro konkrétní cíl Telekomunikace		679,000		843,800		1 302,600		1 621,400		734,200		2 003,000		2 284,000				10 468,000

⁸³ Konečné rozdělení rozpočtových prostředků vynaložených prostřednictvím finančních nástrojů a rozpočtových prostředků vynaložených prostřednictvím grantů se bude odvíjet od tržního uplatnění finančních nástrojů.

NÁKLADY CELKEM																56 539,354
-----------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	-------------------

3.2.3. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.3.1. Shrnutí

- Návrh/podnět nevyžaduje využití správních prostředků
- Návrh/podnět vyžaduje využití správních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

GŘ MOVE	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKE M
OKRUH 5 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Ostatní správní výdaje	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Mimo OKRUH 5⁸⁴ víceletého finančního rámce (*)								
Lidské zdroje								
Ostatní správní výdaje povahy 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Ostatní správní výdaje povahy 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Mezisoučet – mimo OKRUH 5(**) víceletého finančního rámce	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Mezisoučet – mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0
CELKEM MOVE(**)	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	164,324
CELKEM MOVE	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724

⁸⁴ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé linie „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

(*) Za předpokladu, že části nástroje CEF připadající na dopravu a Fond soudržnosti budou delegovány na výkonnou agenturu TEN-T.

(**) kromě 13 01 04 XX, Fond soudržnosti

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

GŘ ENER	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKE M
OKRUH 5 (*) víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Ostatní správní výdaje	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Mimo OKRUH 5⁸⁵ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Mezisoučet – mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
CELKEM ENER	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

(*) GŘ ENER předpokládá provádění nástroje CEF (částečně) prostřednictvím externích agentur. Částky a hodnoty budou v případě potřeby upraveny dle výsledku využití externích agentur.

(**) Tyto prostředky zahrnují výdaje na koordinátory EU. S výhradou dalšího rozhodnutí je navíc možné zapojit Agenturu pro spolupráci energetických regulačních orgánů, která napomůže při realizaci úkolů definovaných v ustanoveních nařízení o hlavních směrech pro transevropskou energetickou infrastrukturu.

⁸⁵ Technická a/nebo správní pomoc a výlohy na podporu provádění programů EU a/nebo akcí (bývalé linie „BA“), nepřímého výzkumu, přímého výzkumu.

v milionech EUR (zaokrouhloeno na 3 desetinná místa)

GŘ INFSO	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM
OKRUH 5 (*) víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Ostatní správní výdaje	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Mimo OKRUH 5⁸⁶ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Mezisoučet – mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
CELKEM INFSO	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) GŘ INFSO předpokládá provádění nástroje CEF (částečně) prostřednictvím externích agentur. Částky a hodnoty budou v případě potřeby upraveny dle výsledku využití externích agentur.

CELKEM prostředky správní povahy za okruh 5 víceletého finančního rámce	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
CELKEM prostředky správní povahy mimo okruh 5 víceletého finančního rámce(*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
CELKEM prostředky správní povahy mimo okruh 5 víceletého finančního rámce	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,246

⁸⁶ Technická a/nebo správní pomoc a výlohy na podporu provádění programů EU a/nebo akcí (bývalé linie „BA“), nepřímého výzkumu, přímého výzkumu.

CELKEM prostředky správní povahy(*)	40,37	46,369	50,067	52,423	53,787	55,26	56,134	354,410
CELKEM prostředky správní povahy	45,47	51,769	55,667	58,323	59,987	61,86	62,734	395,810

(*) s výjimkou 13 01 04 XX Fond soudržnosti

3.2.3.2. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů
- X Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

	<i>GŘ MOVE</i>		Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 202
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)									
06 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	26	28	29	31	32	32	32	32	32
XX 01 01 02 (při delegacích)									
06 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)									
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)									
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)⁸⁷									
06 01 02 01 (SZ, ZAP, VNO z celkového rámce)	14	15	17	18	19	19	19	19	19
XX 01 02 02 (SZ, ZAP, MOD, MZ a VNO při delegacích)									
XX 01 04 yy⁸⁸									
06 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v nepřímém výzkumu)									
10 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v přímém výzkumu)									
Jiné rozpočtové linie (upřesněte)									
CELKEM MOVE	40	43	46	49	51	51	51	51	51

XX je oblast politiky nebo dotčená kapitola rozpočtu.

⁸⁷ SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník;

⁸⁸ Dílčí strop na externí pracovníky z operačních prostředků (bývalé linie „BA“).

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení. Částky a podíly budou upraveny podle výsledků předpokládaného využití externích agentur.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Koncipování politik a strategií, řízení a kontrola programu, výběr projektů, koordinace a spolupráce se všemi zúčastněnými stranami na úrovni programu (ministerstva, jiná GŘ, evropské instituce, mezinárodní banky (např. EIB), dohled a kontrola přidružených agentur (externích zaměstnanců).
Externí zaměstnanci	Správa informačního systému TENtec: sběr technických, finančních a zeměpisných údajů pro analýzy, řízení a politické rozhodování ohledně programu.

Odhad vyjádřete v přepočtu na plné pracovní úvazky

GŘ ENER

Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019
-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)

32 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	34	39	45	45	45	46
XX 01 01 02 (při delegacích)						
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)						
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)						

• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)⁸⁹

32 01 02 01 (SZ, ZAP, VNO z celkového rámce)	17	20	22	25	25	26
XX 01 02 02 (SZ, ZAP, MOD, MZ a VNO při delegacích)						
XX 01 04 01 - v ústředí ⁹¹						
yy 01 04 - při delegacích ⁹⁰						
XX 01 05 02 (SZ, ZAP,						

⁸⁹ SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník;

⁹⁰ Dílčí strop na externí pracovníky z operačních prostředků (bývalé linie „BA“).

⁹¹ V podstatě na strukturální fondy, Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropský rybářský fond.

VNO v nepřímém
výzkumu)
10 01 05 02 (SZ, ZAP,
VNO v přímém výzkumu)

Jiné rozpočtové linie
(upřesněte)

CELKEM ENER 51 59 67 70 70 72

XX je oblast politiky nebo dotčená kapitola rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení. Částky a podíly budou upraveny podle výsledků předpokládaného využití externích agentur.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	<ul style="list-style-type: none"> - podpora regionálních a tematických fór při určování projektů společného zájmu - výběrové řízení - řízení procesu podávání každoročních výzev k podávání návrhů a výběru projektů určených pro finanční podporu z EU - finanční a projektové řízení - hodnocení
Externí zaměstnanci	<ul style="list-style-type: none"> - podpora regionálních a tematických fór při určování projektů společného zájmu - výběrové řízení - řízení procesu podávání každoročních výzev k podávání návrhů a výběru projektů určených pro financování - finanční a projektové řízení - hodnocení

	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
09 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)	83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (při delegacích)							
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)⁹²							
09 01 02 01 (SZ, ZAP, VNO z celkového rámce)	9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (SZ, ZAP, MOD, MZ a VNO při delegacích)							
XX 01 04 yy ⁹³ - v ústředí ⁹⁴							
- při delegacích							
XX 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové linie (upřesněte)							
CELKEM	92	103	120	127	135	141	143

XX je oblast politiky nebo dotčená kapitola rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeořazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení. Částky a podíly budou upraveny podle výsledků předpokládaného využití externích agentur.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Koordinace politik a strategií, řízení programu, řízení projektů a grantů
Externí zaměstnanci	Řízení projektů a grantů

Celková výše odhadovaných potřeb 183 205 233 246 256 264 266

v oblasti lidských zdrojů

⁹² SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník;

⁹³ Dílčí strop na externí pracovníky z operačních prostředků (bývalé linie „BA“).

⁹⁴ V podstatě na strukturální fondy, Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropský rybářský fond.

3.2.4. Soulad s víceletým finančním rámcem na období 2014–2020

- Návrh/podnět je v souladu s víceletým finančním rámcem na období 2014–2020.
- Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce.

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové linie a odpovídající částky.

nepoužije se

- Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce⁹⁵.

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové linie a odpovídající částky.

nepoužije se

3.2.5. Příspěvky třetích stran

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran
- Návrh/podnět počítá se spolufinancováním podle následujícího odhadu:

Prostředky v milionech EUR (zaokrouhloeno na 3 desetinná místa)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložit let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁹⁵ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - dopad na vlastní zdroje
 - dopad na různé příjmy

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Příjmová linie:	rozpočtová	Prostředky použitelné v probíhajícím rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁹⁶					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložit tolik sloupců, kolik je třeba podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	
Článek								

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové linie.

Bude určeno (příjmy získané prostřednictvím finančních nástrojů budou v době trvání programu znovu použity a po skončení programu nakonec inkasovány jako příjmy společně s jistinou)

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

⁹⁶ Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25% nákladů na výběr.

PŘÍLOHA 1 LEGISLATIVNÍHO FINANČNÍHO VÝKAZU

Název návrhu/podnětu:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy...-
MOVE.....

1. POTŘEBNÉ LIDSKÉ ZDROJE a NÁKLADY NA TYTO ZDROJE
2. VÝŠE JINÝCH VÝDAJŮ SPRÁVNÍ POVAHY
3. METODY použité pro VÝPOČET NÁKLADŮ
 - 3.1. Týkající se lidských zdrojů
 - 3.2. Týkající se jiných správních výdajů

Tato příloha bude přiložena k legislativnímu finančnímu výkazu v průběhu konzultací mezi jednotlivými útvary.

Tabulky vložené do tohoto dokumentu slouží k vyplnění tabulek v legislativním finančním výkazu.

Tato příloha je interní dokument, který je určen pouze pro potřeby útvarů Komise.

1. Potřebné lidské zdroje a náklady na tyto zdroje

- Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů
 Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je popsáno dále:

v milionech EUR (zaokrouhloeno na 3 desetinná místa)

OKRUH 5 víceletého finančního rámce		Rok 2014		Rok 2015		Rok 2016		Rok 2017		Rok 2018		CELKEM	
		FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)													
06 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise v členských státech)	AD	26	3302	28	3556	29	3683	31	3937	32	4064		
	AST												
XX 01 01 02 (při delegacích)	AD												
	AST												
• Externí zaměstnanci⁹⁷													
06 01 02 01 (celkový rámec)	SZ	14	896	15	960	17	1088	18	1152	19	1216		
	ZAP												
	VNO												
XX 01 02 02 (při delegacích)	SZ												
	ZAP												

⁹⁷ SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník.

	MO D												
	MZ												
	VNO												
Jiná rozpočtová linie (<i>prosím upřesněte</i>)													
Mezisosčet – OKRUH 5 víceletého finančního rámce		40	4198	43	4516	46	4771	49	5089	51	5280		34,414

XX je oblast politiky nebo dotčená kapitola rozpočtu

Rok 2019: FTE: 51 Prostředky: 5,280

Rok 2020: FTE: 51 Prostředky: 5,280

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce		Rok N		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		vložit počet sloupců podle trvání finančního dopadu		CELKEM	
		FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky	FTE	Prostředky
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)													
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)	AD												
	AST												
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)	AD												
	AST												
• Externí zaměstnanci⁹⁸													
XX 01 04 yy Prostředky na externí zaměstnance schválené v bývalých liniích „BA“	V ústředí	SZ											
		ZAP											
		VNO											
	Při delegacích	SZ											
		ZAP											
		MOD											

⁹⁸ SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník.

		MZ												
		VNO												
XX 01 05 02 (v nepřímém výzkumu)		SZ												
		ZAP												
		VNO												
10 01 05 02 (v přímém výzkumu)		SZ												
		ZAP												
		VNO												
Jiná rozpočtová linie (<i>prosím upřesněte</i>)														
Mezisoučet – mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce														

CELKEM za OKRUH 5 a mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce														
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení. Částky a podíly budou upraveny podle výsledků předpokládaného využití externích agentur.

2. Výše jiných výdajů správní povahy

- Návrh/podnět nevyžaduje využití prostředků správní povahy
- Návrh/podnět vyžaduje využití prostředků správní povahy, jak je popsáno dále:

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM
OKRUH 5 víceletého finančního rámce								
<u>V ústředí:</u>								
06 01 02 11 01 – výdaje na mise a reprezentaci	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
06 01 02 11 02 – konference a zasedání	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3,5
XX 01 02 11 03 – zasedání výborů ⁹⁹								
06 01 02 11 04 – studie a konzultace	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	3,2
XX 01 02 11 05 – řídicí a informační IT systémy								
XX 01 02 11 06 – další odborná příprava								
XX 01 03 01 03 – vybavení a nábytek								
XX 01 03 01 04 – služby a další provozní výdaje								
Jiná rozpočtová linie (<i>prosím upřesněte</i>)								
<u>Při delegacích:</u>								
XX 01 02 12 01 – výdaje na mise, konference a reprezentaci								
XX 01 02 12 02 – další odborná příprava zaměstnanců								
XX 01 03 02 01 – akvizice, pronájem a související výdaje								

⁹⁹ Uveďte druh výboru a dotčenou skupinu.

XX 01 03 02 02 – vybavení, nábytek, dodávky a služby								
Mezisoučet OKRUH 5 (*) víceletého finančního rámce	1,1	1,11	1,12	1,23	1,24	1,25	1,26	8,31

XX je oblast politiky nebo dotčená kapitola rozpočtu.

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	CELKEM
--	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	--------

Mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce								
06 01 04 31 – správní a technická pomoc (kromě externích zaměstnanců) financovaná z operačních prostředků (bývalé linie „BA“)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
- v ústředí								
- při delegacích								
XX 01 05 03 – ostatní výdaje na řízení v oblasti nepřímého výzkumu								
10 01 05 03 – ostatní výdaje na řízení v oblasti přímého výzkumu								
Jiná rozpočtová linie 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Mezisoučet – mimo OKRUH 5 (*) víceletého finančního rámce	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Mezisoučet – mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0

XX je oblast politiky nebo dotčená kapitola rozpočtu

CELKEM za OKRUH 5 a mimo OKRUH 5 (*) víceletého finančního rámce	13,8	18,61	18,92	19,43	19,74	20,05	20,36	130,91
--	-------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	---------------

CELKEM za OKRUH 5 a mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce	18,9	24,01	24,52	25,33	25,94	26,65	26,96	172,31
--	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	---------------

(*) kromě Fondu soudržnosti

Potřeby v oblasti správních prostředků budou pokryty z prostředků, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přerozděleny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

3. Metody výpočtu použité k odhadu nákladů

3.1. Týkající se lidských zdrojů

Uveďte podrobnosti týkající se metody výpočtu použité pro každou kategorii zaměstnanců (předpoklady, průměrné náklady apod.)

OKRUH 5 víceletého finančního rámce
<u>Upozornění:</u> Průměrné náklady pro každou kategorii zaměstnanců jsou k dispozici na webové stránce BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/pre/legalbasis/pre-040-020_preparation_en.html#forms
<ul style="list-style-type: none">• týkající se pracovních míst podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců) <p>Předpoklady ohledně nákladů na zaměstnance jsou založeny na současných potřebách a realistickém odhadu do budoucna.</p>
<ul style="list-style-type: none">• týkající se externích zaměstnanců

Mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce
<ul style="list-style-type: none">• týkající se pracovních míst podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců ve výzkumu)
<ul style="list-style-type: none">• týkající se externích zaměstnanců

3.2. Týkající se výdajů správní povahy

Uveďte podrobnosti týkající se metody výpočtu použité pro každou rozpočtovou linii, výchozí předpoklady (např. počet zasedání ročně, průměrné náklady apod.)

OKRUH 5 víceletého finančního rámce
Výpočty jsou založeny na extrapolaci ze stávajícího stavu, pokud jde o spotřebu pro služební cesty (zaměstnanci a evropští koordinátoři), zasedání a konference (např. výbor pro hlavní směry TEN-T, výroční konference TEN-T) a potřebu nejrůznějších studií.

Mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce
Výpočty jsou založeny na extrapolaci ze současných nákladů TEN-TEA.
Zahrnují výdaje na IT vybavení (TEN-tec) v roční výši 300 000 EUR. TENtec je informační systém, který GŘ MOVE v současné době využívá pro program TEN-T. Jedná se o systém kompletně přizpůsobený potřebám programu a sladěný s prostupy ES. Ukládá a spravuje technická, finanční a historická data pro analýzu, řízení a politické rozhodování pokud jde o programy TEN-T. Spravuje nezbytné toky zakázek a prací související s rozhodnutími Komise, úplný výběrový cyklus pro nové projekty včetně podávání návrhů a příjem a potřebná

webová rozhraní. Podporuje také TEN-TEA v rámci úkolů na provádění programu (přijímání návrhů, hodnocení a vyjednávání a následná kontrola).

Vzhledem k tomu, že systém se stále více zaměřuje na vytváření strategií a kontrolu, není možné jej podle legislativy Komise zadat externím agenturám. Například: pro nové Zásady TEN-T byla pomocí systému shromážděna technická a geografická data přímo z ministerstev dopravy. Integrovaný subsystém GIS pak také vytvořil mapy připravené na začlenění do hlavních směrů.

Jedná se o efektivní nástroj, protože byl vyvinut již přímo pro interní využití a je otevřený také všem národním ministerstvům pro účely shromažďování a sdílení dat. Systém využívají také úředníci GŘ REGIO a GŘ ENV i ředitelství A pro svoji Evropskou politiku sousedství. Jako plně funkční systém bude schopen snadno pokrýt potřeby GŘ MOVE i po přijetí nástroje CEF.

Umožňuje úspory z objemu, protože pro pokrytí požadavků na data, plánování a vykazování není třeba žádných externích dodavatelů. Kromě toho může být systém rozšířen tak, aby pokrýval dodatečné potřeby vyplývající z nástroje CEF. Toto je plně v souladu s přístupem Generálního tajemníka zaměřeným na omezení počtu softwarových balíčků užívaných v rámci Komise.

Rozpočtované prostředky jsou nezbytné na údržbu a vývoj nástroje i na nákup dalšího IT vybavení.

GŘ ENER nemá v úmyslu využívat informační systém TENtec. Pro potřeby GŘ ENER bude přiřazen samostatný IT nástroj.