

Stanovisko Výboru regionů Nástroj pro propojení Evropy

(2012/C 277/12)

VÝBOR REGIONŮ

- připomíná důležitost evropské politiky v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikací jakožto klíčového nástroje, který zajistí vyšší konkurenceschopnost měst a regionů a napomůže k dosažení hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU;
- podporuje vytvoření nového nástroje pro propojení Evropy coby společného právního rámce a jednotného nástroje financování pro odvětví dopravy, energetiky a telekomunikací;
- vítá zaměření tohoto nástroje na doplnění chybějících spojení, odstranění úzkých míst a zajištění odpovídajících přeshraničních spojení a zavedení inovativních finančních nástrojů s cílem zajistit co největší pákový efekt veřejných výdajů a přinést občanům EU vyšší přidanou hodnotu;
- vyzývá k tomu, aby byl tento nástroj v souladu se zásadou subsidiarity prováděn v úzké spolupráci s členskými státy, místními a regionálními orgány a místními subjekty;
- domnívá se, že by provádění tohoto nástroje mělo být také v souladu s cíli strategie Evropa 2020 i politiky soudržnosti a že by měla být zajištěna jeho doplňkovost a slučitelnost s fondy politiky soudržnosti;
- požaduje, aby byly prostředky spravedlivě rozdělovány mezi všechny členské státy a regiony v EU a aby byly současně brány v potaz specifické územní podmínky EU;
- požaduje, aby Komise ujasnila, že částka 10 miliard eur, jež má být přesunuta z Fondu soudržnosti, je v souladu s nařízením o Fondu soudržnosti, včetně vnitrostátních kvót platných pro členské státy.

Zpravodaj	pan Ivan ŽAGAR (SI/ELS), starosta města Slovenska Bistrica
Odkazy	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se vytváří nástroj pro propojení Evropy COM(2011) 665 final/3 – 2011/0302 (COD) Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění rozhodnutí č. 1639/2006/ES, kterým se zavádí rámcový program pro konkurenceschopnost a inovace (2007–2013), a nařízení (ES) č. 680/2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí COM(2011) 659 final/2 – 2011/0301 (COD)

I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ

Celkové hodnocení

1. připomíná, že evropská politika v oblasti dopravy, telekomunikací a digitálních zařízení by měla být pojmána jako klíčový nástroj pro zajištění vyšší konkurenceschopnosti měst a regionů, volného pohybu zboží a osob, integrace jednotného trhu, hospodářské, sociální a územní soudržnosti EU a jejího propojení se zbytkem světa;

2. vítá potenciální roli nástroje pro propojení Evropy při stimulování růstu a zaměstnanosti a při zvyšování konkurenceschopnosti Evropy⁽¹⁾ a podporuje skutečnost, že se Komise zaměřila na doplnění chybějících spojení, odstranění úzkých míst a zajištění odpovídajících přeshraničních spojení;

3. podporuje vytvoření nového nástroje pro propojení Evropy (CEF) coby společného právního rámce a nástroje financování pro odvětví dopravy, energetiky a telekomunikací;

4. vyzývá k tomu, aby byl tento nástroj v souladu se zásadou subsidiarity prováděn v úzké spolupráci s členskými státy, místními a regionálními orgány a místními subjekty;

5. vyzývá k transparentnějšímu, jednotnějšímu a jednoduššímu přístupu k financování EU, který umožní přilákat finanční prostředky ze soukromého sektoru, což je v současnosti nezbytné, má-li být dosaženo cílů EU;

6. domnívá se, že by provádění nástroje pro propojení Evropy mělo rovněž přispět k posílení cílů hospodářské, sociální

a územní soudržnosti a mělo by být propojeno s fondy politiky soudržnosti tak, aby se tyto nástroje doplňovaly a byly ve vzájemném souladu;

7. vítá návrhy Komise na vyčlenění 10 miliard eur z Fondu soudržnosti pro nástroj pro propojení Evropy na podporu koordinovaného provádění projektů dopravní infrastruktury v rámci hlavní sítě TEN-T v členských státech, které jsou podporovány v rámci politiky soudržnosti. Zdůrazňuje, že je nutné respektovat v co nejvyšší možné míře vnitrostátní přiděly z Fondu soudržnosti, aby bylo možné zajistit příznivé podmínky finanční podpory poskytované z Fondu soudržnosti pro všechny druhy způsobilých projektů, včetně silničních přeshraničních projektů;

8. domnívá se, že by projekty v rámci tohoto nástroje měly sledovat priority inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění, tedy cíle strategie Evropa 2020;

9. zdůrazňuje, že pro řadu členských států je obtížné, aby samy realizovaly komplexní projekty přeshraničních dopravních infrastruktur, zatímco na úrovni EU existuje dostatečně velká poptávka po větší synergii mezi různými programy financování a oblastmi politiky, která musí zajistit co největší pákový efekt veřejných výdajů s vyšší přidanou hodnotou pro občany EU;

Právní rámec

Nástroj pro propojení Evropy – obecné souvislosti

10. podporuje vytvoření nového nástroje pro propojení Evropy coby společného právního rámce a jednotného nástroje financování pro odvětví dopravy, energetiky a telekomunikací;

11. zdůrazňuje, že u dopravních projektů by se mělo zvážet jejich propojení s dalšími druhy dopravy, co se týče dopravních uzlů, např. letecké dopravy, metra atd. Musí být zaručen přístup

⁽¹⁾ Tuto roli zdůraznily závěry Evropské rady ze dne 28. a 29. června 2012 („Jak k růstu a zaměstnanosti přispějí evropské politiky“, s. 9).

k rychlé širokopásmové síti a širokopásmovým službám, obzvláště v oblastech, jež jsou z obchodního hlediska nezajímavé, jako jsou venkovské oblasti s nízkou hustotou obyvatelstva, v nichž mohou IKT usnadnit poskytování veřejných služeb a přispět k udržení obyvatelstva a k územní soudržnosti;

12. uvítal by ujasnění přístupu k regionům s odlišným ukazatelem rozvoje. Tento přístup by měl odrážet specifické územní podmínky EU, včetně regionů, které jsou trvale a závažně znevýhodněny demografickými a přírodními podmínkami, a nejvzdálenějších regionů, a měl by vyváženou formou zahrnovat všechny evropské regiony;

Odvětvové cíle

13. podporuje úsilí o prosazení ekologických a udržitelných dopravních systémů – především v oblasti železniční a námořní dopravy, což jsou účinné a konkurenceschopné druhy dopravy, jež musí mít k dispozici vhodnou infrastrukturu a dobře zorganizované služby. V zájmu zajištění řádného fungování těchto udržitelných druhů dopravy je rovněž nezbytné rozvíjet vnitrostátní logistická centra, jež by umožnila optimální intermodální výměnu a efektivitu systému jako celku;

14. domnívá se, že musí být náležitě zohledněna zvláštní situace různých oblastí EU, včetně regionů v nových členských státech EU s doposud málo rozvinutou infrastrukturou a nedostatečnými finančními zdroji, a to zejména tam, kde na regionální úrovni vzniká velká přidaná hodnota, např. v přeshraniční dopravě;

15. zdůrazňuje, že je třeba podporovat propojení energetických sítí a fungování vnitřního trhu s energií v EU, považovat energetickou soběstačnost EU za jednu z klíčových priorit tohoto nástroje a posílit bezpečnost dodávek energie;

16. podtrhuje skutečnost, že investice do širokopásmové telekomunikační sítě a do platform infrastrukturní digitálních služeb mají zásadní význam pro provádění digitální agendy EU, uskutečňování cílů strategie Evropa 2020 a pro poskytování evropských veřejných služeb;

Rozpočtové otázky

17. vítá vytvoření nástroje pro propojení Evropy a jeho finanční zajištění, jež není možné zpochybňovat, má-li být zachována účinnost tohoto nástroje a jeho pákový efekt působící na další veřejné i soukromé zdroje financování. Varuje ovšem před jakýmkoliv kroky, které by mohly být v neprospěch strukturálních fondů;

18. vzhledem k situaci na finančních trzích má obavy, pokud jde o dosažení očekávaného dopadu a pákového efektu opatření financování v rámci nástroje pro propojení Evropy na místní a regionální financování z veřejných zdrojů určené k investicím do infrastruktury;

19. požaduje, aby byly prostředky spravedlivě rozdělovány mezi všechny členské státy a regiony v EU a aby se při tom přihlíželo ke kvalitě a přidané hodnotě projektů v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikačních sítí financovaných z nástroje pro propojení Evropy pro nejslabší regiony, včetně regionů trvale znevýhodněných geografickými nebo přírodními podmínkami, regionů s velmi nízkou hustotou obyvatelstva, ostrovních, přeshraničních a horských regionů, a mělo by se náležitě dbát na efektivitu a pákový efekt navrhovaných projektů;

20. požaduje, aby Komise ujasnila, že částka 10 miliard eur, jež má být přesunuta z Fondu soudržnosti, je v souladu s nařízením o Fondu soudržnosti, včetně vnitrostátních kvót platných pro členské státy;

21. zdůrazňuje, že je třeba rozšířit pravidla pro způsobilost, co se týče správních nákladů;

Formy financování a finanční ustanovení

22. podporuje transparentnější, jednodušší a jednodušší přístup k financování EU s cílem přilákat finanční prostředky ze soukromého sektoru. Z tohoto důvodu požaduje, aby byly mezi způsobilé výdaje zařazeny správní náklady, aby tak bylo možné účinněji dosáhnout daných cílů, a zdůrazňuje, že nové zdroje financování by v žádném případě neměly nahrazovat tradiční financování EU, ale měly by ho spíše doplňovat;

23. vítá zavedení inovativních finančních nástrojů, zejména využívání projektových dluhopisů EU, které přilákají soukromé investory a podpoří partnerství veřejného a soukromého sektoru v EU. Vzhledem k situaci na finančních trzích by za tyto dluhopisy měla ručit Komise;

24. vyzývá Komisi, aby navrhla opatření k budování kapacity pro využívání inovativních finančních nástrojů s cílem podpořit zapojení veřejných orgánů, jež nemají potřebné znalosti, a to zejména na místní a regionální úrovni. Vítá přijetí nařízení dne 6. července 2012, jímž se zahajuje pilotní fáze 2012–2013 iniciativy projektových dluhopisů EU, jejímž cílem je mobilizovat až 4,5 miliardy eur ze soukromého sektoru na financování klíčových strategických projektů infrastruktury⁽²⁾. Podporuje záměr, aby na pilotní fázi v případě jejího úspěchu navázala provozní fáze 2014–2020 v rámci nástroje EU pro propojení Evropy;

Granty

25. vítá pracovní programy jakožto nástroje využívající formu grantů, které se používají u zvláštních opatření;

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění rozhodnutí č. 1639/2006/ES, kterým se zavádí rámcový program pro konkurenceschopnost a inovace (2007–2013), a nařízení (ES) č. 680/2007, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí.

26. podotýká, že způsobilost výdajů tak, jak je definována v nástroji pro propojení Evropy, může omezovat provádění projektů. Z tohoto důvodu je třeba provést úpravy, pokud jde o dobu způsobilosti a jednotlivé položky způsobilých nákladů, např. náklady na přípravu, DPH bez nároku na odpočet, nákup pozemků;

27. je znepokojen tím, že pro všechny návrhy na udělení grantu je vyžadována jenom dohoda členských států. Výbor regionů proto žádá, aby se na výběru případně podílely místní a regionální orgány v souladu s jejich zákonnými pravomocemi;

28. zdůrazňuje, že vzhledem k současné situaci, jíž čelí místní a regionální orgány, nebudou moci příjemci zahájit práce včas. Ustanovení týkající se rušení projektů by tedy neměla být příliš restriktivní a měla by umožnit tříleté období namísto dvouletého, jež navrhuje Komise;

Zadávání zakázek

29. připomíná, že 10 miliard eur, jež mají být vyčleněny z Fondu soudržnosti, se musí spravovat podle pravidel přímého řízení, nikoli podle zásady „kdo dřív přijde, je dřív na řadě“. Zdůrazňuje, že tato zásada může prohloubit nerovnováhu těch zemí EU podporovaných v rámci politiky soudržnosti, které se potýkají s většími obtížemi v oblasti správních, personálních a finančních podmínek. To může pro některé členské státy a regiony představovat překážku bránící předložení propracovaných projektů;

30. navrhuje, aby pravidla pro způsobilost k čerpání 10 miliard eur, které mají být přesunuty z Fondu soudržnosti, byla v souladu s nařízením o tomto fondu;

Finanční nástroje

31. vyzývá k tomu, aby – aniž by tím byla dotčena otázka pravomocí – byla finanční podpora projektů na úrovni nižší, než jsou transevropské sítě, v souladu se zásadou subsidiarity;

Plánování, provádění a kontrola

32. podporuje víceleté pracovní programy, o nichž je třeba informovat všechny zainteresované strany. Do přípravy pracovních programů by v souladu se zásadami víceúrovňové správy měli být zapojeni partneři na všech úrovních;

Víceúrovňová správa

33. zdůrazňuje, že místní a regionální orgány ze zákona zodpovídají za řadu oblastí, na něž se nástroj pro propojení Evropy vztahuje, a že se jich přímo dotýkají navrhovaná

opatření k financování transevropských dopravních, energetických a telekomunikačních infrastruktur. Je tudíž naprosto nezbytné respektovat zásady víceúrovňové správy, aby byl zaručen vyvážený územní rozvoj;

34. je toho názoru, že návrh nástroje pro propojení Evropy zjevně nevyvolává otázky týkající se jeho souladu se zásadou subsidiarity⁽³⁾. Připomíná, že svým rozsahem a účinky mohou projekty nástroje pro propojení Evropy zahrnovat nadnárodní rozměr, a proto se budou muset realizovat na nevhodnější úrovni: unijní, celostátní, regionální, či místní;

35. požaduje, aby byly místní a regionální orgány a další relevantní subjekty zapojeny do rozhodovacího procesu a do procesu plánování v jednotlivých členských státech ohledně orientačního seznamu projektů, které by případně mohly být financovány v rámci nástroje pro propojení Evropy;

36. požaduje, aby byly místní a regionální orgány co nejdříve informovány o návrzích v rámci nástroje pro propojení Evropy a aby byly aktivně podporovány při začleňování těchto návrhů do přípravy projektů a do územních strategií rozvoje. Je rovněž zásadní, aby všechny zainteresované strany v jednotlivých regionech spolupracovaly na přípravě budoucích projektů v rámci nástroje pro propojení Evropy a na jejich provádění;

37. je toho názoru, že je nutné do konce roku 2012 vypracovat strategická opatření pro povzbuzení regionálních a celostátních orgánů k tomu, aby připravily seznamy navrhovaných investic v oblasti energetiky a telekomunikací, protože jen tak budou mít jednotlivé členské státy dostatek času na přípravu své projektové dokumentace;

Řízení a provádění

38. zdůrazňuje, že u nových technologií (např. infrastruktury v oblasti alternativních paliv) existují vyšší vstupní překážky než u tradičních infrastruktur, jako je silniční či železniční infrastruktura. Měly by být proto povoleny granty až do výše 50 % místo 20 %;

39. zdůrazňuje, že výkonná agentura Evropské komise coby řídicí orgán by při provádění nástroje pro propojení Evropy měla úzce spolupracovat s dalšími relevantními veřejnými orgány. Mělo by se zamezit vzniku dodatečných nákladů na zřízení a činnost této agentury;

40. zdůrazňuje, že je nutné definovat pravidla pro finanční prostředky v rámci nástroje pro propojení Evropy pro případ, že se jednotliví partneři z různých členských států nebudou schopni dohodnout na provádění určitého projektu;

⁽³⁾ Stanovisko VR k nástroji pro propojení Evropy bere v potaz konzultaci provedenou sítí Výboru regionů pro monitorování subsidiarity. Zpráva o konzultaci je k dispozici na internetové stránce VR: <http://extranet.cor.europa.eu/subsidiarity/Pages/default.aspx>.

41. v souvislosti s tím navrhuje, aby Komise prozkoumala, zda by ESÚS mohla napomoci při řešení potenciálních problémů s prováděním přeshraničních projektů, jež vyplývají z odlišnosti vnitrostátních právních předpisů a z kombinace různých finančních zdrojů definovaných v různých nařízeních;

Soulad s dalšími politikami EU – politika soudržnosti

42. zdůrazňuje, že je nutné zajistit celkovou slučitelnost projektů, jež jsou financovány ze strukturálních fondů, z Fondu soudržnosti a z nástroje pro propojení Evropy, a očekávaný účinek nástroje pro propojení Evropy na menší projekty;

43. vyzývá Komisi, aby přijala jednoznačná opatření, která zaručí koordinaci a soulad mezi nařízenými týkajícími se strukturálních fondů, zejména pokud jde o navrhování společného strategického rámce a smluv o partnerství, ale také co se pravidel pro způsobilost a možného překrývání financovaných projektů týče;

44. upozorňuje na dopad nástroje pro propojení Evropy na územní plánování a na strategie místního a regionálního rozvoje a podporuje opatření k budování kapacity, která místním a regionálním orgánům umožní, aby se náležitě připravily a byly schopny předložit propracované projekty, jež mají být financovány v rámci tohoto nástroje;

45. požaduje, aby byly včas schváleny operační programy a nařízení pro programové období 2014–2020, aby se tak začátkem roku 2014 mohlo zahájit provádění projektů;

Obecná a závěrečná ustanovení

46. podporuje návrh Komise soustředit se více na výsledky prostřednictvím jasných a měřitelných cílů a ukazatelů výsledků, jež byly předem dohodnuty. Mělo by být definováno několik jasných a spolehlivých ukazatelů, které by měly být všeobecné, spravedlivé a přiměřené a měly by vycházet ze zásady rovného přístupu. Místní a regionální orgány tudíž budou muset mít k dispozici nástroje strategického plánování, aby se zamezilo vzniku dodatečné administrativní zátěže při podávání zpráv. Navíc je třeba provést posouzení zahrnující také dopad na hospodářskou, sociální a územní soudržnost;

47. vyzývá členské státy, aby více využívaly technické podpory, která je dostupná pro operační programy, s cílem zlepšit schopnost místních a regionálních orgánů a dalších účastníků čerpat prostředky EU. V rámci nástroje pro propojení Evropy je zvláště důležité, aby i méně rozvinuté členské státy připravily kvalitní projekty s využitím nástrojů technické podpory a aby tak při výzvách k předkládání návrhů na spolupracování ze strany EU nebyly v nevýhodě oproti jiným členským státům;

48. požaduje podrobnější vymezení, pokud jde o přípravu projektové dokumentace, přípravu projektů, zahajovací postupy a žádosti jednotlivých účastníků (rozdělení úkolů mezi celostátními a místními a regionálními orgány) v rámci nástroje pro propojení Evropy.

II. DOPORUČENÉ POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

COM(2011) 665 final/3

Pozměňovací návrh 1

Doplnit nový bod odůvodnění za 2. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<p><u>Zmíněný mechanismus se také rozhodným způsobem zasadí o projekty v oblasti nákladní železniční infrastruktury jako propojující prvek s přístavy a multimodálními platformami a jako prvek strukturující území, zejména v hospodářské, sociální a územní oblasti, což bezpochyby umožní lepší přístup k nově vznikajícím trhům. Tyto elektrifikované železniční sítě ve značné míře přispívají k úsporám energie, umožňují snížit energetickou závislost na vnějších dodávkách díky své univerzálnosti, pokud jde o připojení k různým zdrojům energie, a také napomáhají environmentální udržitelnosti, protože jsou v přímém souladu s cíli strategie Evropa 2020.</u></p>

Odůvodnění

Sociální a územní soudržnost Evropy ve značné míře závisí na schopnosti EU dosáhnout rovnováhy mezi různými územními oblastmi a zachovat jejich vynikající propojení. Strukturování evropského území formou velkých dopravních sítí udržitelných z hlediska životního prostředí musí zohlednit nejen potřebu napojit již rozvinuté oblasti: komunikační osy musí samy o sobě také plnit úlohu strukturujících prvků, jež ožíví ze sociálně ekonomického hlediska nejvíce znevýhodněná území. Zavedení nástroje pro propojení Evropy musí být rovněž klíčovým prvkem pro územní plánování a rovnováhu mezi regiony.

Pozměňovací návrh 2

Čl. 3 písm. a)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>prispívat k inteligentnímu, udržitelnému růstu podporujícímu 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.</p> <p>[...]</p>	<p>prispívat k inteligentnímu, udržitelnému růstu podporujícímu 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. <u>To obzvláště platí pro méně rozvinuté regiony a ty členské státy a regiony, jejichž HDP na obyvatele byl v období 2007–2013 nižší než 75 % průměru EU-25 za referenční období, avšak jejichž HDP na obyvatele je vyšší než 75 % průměru EU-27, a rovněž pro ty regiony, jež jsou závažně a trvale znevýhodněny demografickými a přírodními podmínkami.</u></p> <p>[...]</p>

Odůvodnění

Viz odstavec 12.

Pozměňovací návrh 3

Čl. 5 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>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.</p> <p>[...]</p>	<p>Finanční krytí nástroje pro propojení Evropy lze uplatnit na výdaje související s přípravnými, monitorovacími, kontrolními, auditními i hodnotícími činnostmi <u>a správními náklady</u>, 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.</p> <p>[...]</p>

Odůvodnění

Viz odstavec 22.

Pozměňovací návrh 4

Čl. 7 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>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:</p>	<p>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:</p>

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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];	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];	b) <u>opatření zavádějící globální síť podle kapitoly II nařízení o TEN-T, pokud tato opatření přispívají k usnadnění přeshraniční dopravy nebo k odstranění kritických míst, a dále pokud se podílejí na rozvoji hlavní sítě;</u>
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];	b)c) 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];
d) opatření na podporu systémů řízení dopravy v souladu s článkem 37 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];	e)d) 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];
e) opatření na podporu služeb nákladní dopravy v souladu s článkem 38 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];	e)e) opatření na podporu systémů řízení dopravy v souladu s článkem 37 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
f) opatření ke snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy modernizací stávajícího vozového parku;	e)f) opatření na podporu služeb nákladní dopravy v souladu s článkem 38 nařízení (EU) č. XXX/2012 [hlavní směry pro TEN-T];
g) podpůrná opatření programu.	f)g) opatření ke snížení hlučnosti železniční nákladní dopravy <u>nákupem nového či</u> modernizací stávajícího vozového parku;
[...]	g)h) podpůrná opatření programu. [...]

Pozměňovací návrh 5

Čl. 7 odst. 4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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].	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].
	<u>Dostupné prostředky mohou být využity zejména členskými státy a regiony jako finanční podpora programů na rozšíření širokopásmového připojení.</u>

Odůvodnění

Čl. 2 odst. 9 návrhu nařízení stanoví, že i veřejné orgány přicházejí v úvahu jako (přímní) příjemci finanční podpory. To je nutné přivítat. Dostupné prostředky by měly být poskytnuty rovněž členskými státem a regionům jako finanční podpora programů na rozšíření širokopásmového připojení.

Pozměňovací návrh 6

Čl. 8 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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].	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]. <u>Náklady na přípravu překlenovacích projektů z období 2007–2013 jsou považovány za způsobilé.</u>

Odůvodnění

Viz odstavec 26.

Pozměňovací návrh 7

Čl. 8 odst. 6

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Výdaje související s nákupem pozemků se za způsobilé náklady nepovažují.	Výdaje související s nákupem pozemků jsou <u>se za způsobilé náklady až do výše 10 % celkové investice do projektu nepovažují.</u>

Odůvodnění

Viz odstavec 26.

Pozměňovací návrh 8

Čl. 8 odst. 7

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
DPH se za způsobilý náklad nepovažuje.	DPH bez nároku na odpočet se <u>považuje za způsobilý náklad nepovažuje.</u>

Odůvodnění

Viz odstavec 26.

Pozměňovací návrh 9

Čl. 9 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Návrhy může předkládat jeden nebo více členských států, mezinárodních organizací, společných podniků nebo veřejných či soukromých podniků nebo orgánů zřízených v členských státech.	Návrhy může předkládat jeden nebo více členských států, mezinárodních organizací, společných podniků, <u>jako jsou ESÚS</u> , nebo veřejných či soukromých podniků nebo orgánů zřízených v členských státech.

Odůvodnění

Viz odstavec 27.

Pozměňovací návrh 10

Čl. 10 odst. 2 písm. b)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
ve vztahu ke grantům na práce: i) železnice a vnitrozemské vodní cesty: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 20 % způsobilých nákladů;	ve vztahu ke grantům na práce: i) železnice a vnitrozemské vodní cesty: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 20 % způsobilých nákladů;

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
míru financování lze zvýšit na 30 % u opatření řešících úzká místa; míru financování lze zvýšit na 40 % u opatření týkajících se přeshraničních úseků;	míru financování lze zvýšit na 30 % u opatření řešících úzká místa; míru financování lze zvýšit na 40 % u opatření týkajících se přeshraničních úseků <u>a u zvláštních opatření pro stimulaci interoperability v krátkodobém horizontu;</u>
[...]	[...]

Odůvodnění

V některých zemích, jako je Španělsko, je třeba vyvinout větší úsilí, pokud má být dosaženo standardů evropské železniční interoperability, a to s ohledem na výchozí situaci, mimo jiné na odlišný rozchod kolejí a rozdílnou elektrickou soustavu. V této souvislosti máme za to, že je nezbytné upřednostňovat opatření, jež umožní efektivní zahájení interoperability, příchod provozovatelů z podnikatelské části odvětví dopravy a logistiky, kteří budou muset využívat navrhovaných sítí, a vznik optimálního vozového parku atd. Proto se domníváme, že již probíhající zavádění technických řešení, jako je třetí kolejnice (tři kolejnice na pražec, což umožňuje dva rozchody), na stávajících trasách umožní existenci interoperabilních dopravních služeb, aniž by bylo nutné čekat na dokončení koridorů navržených výhradně pro tyto standardy; toto čekání by totiž mohlo vyústit v to, že tyto služby budou skutečně zahájeny až po roce 2020. Taková opatření by měla být vnímána jako jakési „první vlašťovky“ na cestě k dosažení celkové interoperability stanovených koridorů, jež budou doplňovány v průběhu delšího časového období; proto by měly být prioritou pro nástroje financování. Jednou z možností je dát těmto opatřením stejné postavení, jaké mají přeshraniční úseky. Tento návrh je jistým způsobem v souladu s odstavcem 17 v části Politická doporučení, neboť v oblasti železniční dopravy je Španělsko kvůli odlišnému rozchodu kolejí jeden z „nejslabších regionů, jenž se potýká s největším potížením“. Odpovídá také odstavci 26, protože pokud jde o konvenční železniční síť, patří Španělsko kvůli odlišnému rozchodu kolejí do skupiny „zaostávajících regionů“.

Pozměňovací návrh 11

Čl. 10 odst. 4 písm. a)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
opatření v oblasti širokopásmových sítí: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 50 % způsobilých nákladů;	opatření v oblasti širokopásmových sítí: výše finanční pomoci Unie nepřekročí 85 50 % způsobilých nákladů;

Odůvodnění

Zavedení širokopásmových sítí v oblastech s nízkou hustotou obyvatelstva vyžaduje velkou finanční investici. Hospodářské subjekty přitom mají malý či dokonce žádný zájem rozšiřovat své obchodní aktivity na těchto územích. Vzhledem k navrhované míře spolufinancování bude mít odvětví elektronických komunikací potíže plnit cíle vytyčené evropskou digitální agendou, pokud jde o poskytování přístupu k širokopásmovým sítím.

Pozměňovací návrh 12

Čl. 10 odst. 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Výše uvedené míry spolufinancování mohou být navýšeny až o 10 procentních bodů u opatření, která mají mezi-odvětvové 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.	Výše uvedené míry spolufinancování mohou být navýšeny až o 10 procentních bodů u opatření, která mají mezi-odvětvové synergie, dosahují cílů zmírnění klimatu, zvyšují odolnost vůči klimatu nebo snižují emise skleníkových plynů, <u>a v případě investic do méně rozvinutých regionů a těch členských států a regionů, jejichž HDP na obyvatele byl v období 2007–2013 nižší než 75 % průměru EU-25 za referenční období, avšak jejichž HDP na obyvatele je vyšší než 75 % průměru EU-27, a investic do regionů závažně a trvale znevýhodněných demografickými a přírodními podmínkami.</u> Toto navýšení by se nemělo vztahovat na míru spolufinancování uvedenou v článku 11.

Odůvodnění

Je třeba stanovit diferencovaný přístup jak k méně rozvinutým regionům, tak k regionům, jež jsou závažně a trvale znevýhodněny demografickými a přírodními podmínkami, jelikož všechna tato kritéria ovlivňují regionální rozvoj, a tudíž je třeba je stejnou měrou zohledňovat při určování míry spolufinancování. V tomto smyslu zahrnuje Komise do návrhu nařízení týkajícího se Evropského fondu pro regionální rozvoj na příští programové období zvláštní ustanovení požadující, aby se věnovala zvláštní pozornost specifickým obtížím regionů s těmito zvláštními územními podmínkami, a to na základě článku 174 SFEU.

Pozměňovací návrh 13

Čl. 11 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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.	Na tyto zvláštní výzvy se uplatňují pravidla tohoto nařízení platná pro odvětví dopravy. Při provádění těchto výzev se nejvíce upřednostňují projekty zohlední vnitrostátní prostředky přidělené v rámci Fondu soudržnosti <u>alespoň do doby, než bude proveden přezkum víceletého pracovního programu v polovině období. V případě potřeby může být pro členské státy způsobilé pro podporu z Fondu soudržnosti, které mají obtíže s žádostmi týkajícími se úspěšných projektů, uspořádáno dodatečné kolo výzev k předkládání projektů.</u>

Odůvodnění

Viz odstavec 7.

Pozměňovací návrh 14

Čl. 12 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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.	S výjimkou řádně odůvodněných případů Komise zruší finanční pomoc poskytnutou na opatření, jež nebyla zahájena do <u>dvou let</u> jednoho roku ode dne zahájení opatření stanoveného v podmínkách poskytnutí finanční pomoci.

Odůvodnění

Zajistí to větší flexibilitu nezbytnou k tomu, aby se příjemcům pomohlo překonat překážky bránící provádění projektů.

Pozměňovací návrh 15

Čl. 12 odst. 2 písm. c)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
po zhodnocení pokroku projektu, zejména v případě značných zpoždění při provádění opatření.	po zhodnocení pokroku projektu, zejména v případě značných zpoždění při provádění opatření, <u>kteřa způsobili příjemci.</u>

Odůvodnění

Viz odstavec 28.

Pozměňovací návrh 16

Čl. 12 odst. 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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.	Komise může požadovat vrácení poskytnuté finanční pomoci, pokud do dvou <u>tří</u> let ode dne dokončení stanoveného v podmínkách pro poskytnutí finanční pomoci nebylo provádění opatření, na něž byla daná finanční pomoc poskytnuta, dokončeno.

Odůvodnění

Viz odstavec 28.

Pozměňovací návrh 17

Čl. 12 odst. 4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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.	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 <u>alespoň tři měsíce</u> .

Odůvodnění

Viz odstavec 28.

Pozměňovací návrh 18

Čl. 17 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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.	Komise přijme víceleté a roční pracovní programy pro jednotlivá odvětví. <u>Komise do přípravy víceletých a ročních pracovních programů zapojí kompetentní partnery za dodržování přístupu víceúrovňové správy.</u> 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.

Odůvodnění

Viz odstavec 32.

Pozměňovací návrh 19

Článek 17 (nový odstavec 8)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<u>Komise podpoří opatření v rámci nástroje pro propojení Evropy, která budou využívat nové technologie, neboť u nich existují vyšší vstupní překážky než u tradičních infrastruktur, jako je silniční či železniční infrastruktura. Měly by být proto povoleny granty až do výše 50 % místo 20 %.</u>

Odůvodnění

U nových technologií (např. infrastruktury v oblasti alternativních paliv) existují vyšší vstupní překážky než u tradičních infrastruktur, jako je silniční či železniční infrastruktura. Jsou součástí nových pokynů pro síť TEN-T, ovšem v nástroji pro propojení Evropy chybí ustanovení o jejich financování. Tyto projekty je náročnější financovat. Na druhé straně napomáhají nezávislosti na ropě a podporují cíle bílé knihy o dopravě spočívající ve snížení počtu vozidel používajících tradiční paliva do roku 2030 ve městech o polovinu. Z toho důvodu se domníváme, že není konzistentní, aby byly inovace v dopravě omezeny na 20 % granty, což je nejméně ze všech druhů dopravy.

Pozměňovací návrh 20

Článek 17 (nový odstavec 9)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<u>Komise podpoří opatření v rámci nástroje pro propojení Evropy (a případně v rámci Fondu soudržnosti), jejichž cílem je posílení institucionální kapacity a efektivnosti orgánů veřejné správy a veřejných služeb souvisejících s přípravou a prováděním projektů, které sledují cíle nástroje pro propojení Evropy.</u>

Pozměňovací návrh 21

Čl. 26 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
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.	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, <u>včetně dopadu na hospodářskou, sociální a územní soudržnost.</u> Hodnocení zohlední také výsledky hodnocení dlouhodobého dopadu předcházejících opatření.

Odůvodnění

Viz odstavec 46.

V Bruselu dne 19. července 2012

předsedkyně
Výboru regionů
Mercedes BRESSO