

Stanovisko Evropského výboru regionů Nástroj pro propojení Evropy

(2018/C 461/15)

Hlavní zpravodajka: Isabelle BOUDINEAU (FR/SES), místopředsedkyně rady regionu Nová Akvitánie

Odkaz: návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014

COM(2018) 438 final

návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 1316/2013 s ohledem na vystoupení Spojeného království z Unie

COM(2018) 568 final

I. DOPORUČENÉ POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014

(COM(2018) 438 final) – 1. část

Pozměňovací návrh 1

15. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Ve svém sdělení „Silnější a obnovené strategické partnerství s nejbližšími regiony EU“⁽¹⁾ Komise zdůraznila konkrétní potřeby nejbližších regionů v oblasti dopravy a nutnost poskytnout unijní financování k uspokojení těchto potřeb i prostřednictvím programu.</p> <p>⁽¹⁾ COM(2017) 623</p>	<p>Ve svém sdělení „Silnější a obnovené strategické partnerství s nejbližšími regiony EU“⁽¹⁾ Komise zdůraznila konkrétní potřeby nejbližších regionů v oblastech dopravy, energetiky a digitálních technologií. Zdůrazňuje, že v oblasti dopravy je nutné poskytnout unijní financování k uspokojení těchto potřeb i prostřednictvím programu.</p> <p>⁽¹⁾ COM(2017) 623</p>

Odůvodnění

Komise ve svém sdělení týkajícím se nejbližších regionů uznává, že tyto regiony mají potenciál i v oblastech energetiky a digitálních technologií, ale čelí řadě překážek, k jejichž překonání potřebují podporu.

Pozměňovací návrh 2

22. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Sdělení „Připojení pro konkurenceschopný jednotný digitální trh – na cestě k evropské gigabitové společnosti“ (strategie pro gigabitovou společnost) stanoví strategické cíle do roku 2025, pokud jde o optimalizaci investic do infrastruktury pro digitální konektivitu ⁽¹⁾. COM(2016) 587</p> <p>⁽¹⁾ Cílem směrnice (EU) 2018/XXX (evropský kodex pro elektronické komunikace) je mimo jiné vytvořit regulační prostředí, které vybízí k soukromým investicím do sítí pro digitální konektivitu. Je však jasné, že zavádění sítí zůstane v řadě oblastí po celé Unii komerčně neúnosné, a to kvůli různým faktorům, jako je odlehlost, územní nebo místní specifika, malá hustota osídlení a různé sociálně-ekonomické faktory. Program by proto měl být upraven tak, aby přispíval k dosažení těchto strategických cílů stanovených ve strategii pro gigabitovou společnost a doplňoval podporu poskytovanou na zavádění sítí s velmi vysokou kapacitou z jiných programů, zejména z Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti a fondu InvestEU.</p>	<p>Sdělení „Připojení pro konkurenceschopný jednotný digitální trh – na cestě k evropské gigabitové společnosti“ (strategie pro gigabitovou společnost) stanoví strategické cíle do roku 2025, pokud jde o optimalizaci investic do infrastruktury pro digitální konektivitu ⁽¹⁾. COM(2016) 587</p> <p>⁽¹⁾ Cílem směrnice (EU) 2018/XXX (evropský kodex pro elektronické komunikace) je mimo jiné vytvořit regulační prostředí, které vybízí k soukromým investicím do sítí pro digitální konektivitu. Je však jasné, že zavádění sítí zůstane v řadě oblastí po celé Unii komerčně neúnosné, a to kvůli různým faktorům, jako je odlehlost, územní nebo místní specifika, což je právě případ nejvzdálenějších regionů, malá hustota osídlení a různé sociálně-ekonomické faktory. Program by proto měl být upraven tak, aby přispíval k dosažení těchto strategických cílů stanovených ve strategii pro gigabitovou společnost a doplňoval podporu poskytovanou na zavádění sítí s velmi vysokou kapacitou z jiných programů, zejména z Evropského fondu pro regionální rozvoj, Fondu soudržnosti a fondu InvestEU.</p>

Odůvodnění

Nejvzdálenější regiony jsou typickým příkladem této situace, což se uznává také v článku 349 SFEU. Čelí řadě překážek, jakými jsou velká vzdálenost, ostrovní charakter, malá rozloha, jejich povrch a podnebí, které z důvodu trvalého a kumulativního charakteru ztěžují rozvoj těchto regionů.

Pozměňovací návrh 3

28. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Je zapotřebí zavádění páteřních sítí elektronických komunikací, včetně podmořských kabelů spojujících evropská území s třetími zeměmi na jiných světadílech nebo spojujících evropské ostrovy nebo zámořská území s pevninou, aby se zajistila nezbytná redundance pro tuto důležitou infrastrukturu a zvýšila se kapacita a odolnost digitálních sítí v Unii. Tyto projekty jsou však často bez veřejné podpory komerčně neudržitelné.</p>	<p>Je zapotřebí zavádění páteřních sítí elektronických komunikací, včetně podmořských kabelů spojujících evropská území s třetími zeměmi na jiných světadílech nebo spojujících evropské ostrovy nebo nejvzdálenější regiony s pevninou, aby se zajistila nezbytná redundance pro tuto důležitou infrastrukturu a zvýšila se kapacita a odolnost digitálních sítí v Unii. Tyto projekty jsou však často bez veřejné podpory komerčně neudržitelné.</p>

Odůvodnění

Z důvodu specifického kontextu nejvzdálenějších regionů, které jsou izolované od evropského kontinentu, ale nacházejí se blíže jiným kontinentům, je tato otázka ještě naléhavější.

Pozměňovací návrh 4

Čl. 2 písm. h)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>h) „přeshraničním projektem v oblasti obnovitelné energie“ se rozumí projekt zařazený nebo k zařazení způsobilý podle dohody o spolupráci nebo jakéhokoliv jiného druhu ujednání mezi členskými státy nebo ujednání mezi členskými státy a třetími zeměmi ve smyslu článků 6, 7, 9 nebo 11 směrnice 2009/82/ES při plánování nebo zavádění energie z obnovitelných zdrojů v souladu s kritérii stanovenými v části IV přílohy tohoto nařízení;</p>	<p>h) „přeshraničním projektem v oblasti obnovitelné energie“ se rozumí projekt zařazený nebo k zařazení způsobilý v rámci ESÚS, podle dohody o spolupráci nebo jakéhokoliv jiného druhu ujednání mezi členskými státy nebo místními či regionálními orgány nebo ujednání mezi členskými státy a třetími zeměmi ve smyslu článků 6, 7, 9 nebo 11 směrnice 2009/82/ES při plánování nebo zavádění energie z obnovitelných zdrojů v souladu s kritérii stanovenými v části IV přílohy tohoto nařízení;</p>

Odůvodnění

Je třeba podporovat využívání ESÚS pro rozvoj přeshraničních projektů. Kromě toho jsou některé projekty financovány pouze místními a regionálními orgány. Ty proto musí zvládnout i přístup k žádostem o evropské financování.

Pozměňovací návrh 5

Čl. 3 odst. 2 písm. a) bod i)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>i) přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se účinných a vzájemně propojených sítí a infrastruktury pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu;</p>	<p>i) přispívat k rozvoji strategických projektů společného zájmu týkajících se účinných a vzájemně propojených sítí a infrastruktury pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu a pro posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti Unie. Konkrétně tak, že se bude upřednostňovat realizace a dokončení projektů a prací na hlavních koridorech a významných osách uvedených v příloze nařízení;</p>

Pozměňovací návrh 6

Čl. 3 odst. 2 písm. a), b) a c)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Program má tyto specifické cíle:</p> <p>a) v odvětví dopravy:</p> <p>i) přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se účinných a vzájemně propojených sítí a infrastruktury pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu;</p> <p>ii) přizpůsobit síť TEN-T potřebám vojenské mobility;</p> <p>b) v odvětví energetiky přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se další integrace vnitřního trhu s energií, interoperability sítí napříč hranicemi a odvětvími, usnadnění dekarbonizace a zajištění bezpečnosti dodávek a usnadnění přeshraniční spolupráce v oblasti obnovitelné energie;</p> <p>c) v digitálním odvětví přispívat k zavádění digitálních sítí s velmi vysokou kapacitou a systémů 5G, ke zvýšení odolnosti a kapacity digitálních páteřních sítí na území EU jejich propojením se sousedními územími, jakož i k digitalizaci dopravních a energetických sítí.</p>	<p>Program má tyto specifické cíle:</p> <p>a) v odvětví dopravy:</p> <p>i) přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se účinných a vzájemně propojených sítí a infrastruktury pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu;</p> <p>ii) přizpůsobit síť TEN-T potřebám vojenské mobility s cílem zajistit dvojitý využití, civilní i vojenské, některých strategických dopravních infrastruktur, a to provedením a dokončením interoperabilních propojení na hranicích, s řešeními, která usnadní a umožní přechod na jiné druhy dopravy zboží a cestujících, aby byla posílena interoperabilita sítí a koridorů;</p> <p>iii) zajistit zlepšení dostupnosti nejvzdálenějších regionů, mobilitu jejich obyvatelstva a dopravu zboží;</p> <p>b) v odvětví energetiky přispívat k rozvoji projektů společného zájmu týkajících se další integrace vnitřního trhu s energií, interoperability sítí napříč hranicemi a odvětvími, usnadnění dekarbonizace a zajištění bezpečnosti dodávek a usnadnění přeshraniční a meziregionální spolupráce v oblasti obnovitelné energie, zejména mezi nejvzdálenějšími regiony navzájem;</p> <p>c) v digitálním odvětví přispívat k zavádění digitálních sítí s velmi vysokou kapacitou a systémů 5G, ke zvýšení odolnosti a kapacity digitálních páteřních sítí na území EU jejich propojením se sousedními územími a nejvzdálenějšími regiony, jakož i k posílení systémů vysokorychlostního širokopásmového připojení v nejvzdálenějších regionech a k digitalizaci dopravních a energetických sítí.</p>

Odůvodnění

Písmena čl. 3 odst. 2 by měla zahrnovat odkaz na specifický případ nejbližších regionů, podobně jak je stanoveno v článku 10 – Obecné priority platného nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj TEN-T.

Pozměňovací návrh 7

Čl. 4 odst. 8

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>8. Pokud jde o částky převedené z Fondu soudržnosti, 30 % těchto částek se okamžitě zpřístupní všem členským státům, které jsou způsobilé k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti, na financování projektů dopravní infrastruktury v souladu s tímto nařízením, přičemž přednost mají přeshraniční a chybějící spojení. Do 31. prosince 2023 se výběr projektů způsobilých pro financování provádí při respektování výše prostředků přidělených jednotlivým státům z Fondu soudržnosti s ohledem na 70 % převedených zdrojů. Od 1. ledna 2024 se zdroje převedené do programu, které nebyly přiděleny na projekt dopravní infrastruktury, dají k dispozici všem členským státům způsobilým k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti za účelem financování projektů dopravní infrastruktury v souladu s tímto nařízením.</p>	<p>8. Pokud jde o částky převedené z Fondu soudržnosti, do 31. prosince 2023 se výběr projektů způsobilých pro financování provádí při respektování výše prostředků přidělených jednotlivým státům z Fondu soudržnosti. Od 1. ledna 2024 se zdroje převedené do programu, které nebyly přiděleny na projekt dopravní infrastruktury, dají k dispozici všem členským státům způsobilým k čerpání finančních prostředků z Fondu soudržnosti za účelem financování projektů dopravní infrastruktury v souladu s tímto nařízením, přičemž prioritu mají přeshraniční spojení, chybějící spojení a projekty v nejbližších regionech. U všech finančních prostředků převedených z Fondu soudržnosti se bere ohled na vnitrostátní kvóty používané členskými státy.</p>

Odůvodnění

Nezbytným prvkem Nástroje pro propojení Evropy jsou prostředky převedené z Fondu soudržnosti. Vzhledem k výraznému snížení celkových prostředků Fondu soudržnosti však města a regiony členských států, které jsou příjemci finančních prostředků, nemohou akceptovat riziko nové rozpočtové ztráty. Je však nezbytné, aby byly celkové prostředky na konci programového období vyčerpány.

Pozměňovací návrh 8

Čl. 4 odst. 9

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Do programu mohou být na žádost členských států převedeny zdroje, jež jim byly přiděleny v rámci sdíleného řízení. Komise tyto zdroje vynakládá přímo v souladu s [čl. 62 odst. 1 písm. a)] finančního nařízení, nebo nepřímo v souladu s písmenem c) uvedeného článku. Tyto zdroje se pokud možno použijí ve prospěch dotčeného členského státu.</p>	<p>Do programu mohou být na žádost řídícího orgánu a po dohodě s místními/regiónálními orgány převedeny zdroje, jež byly členským státům přiděleny v rámci sdíleného řízení a které jsou v souladu s článkem 21 nařízení (EU) XX (nařízení o společných ustanoveních) převoditelné. Komise tyto zdroje vynakládá přímo v souladu s čl. 62 odst. 1 písm. a) finančního nařízení, nebo nepřímo v souladu s odst. 1 písm. c) uvedeného článku. Tyto zdroje se využívají ve prospěch zeměpisné oblasti, za niž je dotyčný řídicí orgán odpovědný.</p>

Odůvodnění

Zdroje, jež byly do programu převedeny, by měl využívat řídicí orgán, který o jejich převedení rozhodne. Umožní to zachovat zdroje, které byly jednotlivým oblastem přiděleny, a přispěje to také k cílenějšímu rozdělování zdrojů v souladu se stávajícími potřebami regionů a členských států.

Pozměňovací návrh 9

Nový článek za článkem 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<p>Přizpůsobení sítě TEN-T vojenské mobility</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nástroj pro propojení Evropy se musí podílet na rozvoji prioritní sítě dopravní infrastruktury uzpůsobené dvojímu užití, civilnímu i vojenskému. 2. Projekty podporované v rámci tohoto cíle se nacházejí v celé síti TEN-T. 3. Infrastruktury dvojího užití, civilního i vojenského, se musí řídit technickými specifikacemi sítě TEN-T a vojenskými technickými specifikacemi a vyhovovat skutečným potřebám, ať stávajícím, či budoucím. 4. Infrastruktury, na něž bylo využito financování v rámci tohoto cíle, nebudou moci mít pouze vojenské využití, kromě výjimečných případů a na omezenou dobu, a bude nutné po celou dobu zajistit bezpečnost osob, služeb, zboží a vlastních infrastruktur. 5. Činnosti související s přizpůsobením infrastruktur dvojímu užití, tedy civilnímu a vojenskému, jsou podporovány pouze v rámci tohoto cíle. 6. Komise do 31. prosince 2019 přijme akty v přenesené pravomoci s podrobnými technickými specifikacemi potřebnými pro dvojí užití, civilní a vojenské, stanovené Radou, seznam prioritních projektů, které budou moci čerpat finanční prostředky v rámci tohoto cíle, a kritéria způsobilosti a výběru. Komise zajistí soudržné a vyvážené zeměpisné rozložení těchto infrastruktur.

Odůvodnění

Pokud jde o rozpočtové prostředky vyčleněné na tento cíl, nařízení pro ně musí stanovit podrobná pravidla.

Pozměňovací návrh 10

Čl. 7 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Přeshraniční projekty v oblasti obnovitelné energie zahrnují alespoň dva členské státy a jsou upraveny dohodou o spolupráci nebo jiným typem ujednání mezi členskými státy nebo ujednání mezi členskými státy a třetími zeměmi, jak stanoví články 6, 7, 9 nebo 11 směrnice 2009/28/ES. Tyto projekty se určí v souladu s kritérii a postupy stanovenými v části IV přílohy tohoto nařízení.</p>	<p>Přeshraniční projekty v oblasti obnovitelné energie zahrnují alespoň dva členské státy nebo jedno ESÚS nebo dva nejvzdálenější regiony a jsou upraveny dohodou o spolupráci nebo jiným typem ujednání mezi členskými státy, místními a regionálními orgány a nejvzdálenějšími regiony nebo ujednání mezi členskými státy a třetími zeměmi, jak stanoví články 6, 7, 9 nebo 11 směrnice 2009/28/ES. Tyto projekty se určí v souladu s kritérii a postupy stanovenými v části IV přílohy tohoto nařízení.</p>

Pozměňovací návrh 11

Čl. 8 odst. 3 písm. d)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>3. Aniž jsou dotčena kritéria pro udělení grantu stanovená v článku 13, stanoví se priorita pro financování s přihlédnutím k těmto kritériím:</p> <p>(...)</p> <p>d) projekty zaměřené na zavádění přeshraničních páteřních sítí mezi Unií a třetími zeměmi a upevňující vazby na území Unie, podmořské kabely nevyjímaje, mají přednost podle toho, nakolik výrazný je jejich příspěvek ke zvýšení odolnosti a kapacity sítí elektronických komunikací na území Unie;</p> <p>(...)</p>	<p>3. Aniž jsou dotčena kritéria pro udělení grantu stanovená v článku 13, stanoví se priorita pro financování s přihlédnutím k těmto kritériím:</p> <p>(...)</p> <p>d) projekty zaměřené na zavádění přeshraničních páteřních sítí mezi Unií a třetími zeměmi a upevňující vazby na území Unie, a zejména vazby mezi evropským kontinentem a nejvzdálenějšími regiony, podmořské kabely nevyjímaje, mají přednost podle toho, nakolik výrazný je jejich příspěvek ke zvýšení odolnosti a kapacity sítí elektronických komunikací na území Unie;</p> <p>(...)</p>

Odůvodnění

Vzhledem k velké vzdálenosti mezi nejvzdálenějšími regiony a evropským kontinentem a jejich blízkosti k sousedním třetím zemím je nezbytné vytvořit síť, především prostřednictvím podmořských kabelů, aby se snížila izolovanost těchto regionů.

Pozměňovací návrh 12

Čl. 9 odst. 2 písm. a) bod i)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>i) opatření provádějící hlavní síť v souladu s kapitolou III nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření týkajících se městských uzlů, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy hlavní sítě definovaných v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013. K opatřením provádějícím hlavní síť mohou patřit prvky nacházející se v globální síti, pokud je nutno optimalizovat investici a podle způsobů provedení uvedených v pracovním programu uvedeném v článku 19 tohoto nařízení;</p>	<p>i) opatření provádějící a doplňující hlavní síť v souladu s kapitolou III nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření týkajících se městských uzlů, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů, letišť a kombinovaných intermodálních terminálů železniční a silniční dopravy hlavní sítě definovaných v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013, kteří odstraňují úzká místa a doplňují chybějící spojení. K opatřením provádějícím hlavní síť mohou patřit prvky nacházející se v globální síti, pokud je nutno optimalizovat investici a podle způsobů provedení uvedených v pracovním programu uvedeném v článku 19 tohoto nařízení, což usnadňuje intermodalitu;</p>

Pozměňovací návrh 13

Čl. 9 odst. 2 písm. a) bod ii)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>ii) opatření provádějící přeshraniční spojení globální sítě v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, zejména úseky uvedené v části III přílohy tohoto nařízení;</p>	<p>ii) opatření rozvíjející a zlepšující přeshraniční spojení globální sítě v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, zejména úseky uvedené v části III přílohy tohoto nařízení;</p>

Pozměňovací návrh 14

Čl. 9 odst. 2 písm. a) bod iii)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>iii) opatření provádějící úseky globální sítě nacházející se v nejvzdálenějších regionech v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření týkajících se příslušných městských uzlů, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy globální sítě definovaných v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;</p>	<p>iii) opatření provádějící úseky globální sítě nacházející se v odlehklých regionech v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření týkajících se příslušných městských uzlů, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů, letišť a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy globální sítě definovaných v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;</p>

Odůvodnění

Domníváme se, že problémy vyplývající z ostrovní reality vyžadují odlišný přístup ze strany institucí EU, který je srovnatelný s přístupem k nejbližším regionům, neboť hlavní problém nesouvisí až tak se vzdáleností jako s územní izolací.

Letiště jsou klíčovým nástrojem pro rozvoj nejbližších regionů a někdy i nejúčinnějším prostředkem jak tyto regiony začlenit do dopravních sítí v EU.

Pozměňovací návrh 15

Čl. 9 odst. 2 a 4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
2. V odvětví dopravy jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:	2. V odvětví dopravy jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:
a) opatření týkající se účinných a propojených sítí:	a) opatření týkající se účinných a propojených sítí:
(...)	(...)
iii) opatření provádějící úseky globální sítě nacházející se v nejbližších regionech v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření týkajících se příslušných městských uzlů, námořních přístavů, vnitrozemských přístavů a kombinovaných terminálů železniční a silniční dopravy globální sítě definovaných v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013;	iii) opatření provádějící úseky globální sítě nacházející se v nejbližších regionech v souladu s kapitolou II nařízení (EU) č. 1315/2013, včetně opatření týkajících se příslušných městských uzlů, letišť , námořních přístavů, vnitrozemských přístavů a terminálů železniční dopravy globální sítě definovaných v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013 a opatření ve vnitrozemí nejbližších regionů;
(...)	(...)
b) Opatření pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu:	b) Opatření pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu:
(...)	(...)
ix) opatření zlepšující přístupnost a dostupnost dopravní infrastruktury pro účely bezpečnosti a civilní obrany.	ix) opatření zlepšující přístupnost a dostupnost dopravní infrastruktury pro účely bezpečnosti a civilní obrany;
(...)	x) opatření zlepšující přístupnost nejbližších regionů, mobilitu jejich obyvatelstva a dopravu zboží.
(...)	(...)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
4. V digitálním odvětví jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:	4. V digitálním odvětví jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:
(...)	(...)
d) opatření podporující zavádění páteřních sítí včetně pomoci podmořských kabelů, v členských státech a mezi Uníí a třetími zeměmi;	d) opatření podporující zavádění páteřních sítí včetně pomoci podmořských kabelů, v členských státech, mezi členskými státy a nejvzdálenějšími regiony a mezi Uníí a třetími zeměmi;
(...)	(...)

Pozměňovací návrh 16

Čl. 9 odst. 4 písm. b)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
4. V digitálním odvětví jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:	4. V digitálním odvětví jsou způsobilá pro získání finanční pomoci podle tohoto nařízení tato opatření:
a) opatření podporující gigabitové připojení socioekonomických aktérů;	a) opatření podporující gigabitové připojení socioekonomických aktérů;
b) opatření podporující poskytování místního vysoce kvalitního bezdrátového připojení v místních komunitách, které je bezplatné a bez diskriminačních podmínek;	b) opatření podporující poskytování místního vysoce kvalitního bezdrátového připojení v místních komunitách, které je bezplatné a bez diskriminačních podmínek, a to zejména na venkově (koncept inteligentních vesnic) ;
c) opatření provádějící nepřerušené pokrytí systémy 5G všech hlavních pozemních dopravních cest, včetně transevropských dopravních sítí;	c) opatření provádějící nepřerušené pokrytí systémy 5G všech hlavních pozemních dopravních cest, včetně transevropských dopravních sítí;
d) opatření podporující zavádění páteřních sítí včetně pomoci podmořských kabelů, v členských státech a mezi Uníí a třetími zeměmi;	d) opatření podporující zavádění páteřních sítí včetně pomoci podmořských kabelů, v členských státech a mezi Uníí a třetími zeměmi;
e) opatření podporující přístup evropských domácností k sítím s velmi vysokou kapacitou;	e) opatření podporující přístup evropských domácností k sítím s velmi vysokou kapacitou;

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>f) opatření provádějící požadavky na infrastrukturu pro digitální konektivitu ve vztahu k přeshraničním projektům v oblasti dopravy nebo energetiky a/nebo podporující operační digitální platformy přímo související s dopravní nebo energetickou infrastrukturou.</p> <p>Orientační seznam způsobilých projektů z digitálního odvětví je uveden v části V přílohy.</p>	<p>f) opatření provádějící požadavky na infrastrukturu pro digitální konektivitu ve vztahu k přeshraničním projektům v oblasti dopravy nebo energetiky a/nebo podporující operační digitální platformy přímo související s dopravní nebo energetickou infrastrukturou.</p> <p>Orientační seznam způsobilých projektů z digitálního odvětví je uveden v části V přílohy.</p>

Pozměňovací návrh 17

Čl. 10 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>V každém odvětví dopravy, energetiky nebo digitálních technologií mohou opatření způsobilá podle článku 9 zahrnovat pomocné prvky, které se nemusí vztahovat ke způsobilým opatřením podle čl. 9 odst. 2, 3 nebo 4, pokud splňují všechny tyto požadavky:</p>	<p>V každém odvětví dopravy, energetiky nebo digitálních technologií mohou opatření způsobilá podle článku 9 zahrnovat pomocné prvky, které se vztahují nebo nevztahují ke způsobilým opatřením podle čl. 9 odst. 2, 3 nebo 4, pokud splňují všechny tyto požadavky:</p>

Odůvodnění

Synergie je třeba podporovat. Mechanismus navržený v odstavci 2 musí také umožnit začlenění opatření způsobilých v rámci jiného odvětví Nástroje pro propojení Evropy v rámci výzvy k podávání návrhů týkající se konkrétního odvětví. Konkrétní výzvy k podávání návrhů pro kombinované projekty budou podporovat projekty, na nichž se více odvětví bude podílet z 20–80 %

Pozměňovací návrh 18

Čl. 11 odst. 2 písm. b)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>b) právnické osoby usazené ve třetí zemi přidružené k programu;</p>	<p>b) právnické osoby usazené ve třetí zemi přidružené k programu pro opatření související s projektem, který se týká této třetí země;</p>

Odůvodnění

Z Nástroje pro propojení Evropy nemají těžit neevropské podniky pro činnosti na území EU.

Pozměňovací návrh 19

Čl. 11 odst. 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>5. Pracovní programy uvedené v článku 19 mohou uvádět, že způsobilé jsou pouze návrhy předložené jedním nebo více členskými státy nebo se souhlasem dotčených členských států, mezinárodními organizacemi, společnými podniky nebo veřejnými či soukromými podniky nebo subjekty usazenými v členských státech.</p>	

Odůvodnění

Zachování postupu schvalování členskými státy by nebylo v souladu se správním zjednodušením, které Výbor regionů podporuje.

Pozměňovací návrh 20

Článek 12

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Granty v rámci programu se udělují a spravují v souladu s hlavou [VIII] finančního nařízení.</p>	<p>Granty v rámci programu se udělují a spravují v souladu s hlavou [VIII] finančního nařízení.</p> <p>1. Postup výběru projektů tvoří dvě etapy:</p> <p>a) posouzení způsobilosti projektu na základě zjednodušeného dokumentu;</p> <p>b) předložení, posouzení a výběr projektu.</p> <p>2. Komise zveřejní výzvy k podávání návrhů alespoň jeden měsíc před jejich spuštěním. Organizátoři projektů mají nejméně jeden měsíc na předložení prvního dokumentu. Evropská komise posoudí způsobilost dokumentů ve lhůtě jednoho měsíce. Organizátoři projektů mají následně nejméně tři měsíce na předložení kompletní dokumentace.</p>

Odůvodnění

Je třeba zjednodušit provádění Nástroje pro propojení Evropy a zabránit tomu, aby organizátoři projektů vypracovávali kompletní zdĺouhavou a nákladnou dokumentaci, nejsou-li pro výzvu k podávání návrhů způsobilí. Organizátoři projektů navíc musí mít čas zapojit se do výzvy k podávání návrhů a vypracovat kompletní dokumentaci.

Pozměňovací návrh 21

Čl. 13 odst. 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Kritéria pro udělení grantu jsou definována v pracovních programech uvedených v článku 19 a ve výzvách k podávání návrhů a v použitelném rozsahu zohledňují tyto prvky:</p> <p>a) hospodářský, sociální a environmentální dopad (přínosy a náklady);</p> <p>b) aspekty týkající se inovací, bezpečnosti, interoperability a přístupnosti;</p> <p>c) přeshraniční rozměr;</p> <p>d) synergie mezi dopravou, energetikou a digitálním odvětvím;</p> <p>e) připravenost opatření z hlediska vývoje projektu;</p> <p>f) racionalitu navrhovaného prováděcího plánu;</p> <p>g) katalytický účinek finanční pomoci Unie na investici;</p> <p>h) nutnost překonat finanční překážky, jako je nedostatečná obchodní životaschopnost nebo nedostatek finančních prostředků tržního původu;</p> <p>i) soulad s unijními a vnitrostátními plány v oblasti energetiky a klimatu.</p>	<p>Kritéria pro udělení grantu jsou definována v pracovních programech uvedených v článku 19 a ve výzvách k podávání návrhů a v použitelném rozsahu zohledňují tyto prvky:</p> <p>a) hospodářský, sociální a environmentální dopad (přínosy a náklady);</p> <p>b) aspekty týkající se inovací, bezpečnosti, interoperability, multimodality a přístupnosti;</p> <p>c) přeshraniční rozměr nebo zlepšení přístupnosti ostrovních a nejvzdálenějších regionů;</p> <p>d) evropskou přidanou hodnotu;</p> <p>e) příspěvní k vyřešení úzkých míst a dokončení chybějících úseků;</p> <p>f) synergie mezi dopravou, energetikou a digitálním odvětvím;</p> <p>g) připravenost opatření z hlediska vývoje projektu a míra angažovanosti pro jeho dokončení;</p> <p>h) sociální dopad;</p> <p>i) racionalitu navrhovaného prováděcího plánu;</p> <p>j) katalytický účinek finanční pomoci Unie na investici;</p> <p>k) nutnost překonat finanční překážky, jako je nedostatečná obchodní životaschopnost nebo nedostatek finančních prostředků tržního původu;</p> <p>l) soulad s unijními a vnitrostátními plány v oblasti energetiky a klimatu.</p>

Pozměňovací návrh 22

Čl. 14 odst. 2 písm. a)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>U prací týkajících se konkrétních cílů uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. a) nepřekročí částka finanční pomoci Unie 30 % celkových způsobilých nákladů. Míry spolufinancování lze zvýšit až na 50 % u opatření, která souvisejí s přeshraničními spojeními za podmínek uvedených v písmeni c) tohoto odstavce, u opatření na podporu systémů telematických aplikací, u opatření na podporu nových technologií a inovací, opatření na zlepšení bezpečnosti infrastruktury v souladu s příslušnými právními předpisy Unie a u opatření realizovaných v nejvzdálenějších regionech;</p>	<p>U prací týkajících se konkrétních cílů uvedených v čl. 3 odst. 2 písm. a) nepřekročí částka finanční pomoci Unie 30 % celkových způsobilých nákladů. Míry spolufinancování lze zvýšit až na 50 % u opatření, která souvisejí s přeshraničními spojeními za podmínek uvedených v písmeni c) tohoto odstavce, u opatření, která souvisejí s úzkými místy a chybějícími úseky v hlavní síti, u opatření na podporu námořních dálnic, u opatření na podporu námořních a říčních spojení hlavní a globální sítě, včetně opatření v přístavech a spojení s vnitrozemím, u městských uzlů, multimodálních platforem a spojení a úseků „posledního kilometru“, opatření na podporu systémů telematických aplikací, u opatření na podporu nových technologií a inovací, opatření na zlepšení bezpečnosti infrastruktury v souladu s příslušnými právními předpisy Unie a u opatření realizovaných v nejvzdálenějších a ostrovních regionech;</p>

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh je v souladu s návrhem Komise, který doplňuje námořní spojení do koridorů hlavní sítě. Navíc pro dosažení cílů EU v oblasti životního prostředí a klimatu je třeba námořní dopravu výrazně podporovat.

Pozměňovací návrh 23

Čl. 14 odst. 5

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Maximální míra spolufinancování platná pro opatření vybraná na základě meziodvětvových pracovních programů uvedených v článku 10 bude nejvyšší maximální míra spolufinancování platná pro příslušná odvětví.</p>	<p>Maximální míra spolufinancování platná pro opatření vybraná na základě meziodvětvových pracovních programů uvedených v článku 10 bude nejvyšší maximální míra spolufinancování platná pro příslušná odvětví navýšena o 10 %. Opatření podporovaná v rámci mechanismu popsaného v čl. 10 odst. 2 získají spolufinancování odpovídající hlavnímu odvětví včetně vedlejších nákladů.</p>

Odůvodnění

Synergie je třeba podporovat, a to i finančně. V zájmu zjednodušení musí mít mechanismus popsaný v čl. 10 odst. 2 nárok na jednotnou sazbu spolufinancování.

Pozměňovací návrh 24

Čl. 15 písm. a)

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Kromě kritérií stanovených v článku [186] finančního nařízení se použijí tato kritéria způsobilosti nákladů:</p> <p>a) způsobilé mohou být pouze výdaje vzniklé v členských státech, s výjimkou případů, kdy projekt společného zájmu nebo přeshraniční projekt v oblasti obnovitelné energie zahrnuje i území jedné nebo více třetích zemí uvedených v článku 5 a čl. 11 odst. 4 tohoto nařízení nebo mezinárodní vody a kdy je opatření nezbytně nutné k dosažení cílů dotčeného projektu;</p>	<p>Kromě kritérií stanovených v článku [186] finančního nařízení se použijí tato kritéria způsobilosti nákladů:</p> <p>a) způsobilé mohou být pouze výdaje vzniklé v členských státech, s výjimkou případů, kdy projekt společného zájmu nebo přeshraniční projekt v oblasti obnovitelné energie zahrnuje i území jedné nebo více třetích zemí uvedených v článku 5 a čl. 11 odst. 4 tohoto nařízení, jednoho nebo více nejvzdálenějších regionů nebo mezinárodní vody a kdy je opatření nezbytně nutné k dosažení cílů dotčeného projektu;</p>

Odůvodnění

Navrhuje se, aby byl do čl. 15 písm. a) zahrnut odkaz na specifickou situaci nejvzdálenějších regionů.

Pozměňovací návrh 25

Čl. 16 odst. 2

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>2. Použití grantů uvedených v odstavci 1 <i>lze provést</i> prostřednictvím zvláštních výzev k podávání návrhů.</p>	<p>2. Použití grantů uvedených v odstavci 1 <i>se provádí ve všech výzvách k podávání návrhů a</i> prostřednictvím zvláštních výzev k podávání návrhů <i>a je omezeno na 10 % celkového rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy.</i></p>

Odůvodnění

Operace kombinování zdrojů je třeba podporovat a umožňovat od okamžiku, kdy jich chce organizátor projektu využít. Grant musí nicméně zůstat finančním řešením první volby v rámci Nástroje pro propojení Evropy.

Pozměňovací návrh 26

Čl. 17 odst. 2 nový odstavec 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
	<p>3. Finanční prostředky získané zpět na základě tohoto článku se znovu použijí v rámci jiných pracovních programů Nástroje pro propojení Evropy. Tyto prostředky budou rozděleny s ohledem na sjednané národní obálky.</p>

Odůvodnění

Finanční prostředky přidělované víceletým finančním rámcem Nástroji pro propojení Evropy musí být v Nástroji pro propojení Evropy zachovány. Rozdělení finančních prostředků zohledňující dojednané národní obálky představuje motivační prvek pro členské státy a realizátory jednotlivých projektů, aby zbytečně nebránily rozhodnutí o budoucnosti projektu z důvodu obavy o ztrátu finanční podpory. Opatření navíc umožní vyváženější geografické rozdělení prostředků napříč členskými státy EU.

Pozměňovací návrh 27

Článek 19

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>1. Program se provádí prostřednictvím pracovních programů uvedených v článku 110 finančního nařízení. V pracovních programech se případně stanoví celková částka vyhrazená pro operace kombinování zdrojů.</p> <p>2. Pracovní programy přijme Komise prostřednictvím prováděcího aktu. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle článku 22 tohoto nařízení.</p>	<p>1. Program se provádí prostřednictvím pracovních programů uvedených v článku 110 finančního nařízení. V pracovních programech se případně stanoví celková částka vyhrazená pro operace kombinování zdrojů.</p> <p>2. Evropská komise předloží orientační harmonogram pracovních programů obsahující přidělené finanční prostředky a priority těchto programů pro celé programové období.</p> <p>3. Pracovní programy přijme Komise prostřednictvím prováděcího aktu. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle článku 22 tohoto nařízení.</p>

Odůvodnění

Finanční prostředky přidělované víceletým finančním rámcem Nástroji pro propojení Evropy musí být v Nástroji pro propojení Evropy zachovány.

Pozměňovací návrh 28

Článek 23

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 tohoto nařízení:</p> <p>a) za účelem změny části I přílohy, pokud jde o ukazatele, a k vytvoření rámce pro monitorování a hodnocení;</p> <p>b) za účelem změny části II přílohy, pokud jde o orientační podíly rozpočtových zdrojů přidělených konkrétnímu cíli stanovenému v čl. 3 písm. a) bodě i);</p> <p>c) za účelem změny části III přílohy, pokud jde o definice koridorů hlavní dopravní sítě a předem určené úseky; a předem určené úseky v globální síti;</p> <p>d) za účelem změny části IV přílohy, pokud jde o identifikaci přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie;</p>	<p>Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 24 tohoto nařízení:</p> <p>a) za účelem změny části I přílohy, pokud jde o ukazatele, a k vytvoření rámce pro monitorování a hodnocení;</p> <p>b) za účelem změny části II přílohy, pokud jde o orientační podíly rozpočtových zdrojů přidělených konkrétnímu cíli stanovenému v čl. 3 písm. a) bodě i);</p> <p>c) za účelem změny části III přílohy, pokud jde o definice koridorů hlavní dopravní sítě a předem určené úseky; a předem určené úseky v globální síti;</p> <p>d) za účelem změny části IV přílohy, pokud jde o identifikaci přeshraničních projektů v oblasti obnovitelné energie;</p>

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
e) za účelem změny části V přílohy, pokud jde o identifikaci projektů společného zájmu v oblasti digitálního připojení.	e) za účelem změny technických specifikací týkajících se infrastruktur dvojího užití, civilního a vojenského, definovaných Radou a stanovení nebo změny seznamu prioritních projektů přizpůsobení dvojímu užití, civilnímu a vojenskému; f) za účelem změny části V přílohy, pokud jde o identifikaci projektů společného zájmu v oblasti digitálního připojení.

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014

(COM(2018) 438 final) – 2. část

Pozměňovací návrh 29

Příloha, část III, tabulka 1

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
„Atlantický“ koridor hlavní sítě Vytýčení trasy Gijón – León – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – León – Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao	„Atlantický“ koridor hlavní sítě Vytýčení trasy Gijón – León – Palencia – Valladolid A Coruña – Vigo – Orense – Ponferrada – Astorga – León – Palencia-Venta de Baños Zaragoza – Pamplona/Logroño – Bilbao (baskická trať Y) Bordeaux – Dax – Vitoria/Gasteiz Bordeaux – Toulouse
Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisabon – Madrid – Valladolid Lisabon – Aveiro – Leixões/Porto – řeka Douro Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/ Bordeaux – Tours – Paříž – Le Havre/Méty – Mannheim/ Štrasburk	Tenerife/Gran Canaria – Huelva/Sanlúcar de Barrameda – Sevilla – Córdoba Algeciras – Bobadilla – Madrid Sines/Lisabon – Madrid – Valladolid Lisabon – Aveiro – Leixões/Porto – řeka Douro Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/ Bordeaux – Tours – Paříž – Le Havre/Méty – Mannheim/ Štrasburk Shannon Foynes – Dublin – Cork – Le Havre – Rouen – Paříž
Saint Nazaire – Nantes – Tours	Dublin – Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours

Odůvodnění

Vystoupení Spojeného království z Evropské unie bude mít celou řadu dopadů, mimo jiné výrazný dopad na začleňování Irska do sítě koridorů hlavní sítě TEN-T, jelikož tato země je závislá výlučně na spojeních přes Spojené království. Do mapy koridorů by měla být začleněna i námořní spojení do přístavů hlavní sítě atlantického koridoru a do některých přístavů globální sítě. Začlenění spojení mezi středomořským a atlantickým koridorem do prioritních koridorů hlavní sítě může posílit socioekonomickou výkonnost těchto dvou koridorů a zároveň umožnit rozvoj infrastruktur a jejich využívání. To by byla rovněž příležitost k propojení přístavů Středozemního moře a Atlantického oceánu na ose Bordeaux – Toulouse – Narbonne. Navíc je tento návrh součástí velkého projektu jihozápadu pro rozvoj dvou vysokorychlostních tratí sdílejících společný úsek z Bordeaux do Toulouse a z Bordeaux do Španělska.

Je smysluplné podporovat trasu Zaragoza – Pamplona – baskická trať Y, která by spojila atlantický a středomořský koridor a umožnila by přístup k přístavu v Bilbao. Francie by měla znovu aktivovat spojení Bordeaux – Dax – Vitoria, a to jak pro osobní dopravu, tak za účelem odstranění úzkých míst při přepravě zboží (Irun-Hendaye, varianta na ose Bordeaux).

V neposlední řadě je nutné zahrnout případné enklávy a logistické platformy, které jsou velice důležité ze strategického hlediska nebo mají velký potenciál pro budoucnost a nacházejí se v okrajových regionech, které mají stále značné potřeby v oblasti základní infrastruktury, aby bylo možné zlepšit jejich přístupnost a propojení, zejména s přístavy.

Pozměňovací návrh 30

Příloha, část III, tabulka 3

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
„Středomořský“ koridor hlavní sítě Vytýčení trasy Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Tarragona	„Středomořský“ koridor hlavní sítě Vytýčení trasy Algeciras – Bobadilla – Madrid – Zaragoza – Sagunto / Tarragona Madrid – Albacete – Valencia
Sevilla – Bobadilla – Murcia	Sevilla – Bobadilla – Almería – Murcia
Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona	Cartagena – Murcia – Valencia – Tarragona/Palma de Mallorca – Barcelona
Tarragona – Barcelona – Perpignan – Marseille – Janov/Lyon – Turín – Novara – Milán – Bologna/Verona – Padova – Benátky – Ravenna/Terst/Koper – Lublaň – Budapešť	Tarragona/ Palma de Mallorca – Barcelona – Perpignan – Marseille – Janov/Lyon – Turín – Novara – Milán – Bologna/Verona – Padova – Benátky – Ravenna/Terst/Koper – Lublaň – Budapešť Alcúdia – Ciutadella – Toulon – Ajaccio – Bastia – Porto Torres – Cagliari – Palermo Toulouse – Narbonne
Lublaň/Rijeka – Záhřeb – Budapešť – ukrajinská hranice	Lublaň/Rijeka – Záhřeb – Budapešť – ukrajinská hranice

Odůvodnění

Začlenění spojení mezi středomořským a atlantským koridorem do prioritních koridorů hlavní sítě může posílit socioekonomickou výkonnost těchto dvou koridorů a zároveň umožnit rozvoj infrastruktur a jejich využívání. To by byla rovněž příležitost k propojení přístavů Středozemního moře a Atlantského oceánu na ose Bordeaux – Toulouse – Narbonne.

Pozměňovací návrh 31

Příloha, část III, tabulka 4

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
„Severomořsko-středomořský“ koridor hlavní sítě	„Severomořsko-středomořský“ koridor hlavní sítě
Vytýčení trasy	Vytýčení trasy
Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork	Belfast – Dublin – Shannon Foynes/Cork
	Dublin – Cork – Calais – Zeebrugge – Antverpy – Rotterdam
	Shannon Foynes – Dublin – Rosselare – Waterford – Cork – Brest – Roscoff – Cherbourg – Caen – Le Havre – Rouen – Paříž
Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham	Glasgow/Edinburgh – Liverpool/Manchester – Birmingham
Birmingham – Felixstowe/Londýn/Southampton	Birmingham – Felixstowe/Londýn/Southampton
Londýn – Lille – Brusel	Londýn – Lille – Brusel
Amsterdam – Rotterdam – Antverpy – Brusel – Lucemburk	Amsterdam – Rotterdam – Antverpy – Brusel – Lucemburk
Lucemburk – Méty – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille	Lucemburk – Méty – Dijon – Mâcon – Lyon – Marseille
Lucemburk – Méty – Štrasburk – Basilej	Lucemburk – Méty – Štrasburk – Basilej
Antverpy/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paříž	Antverpy/Zeebrugge – Gent – Dunkerque/Lille – Paříž

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh se vrací k návrhu Evropské komise na změnu nařízení o Nástroji pro propojení Evropy v případě, že by k vystoupení Spojeného království došlo bez dohody, a to včetně přístavů globální a hlavní sítě.

Pozměňovací návrh 32

Příloha, část III, tabulka 9

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
„Skandinávsko-středomořský“ koridor hlavní sítě	„Skandinávsko-středomořský“ koridor hlavní sítě
Vytýčení trasy	Vytýčení trasy
Ruská hranice – Hamina/Kotka – Helsinky – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö	Ruská hranice – Hamina/Kotka – Helsinky – Turku/Naantali – Stockholm – Örebro – Malmö
Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Stockholm	Narvik/Oulu – Luleå – Umeå – Gävle – Stockholm – Örebro
	Stockholm – Örebro – Oslo
Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg	Oslo – Göteborg – Malmö – Trelleborg

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
Malmö – Kodaň – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn	Malmö – Kodaň – Fredericia – Aarhus – Aalborg – Hirtshals/Frederikshavn
Kodaň – Kolding/Lübeck – Hamburk – Hannover	Kodaň – Kolding/Lübeck – Hamburk – Hannover
Bremerhaven – Brémy – Hannover – Norimberk	Bremerhaven – Brémy – Hannover – Norimberk
Rostock – Berlín – Lipsko – Mnichov	Rostock – Berlín – Lipsko – Mnichov
Norimberk – Mnichov – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Florencie	Norimberk – Mnichov – Innsbruck – Verona – Bologna – Ancona/Florencie
Livorno/La Spezia – Florencie – Řím – Neapol – Bari – Taranto – Valletta	Livorno/La Spezia – Florencie – Řím – Neapol – Bari – Taranto – Valletta

Pozměňovací návrh 33

Příloha, část III, 2. odstavec Předem určené úseky na globální síti

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
K přeshraničním úsekům globální sítě uvedeným v čl. 9 odst. 2 písm. a) bodě ii) tohoto nařízení patří zejména následující úseky:	K přeshraničním úsekům globální sítě a ke stávajícím přeshraničním železničním spojením a chybějícím spojením na vnitřních hranicích EU uvedeným v čl. 9 odst. 2 písm. a) bodě ii) tohoto nařízení patří zejména následující úseky:

Odůvodnění

Toto doplnění umožní propojení koridorů TEN, ačkoli formálně nejsou součástí globální sítě (např. „chybějící spojení“).

Pozměňovací návrh 34

Příloha, část V

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
1. Gigabitové připojení sociálně-ekonomických aktérů	1. Gigabitové připojení sociálně-ekonomických aktérů
(...)	(...)
— gigabitovému připojení pro vzdělávací výzkumná centra v souvislosti se snahou překlenout digitální propasti a inovovat v oblasti vzdělávacích systémů, zlepšovat výsledky učení, posilovat rovnost a efektivnost.	— gigabitovému připojení pro vzdělávací výzkumná centra v souvislosti se snahou překlenout digitální propasti a inovovat v oblasti vzdělávacích systémů, zlepšovat výsledky učení, posilovat rovnost a efektivnost,
	— gigabitovému připojení, které zabezpečí systémy vysokorychlostního širokopásmového připojení, ve vnitrozemí nejvzdálenějších regionů a s příslušnými členskými státy, a to především prostřednictvím položení vyššího počtu podmořských kabelů.

Odůvodnění

Důležité je upozornit na to, že opatření směřující k rozvoji infrastruktury digitálního připojení v nejbližších regionech se považují za prioritu.

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 1316/2013 s ohledem na vystoupení Spojeného království z Unie

(COM(2018) 568 final) – 1. část

Pozměňovací návrh 35

6. bod odůvodnění

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p><i>Aby se zabránilo tomu, že severomořsko-středomořský koridor hlavní sítě bude rozdělen na dvě samostatné a nepropojené části, a zajistila se propojenost Irska s kontinentální Evropou, měl by severomořsko-středomořský koridor hlavní sítě zahrnovat námořní spojnice mezi irskými hlavními přístavy a hlavními přístavy Belgie a Nizozemska.</i></p>	

Odůvodnění

Několik francouzských přístavů (Le Havre, Dunkerque, Calais) patří mezi přístavy hlavní sítě zahrnuté do atlantického a severomořsko-středomořského koridoru. Není proto žádný důvod je vylučovat.

Pozměňovací návrh 36**Příloha**

Text navržený Komisí	Pozměňovací návrh VR
<p>V příloze I části I bodě 2 („Koridory hlavní sítě“) se v oddílu „Severomořsko-středomořský“ za řádek „Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork“ vkládá nový řádek, který zní:</p> <p>„Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam“.</p>	<p>V příloze I části I bodě 2 („Koridory hlavní sítě“) se v oddílu „Severomořsko-středomořský“ za řádek „Belfast – Baile Átha Cliath/Dublin – Corcaigh/Cork“ vkládají nové řádky, které zní:</p> <p>„Baile Átha Cliath/Dublin/Corcaigh/Cork – Calais/Dunkerque – Zeebrugge/Antwerpen/Rotterdam</p> <p>Shannon Foynes – Dublin – Rosselare – Waterford – Cork – Brest – Roscoff – Cherbourg – Caen – Le Havre – Rouen – Paříž“.</p> <p>V příloze I části I bodě 2 („Koridory hlavní sítě“) se v oddílu „Atlantický“ za řádek „Aveiro – Valladolid – Vitoria-Gasteiz – Bergara – Bilbao/Bordeaux – Tours – Paříž – Le Havre/Méty – Mannheim/Štrasburk“ vkládá nový řádek, který zní:</p> <p>„Shannon Foynes – Dublin – Cork – Le Havre – Rouen – Paříž“.</p> <p>V příloze I části I bodě 2 („Koridory hlavní sítě“) se v oddílu „Atlantický“ řádek „Saint Nazaire – Nantes – Tours“ mění takto:</p> <p>„Dublin – Cork – Saint Nazaire – Nantes – Tours“.</p>

Odůvodnění

Vystoupení Spojeného království z EU bude mít řadu dopadů, mimo jiné výrazný dopad na začleňování Irska do sítě koridorů hlavní sítě TEN-T. Do mapy koridorů by měla být začleněna námořní spojení do přístavů hlavní sítě.

II. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

EVROPSKÝ VÝBOR REGIONŮ

Obecná doporučení

1. připomíná, že evropská politika v oblasti bezpečných, moderních, udržitelných a účinných dopravních, energetických a telekomunikačních infrastruktur zajišťovaných prostřednictvím transevropských sítí (TEN) je zásadní pro posílení hospodářské, sociální a územní soudržnosti všech regionů Unie, včetně okrajových, nejvzdálenějších, ostrovních a demograficky znevýhodněných regionů, a že přispívá k řádnému fungování vnitřního trhu a je nezbytná pro plnění cílů celé řady dalších politik EU, a to zejména v oblasti klimatu a životního prostředí;
2. konstatuje, že od jejího přijetí v roce 2013 zůstávají i nadále platné některé připomínky VR týkající se Nástroje pro propojení Evropy (CEF), vyjádřené zejména v jeho stanovisku 1531/2017 s názvem „Budoucnost Nástroje pro propojení Evropy – doprava“ přijatém dne 10. října 2017;
3. má za to, že je třeba pozorně naslouchat městům a obcím, které mají na starost rozvoj mobility a veřejné dopravy na svém území;
4. uznává, že návrh Komise je v souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality. Hlavním cílem návrhu je vytvoření transevropské dopravní sítě. Nejlepší pro její realizaci je úroveň Evropské unie;
5. poznamenává, že v roce 2017 žilo 72 % Evropanů v městských oblastech. Přístup k bezpečné, účinné a udržitelné městské dopravě je pro tyto lidi zcela zásadní. Nástroj pro propojení Evropy je schopen podpořit transformaci a snížit přetížení dopravy, znečištění a nehody v silniční dopravě. Realizace hlavní sítě do roku 2030 a globální sítě do roku 2050 vyžaduje především zlepšení propojenosti různých druhů dopravy a zajištění plynulosti provozu v městských oblastech. Prioritou by mělo být úsilí v oblasti multimodální městské dopravy;
6. připomíná, že Evropská unie má řadu starších námořních a říčních infrastruktur, které je třeba modernizovat a rozvíjet. Tyto dva druhy dopravy jsou součástí řešení dopravního přetížení silnic a nezbytné dekarbonizace odvětví dopravy;
7. uznává, že doprava vytváří téměř 50 % emisí skleníkových plynů v Evropě. Jedná se o jediné odvětví, které od roku 1990 nedokázalo snížit své emise. Města a regiony přímo čelí dopadům změny klimatu, znečišťování ovzduší a hustoty dopravního provozu. Je také zapotřebí učinit ambiciózní a okamžitá opatření k dekarbonizaci odvětví dopravy;
8. připomíná, že Nástroj pro propojení Evropy musí být přizpůsoben ambiciózním cílům EU v oblasti realizace dopravních infrastruktur. Zejména nařízení o TEN-T pevně stanoví realizaci hlavní sítě do roku 2030. Konstatuje, že by měly být bedlivě monitorovány potřeby všech regionů a měla by být přijata opatření, která zajistí, že budou držet krok s inovacemi v oblasti infrastruktury;
9. doporučuje, aby byly přeshraniční projekty podporovány a přitom se podpořily zejména dopady ESÚS nebo nástroje usilujícího o odstranění právních a správních překážek v přeshraničním kontextu, jak jej na období 2021–2027 navrhuje Evropská komise. Především ESÚS by měly být subjekty způsobilými pro všechny výzvy k předkládání projektů v rámci Nástroje pro propojení Evropy, aniž by tím byly dotčeny jejich pravomoci;
10. vítá návrh nařízení Evropské komise, kterým se obnovuje a pozměňuje Nástroj pro propojení Evropy;
11. vítá, že návrh zohledňuje konkrétní charakteristiky nejvzdálenějších regionů a potřebu počítat s prostředky na dopravu v rámci Nástroje pro propojení Evropy, který by se měl rozšířit i do oblasti energetiky a digitalizace.
12. konstatuje, že dostatečné financování Nástroje pro propojení Evropy má potenciál vytvářet nová pracovní místa, podporovat růst a učinit z EU světového lídra v oblasti výzkumu a inovací a dekarbonizace hospodářství;

13. vítá úsilí o zjednodušení pravidel a postupů. Žádný organizátor projektu by neměl vzdát podání žádosti o financování;
14. poukazuje na návrh Komise zavést cíl v souvislosti s přizpůsobením infrastruktur TEN-T dvojímu užití, civilnímu a vojenskému, a navrhuje upřesnit pravidla tohoto cíle. Vyjadřuje nicméně politování nad tím, že tento návrh není podrobnější;
15. požaduje, aby Nástroj pro propojení Evropy věnoval pozornost zejména sociální, hospodářské a územní soudržnosti.

V Bruselu dne 10. října 2018.

předseda
Evropského výboru regionů
Karl-Heinz LAMBERTZ
