



EURÓPSKA KOMISIA

V Bruseli 19.10.2011
KOM(2011) 665 v konečnom znení
2011/0302 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zriadení nástroja „Spájame Európu“

{SEK(2011) 1262 v konečnom znení}
{SEK(2011) 1263 v konečnom znení}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Dňa 29. júna 2011 Komisia prijala návrh budúceho viacročného finančného rámca na obdobie rokov 2014 – 2020¹: Rozpočet stratégie Európa 2020. Vo svojom návrhu sa Komisia rozhodla navrhnúť vytvorenie nového integrovaného nástroja na investovanie do priorit infraštruktúry EÚ v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií, t. j. nástroja „Spájame Európu“ (ďalej len „CEF“).

Inteligentné, udržateľné a v plnej miere vzájomne prepojené dopravné, energetické a digitálne siete sú nevyhnutnou podmienkou vytvorenia jednotného európskeho trhu. Investície do kľúčových infraštruktúr so silnou pridanou hodnotou EÚ môžu navyše zvýšiť konkurencieschopnosť Európy v náročnom hospodárskom prostredí poznačenom pomalým rastom a napnutými štátnymi rozpočtami. Takéto investície do infraštruktúry sú nakoniec dôležité pre EÚ aj pri dosahovaní jej cieľov udržateľného rastu vytýčených v stratégii Európa 2020 a cieľov EÚ „20-20-20“ súvisiacich s politikou v oblasti energetiky a klímy².

Toto nariadenie vytyčuje ustanovenia platné pre nástroj „Spájame Európu“. Opiera sa o činnosti realizované pri príprave revízie politického rámca vo všetkých troch sektoroch (doprava, energetika a telekomunikácie) pre budúci viacročný finančný rámec (2014 – 2020). V súlade s článkom 170 ZFEÚ sú v každom sektore v súlade s nástrojom „Spájame Európu“ navrhnuté nové usmernenia. Zrevidované usmernenia o doprave, energetike a telekomunikáciách na jednej strane a CEF na druhej strane preto predstavujú jeden súvislý regulačný balík.

V posledných desiatich rokoch mali výdavky na infraštruktúru v Európe v priemere klesajúci trend. Hospodárska a finančná kríza však priniesla obnovený záujem o potrebu investovania do infraštruktúry. Počas hospodárskej krízy sa cieľové investície do obnovy alebo výstavby infraštruktúry stali významnou súčasťou stimulačných alebo ozdravných plánov na úrovni EÚ a členských štátov, a predstavujú spôsob podpory celkového dopytu pri súčasnom zabezpečení dlhodobej návratnosti vynaložených peňazí. Najdôležitejšie je, že kríza preukázala kľúčový význam infraštruktúry pre hospodársku budúcnosť Európy.

Ako sa uvádza v Montiho správe³, skutočne integrovaný jednotný trh by nebol možný bez hladkého spojenia medzi všetkými jeho zložkami. Dopravné spojenia, elektrické siete a širokopásmové siete sú dôležité pre fungovanie integrovaného hospodárskeho priestoru a pre jeho sociálnu a územnú súdržnosť. Napriek tomu, že v rámci EÚ pokračuje regulačná integrácia a trhy sú čoraz viac integrované, nedávno hlavne v energetickom sektore prijatím a nadobudnutím účinnosti tretieho liberalizačného balíka, cezhraničné fyzické prepojenie zaostáva. Chýbajúce prepojenia sa prejavujú hlavne v nových členských štátoch, vytvárajú deliace čiary medzi centrom a perifériami Európskej únie

¹ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Rozpočet stratégie Európa 2020“, 29.6.2011, KOM(2011) 500 v konečnom znení.

² 20 % zníženie emisií skleníkových plynov, 20 % podiel obnoviteľnej energie na celkovej spotrebe energie v EÚ a 20 % zvýšenie energetickej účinnosti do roku 2020.

³ „Nová stratégia pre jednotný trh v službách európskeho hospodárstva a spoločnosti“, správa Maria Montiho predsedovi Európskej komisie, 9. máj 2010, s. 64-65.

a bránia ďalšiemu rozvoju spolupráce v rámci Únie a rastu nových hospodárskych sektorov, napríklad elektronickému obchodovaniu.

Zistilo sa, že sú potrebné značné investície. V návrhu nariadenia týkajúceho sa usmernení pre realizáciu priorít európskej energetickej infraštruktúry (ďalej len „Usmernenia pre transeurópsku energetickú infraštruktúru“) sa v odvetví energetiky určuje dvanásť prioritných koridorov a oblastí infraštruktúry, štyri pre každý sektor, prepravu elektrickej energie a plynu, ako aj zavedenie inteligentných sietí, elektroenergetických diaľnic a cezhraničných sietí pre oxid uhličitý. Európsky energetický systém by si do roku 2020 vyžadoval investície približne vo výške 1 bilióna EUR, z čoho odhadom asi 200 miliárd EUR predstavujú len investície do elektrických a plynárenských sietí európskeho významu. Sto miliárd EUR z týchto celkových investícií by mal poskytnúť trh bez podporných opatrení, pričom ďalších 100 mld. EUR sa bude požadovať od verejného sektora na zabezpečenie potrebných investícií.

V odvetví dopravy sa pomocou metódy celoeurópskeho plánovania identifikovala celoeurópska „základná sieť“. Táto základná sieť s koridormi, zabezpečujúca efektívnu nákladnú a osobnú prepravu s nízkymi emisiami, vo veľkom rozsahu využíva existujúcu infraštruktúru. Doplnením chýbajúcich prepojení, odstránením úzkych miest a využívaním efektívnejších služieb v multimodálnych kombináciách bude zabezpečovať toky hromadnej dopravy na jednotnom trhu. Náklady na rozvoj infraštruktúry EÚ, tak aby vyhovovala dopravným potrebám, sa na roky 2010 – 2030 odhadujú na viac ako 1,5 bilióna EUR pre celú dopravnú sieť členských štátov EÚ. Dokončenie transeurópskych dopravných sietí si vyžaduje do roku 2020 približne 500 miliárd EUR, z čoho 250 miliárd je potrebných na dobudovanie chýbajúcich prepojení a odstránenie úzkych miest v základnej sieti.

V prípade telekomunikačných sietí je kľúčovým cieľom odstránenie (digitálnych) úzkych miest, ktoré bránia dobudovaniu digitálneho jednotného trhu. Z toho vyplýva potreba celkového skvalitnenia celej širokopásmovej siete a vybudovanie platforiem s infraštruktúrou digitálnych služieb, ktoré umožňujú súvislé digitálne zavádzanie európskych verejných služieb. V skutočnosti sú tieto siete, tak fyzické ako aj siete poskytujúce služby, kľúčom k inteligentnému rastu. V rámci Digitálnej agendy by mal mať každý Európan do roku 2013 prístup k základnej širokopásmovej sieti a do roku 2020 k rýchlej a ultrarýchlej širokopásmovej sieti. V septembri 2010 Komisia navrhla kroky potrebné na zabezpečenie investícií vo výške až 270 miliárd EUR, aby do roku 2020 mali všetky európske domácnosti a podniky prístup k ultrarýchlemu širokopásmovému pripojeniu. Za súčasných okolností časť týchto investícií prevezme súkromný sektor. Výška investícií potrebných na dosiahnutie týchto cieľov sa odhaduje až na 270 miliárd EUR. V prípade nečinnosti Únie sa však očakávajú investície súkromného sektora v období do roku 2020 maximálne vo výške 50 miliárd EUR. Výsledkom je investičný deficit predstavujúci 220 miliárd EUR. Keďže spoločenský prínos investícií do digitálnych infraštruktúr ďaleko prevyšuje súkromnú motiváciu na investovanie, je potrebná cieleňá verejná intervencia na stimuláciu trhu.

Analýzou, ktorú vykonali útvary Komisie v rámci prípravy tohto nariadenia, sa dokázalo, že hoci sa očakáva, že trh a vnútroštátne rozpočty zohrajú významnú úlohu pri financovaní požadovaných infraštruktúr prostredníctvom vhodných investícií a mechanizmov cenotvorby, ak EÚ neprijme príslušné opatrenia, niektoré investície do infraštruktúr sa nezrealizujú alebo sa presunú ďaleko za rok 2020. Preto je potrebné poskytnúť výrazný príspevok z rozpočtu EÚ prostredníctvom budúceho viacročného finančného rámca, čím sa v skutočnosti zabezpečí realizácia priorít infraštruktúr EÚ.

Na zvýšenie vplyvu rozpočtových prostriedkov EÚ Komisia navrhuje systematickejšie využívať inovačné finančné nástroje, ktoré by predstavovali alternatívu tradičnému grantovému financovaniu

a preklenuli by medzery vo financovaní strategických investícií. Významnou vlastnosťou inovačných finančných nástrojov je to, že majú na rozpočet EÚ silnejší multiplikačný účinok než tradičné nástroje, a to tým, že umožňujú a priťahujú ďalšie štátne a súkromné finančné prostriedky do projektov záujmu EÚ. Mobilizujú investície a následne zvyšujú aj vplyv na rozpočet EÚ.

Opierajúc sa o skúsenosti s finančnými nástrojmi v súčasnom finančnom rámci vytvorenom v spolupráci s Európskou investičnou bankou (EIB), napríklad s nástrojom poskytovania záruk za úvery na projekty transeurópskych dopravných sietí (ďalej len „LGTT“), Komisia navrhuje vykonávať výraznú časť svojich činností v rámci nástroja „Spájame Európu“ prostredníctvom finančných nástrojov. V prvom rade sa ako prostriedok na zabezpečenie investičných zdrojov pre projekty infraštruktúry kľúčového európskeho strategického záujmu bude využívať iniciatíva projektových dlhopisov v rámci Európa 2020⁴.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU

2.1 Konzultácie a odborné poradenstvo

Toto nariadenie vychádza z rozsiahlych konzultácií so zainteresovanými subjektmi, inštitúciami a orgánmi EÚ, členskými štátmi, regionálnymi a miestnymi orgánmi, sociálnymi a hospodárskymi partnermi, akademickými odborníkmi a medzinárodnými inštitúciami. Ako vstupné údaje sa použili výsledky priebežných hodnotení uskutočnených v rámci programov na roky 2007 – 2013, ako aj veľkého množstva štúdií a odborné poradenstvo.

Príspevky zainteresovaných subjektov v troch sektoroch vzniesli okrem iného aj tieto otázky:

V rámci konzultácií sa dosiahla všeobecná zhoda názorov na skutočnosť, že urýchlenie rozvoja infraštruktúry s európskou pridanou hodnotou si vyžaduje zvýšenú podporu EÚ.

Zainteresované subjekty vyžadovali zvýšenie účinku financovania EÚ na účely dosahovania cieľov politiky transeurópskych sietí, napríklad prostredníctvom lepšej koordinácie medzi rozličnými finančnými nástrojmi, konkrétne medzi Kohéznym fondom a Európskym fondom regionálneho rozvoja (EFRR), programami transeurópskych sietí a zásahmi EIB.

Rozšírenie portfólia dostupných finančných nástrojov považujú zainteresované subjekty za spôsob, ako lepšie prispôsobiť podporu konkrétnym potrebám projektu, umožniť efektívnu štrukturalizáciu projektov a priťahnúť nových investorov. Plánovaná iniciatíva projektových dlhopisov sa mimoriadne hodí pre väčšie investície v rámci CEF

2.2 Posúdenie vplyvu

Navrhované nariadenie bolo predmetom posudzovania vplyvu v súvislosti s potenciálnymi možnosťami realizácie CEF ako politickej iniciatívy, t. j. možnosti týkajúcej sa vymedzenia operačných pravidiel CEF. Posúdenie vplyvu vychádzalo zo zastrešujúceho cieľa CEF navrhnutého vo viacročnom

⁴ KOM(2011) xxx o začatí realizácie úvodnej fázy iniciatívy projektových dlhopisov v rámci Európa 2020.

finančnom rámci Komisie „Rozpočet pre stratégiu Európa 2020“⁵ – urýchliť rozvoj infraštruktúry, ktorý EÚ potrebuje na dosiahnutie cieľov stratégie Európa 2020, ako aj energetických cieľov a cieľov v oblasti zmeny klímy „20-20-20“ – a ako vstupy použilo konzultácie so zainteresovanými subjektmi a hodnotiace štúdie súčasných programov EÚ poskytujúcich finančnú podporu pre rozvoj TEN.

Posudzovanie vplyvov potenciálnych politických možností sa sústredilo hlavne na čo najefektívnejšie, najúčinnnejšie a najzávislejšie dosiahnutie dvoch hlavných konkrétnych cieľov:

1) zvýšiť pákový efekt finančných prostriedkov EÚ – vymedzením foriem, metód a pravidiel financovania, ktoré môžu zabezpečiť maximálny pákový efekt pre prilákanie verejných a súkromných investícií na projekty s európskym rozmerom a rozmerom jednotného trhu, predovšetkým na prioritné siete, ktoré sa musia zrealizovať do roku 2020, a na projekty s maximálne zaručenou európskou pridanou hodnotou, prípadne vrátane projektov, ktoré sa môžu realizovať v tretích krajinách;

2) uľahčiť včasnú realizáciu spolufinancovaných projektov EÚ – vymedzením mechanizmov monitorovania a hodnotenia, ktoré odmeňujú výkonnosť a trestajú neefektívne využívanie fondov EÚ.

Pri posudzovaní politických možností sa museli zároveň brať do úvahy aj dva súvisiace zastrešujúce politické ciele Únie: na jednej strane dosiahnutie politických cieľov súvisiacich so špecifickými sektormi v oblasti infraštruktúr, ako sa vymedzuje v článkoch 170 a 171 ZFEÚ, a na druhej strane zjednodušenie pravidiel financovania EÚ využitím synergií v rámci sektorov a medzi nimi, k dodržiavaniu ktorých sa Komisia jednoznačne zaviazala⁶. Keďže však tieto dva politické ciele nie sú v plnej miere zlučiteľné, nájsť primeranú rovnováhu medzi súdržnosťou s cieľmi sektorovej politiky a maximalizáciou synergií bolo kľúčovou zásadou presadzovanou pri posudzovaní možností vymedzujúcich operačné pravidlá CEF.

Spočiatku sa posudzovalo deväť hlavných politických možností, počnúc ústredným dôvodom pre rozhodnutie Komisie o návrhu zriadenia nástroja „Spájame Európu“, a to konkrétne zjednodušenie existujúceho rámca financovania EÚ využitím sektorových synergií. Politické možnosti sa pripravili ako kombinácia scenárov zodpovedajúcich trom základným možnostiam zjednodušenia finančných pravidiel – minimálnej, maximálnej a variabilnej (alebo „à la carte“) harmonizácii sektorových pravidiel – v dvoch oblastiach politickej intervencie zodpovedajúcich dvom hlavným už určeným špecifickým cieľom – investičný pákový efekt a realizácia programov.

Rozsah možností sa tým dostal medzi dva protipóly. Na jednom póle stojí minimálna harmonizácia investičného pákového efektu a realizácie programov, ktorá zodpovedá situácii, keby boli v jednotlivých sektoroch na základe CEF stanovené úplne rozdielne špecifické pravidlá a nastavenia pre poskytovanie finančnej podpory EÚ. Na druhom póle bola politická možnosť charakterizovaná maximálnou harmonizáciou investičného pákového efektu a pravidiel realizácie programu, ktorá zodpovedá situácii, v ktorej by tri sektory používali dôsledne spoločné finančné pravidlá a nastavenia riadenia programu pre využívanie finančných prostriedkov na základe CEF. Medzi týmito protipólmi sa nachádzajú zvyšné možnosti, pri ktorých sa predpokladajú situácie, keď sektory spoločne uplatňujú

⁵ KOM(2011) 500.

⁶ Oznámenie Komisie o preskúmaní rozpočtu [KOM(2010) 700], oznámenie Komisie o inteligentnej regulácii [KOM (2010) 543] a oznámenie Komisie o rozpočte stratégie Európa 2020 [KOM(2011) 500].

určité pravidlá a nastavenia, pričom ďalšie zostávajú rozdielne a špecifické pre daný sektor, t.j. ide o kombinácie maximálnej alebo variabilnej harmonizácie pravidiel v jednej oblasti politickej intervencie a variabilnej alebo minimálnej harmonizácie sektorových pravidiel v inej oblasti.

Posúdenie vplyvov týchto politických možností vzhľadom na dosiahnutie už vytýčených cieľov viedlo k záveru, že najlepšie sa zabezpečí to, aby CEF prostredníctvom svojich operačných pravidiel podporoval urýchlený rozvoj infraštruktúry v záujme EÚ, pomocou dvoch posudzovaných možností:

– politická možnosť, kde by bola harmonizácia pravidiel variabilná, t.j. s niekoľkými spoločnými pravidlami a s niekoľkými pravidlami špecifickými pre daný sektor, pričom v oboch oblastiach, teda v oblasti investičného pákového efektu a v oblasti realizácie programov, by bola najlepšou možnosťou z pohľadu súdržnosti so všetkými relevantnými politickými cieľmi EÚ;

– Politická možnosť, kde variabilná harmonizácia na úrovni pravidiel pre investičný pákový efekt bola zvolená spolu s maximálnou harmonizáciou pravidiel na úrovni realizácie programov, sa môže osvedčiť ako účinnejšia z pohľadu nákladov.

Druhá uvedená možnosť by však mohla mať dlhšie trvajúci negatívny vplyv vzhľadom na schopnosť reagovať na situácie špecifické pre príslušný sektor, predovšetkým čo sa týka programovania finančných prostriedkov, čo by mohlo z dlhodobého hľadiska zmazať počiatkové úspory nákladov. Preto sa dospelo k názoru, že najlepším spôsobom zabezpečenia cieľov CEF by bol určitý stupeň sektorovej flexibility aj pri vymedzovaní pravidiel CEF v oblasti realizácie programov.

Návrhy ustanovení týkajúcich sa využívania finančných prostriedkov v rámci CEF uvedené v tomto nariadení boli pripravené na základe úvah a záverov zdôraznených v uvedenom posúdení vplyvu.

2.3 Pridaná hodnota EÚ prostredníctvom CEF

Proces konzultácií so zainteresovanými stranami, ako aj analýza uskutočnená v rámci posúdenia vplyvu zdôraznili skutočnosť, že pridaná hodnota prostredníctvom CEF ako rámca spoločného financovania, by bola štvoraká:

- (1) Spoločný rámec by viedol k zjednodušeniu právneho rámca EÚ súvisiaceho s financovaním infraštruktúr TEN. Okrem toho by zabezpečil súvislý prístup k financovaniu projektov EÚ vo všetkých troch sektoroch.
- (2) Zároveň by jednotné financovanie infraštruktúry EÚ a jednotný finančný rámec zabezpečili súvislý a transparentný prístup k financovaniu EÚ, čo by prinieslo istotu a malo by tak obrovský potenciál prilákať viac finančných prostriedkov zo súkromného sektora. Finančné nástroje by boli dostupné centralizovaným a koordinovaným spôsobom, pričom by boli lákavé a zvyšovali by efektívnosť vzťahov so súkromnými investormi a partnerskými finančnými inštitúciami.
- (3) Okrem toho by postupne narastajúca vzájomná závislosť medzi projektmi, sieťami a sektormi hospodárskej infraštruktúry umožnila realizáciu úspor z rozsahu. Integrovaný rámec financovania infraštruktúry EÚ by mohol umožňovať využívanie synergií vo všetkých sektoroch na úrovni prípravy projektov a na realizačnej úrovni, čo by umožnilo dosiahnuť úsporu nákladov a/alebo účinnejšie využívanie a vyššiu návratnosť.

- (4) V neposlednom rade spoločný rámec vychádza zo získaných skúseností a zdieľania osvedčených postupov v sektoroch, čo umožňuje zvýšenie efektívnosti a účinnosti financovania EÚ vo všetkých sektoroch.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Na transeurópske siete sa vzťahuje článok 170 ZFEÚ, v ktorom sa stanovuje, že: „Únia prispieva k zriadeniu a rozvoju transeurópskych sietí v oblastiach dopravných, telekomunikačných a energetických infraštruktúr.“ Právo EÚ pôsobiť v oblasti financovania infraštruktúr je stanovené v článku 171, v ktorom sa uvádza, že Únia „môže podporovať projekty spoločného záujmu podporované členskými štátmi, (...) predovšetkým prostredníctvom realizačných štúdií, záruk na pôžičky a subvencií úrokovej sadzby“. V článku 172 ZFEÚ sa uvádza, že „Európsky parlament a Rada prijímú usmernenia a ostatné opatrenia uvedené v článku 171 ods. 1 v súlade s riadnym legislatívnym postupom a po porade s Hospodárskym a sociálnym výborom a Výborom regiónov.“

V oznámení o preskúmaní rozpočtu Komisia zdôraznila význam využívania rozpočtu EÚ s cieľom „odstrániť nedostatky, ktoré zanecháva dynamika národných politík, konkrétnejšie riešiť cezhraničné problémy v oblastiach ako infraštruktúra, mobilita, územná súdržnosť... – nedostatky, ktoré by inak poškodili záujmy EÚ ako celku.“⁷ Členské štáty majú tendenciu pri plánovaní a financovaní infraštruktúry udeľovať prioritu projektom prvoradého vnútroštátneho záujmu, pričom táto priorita nemusí byť vždy rovnaká ako v prípade cezhraničných projektov, ktoré prinášajú obyvateľom vyššiu pridanú hodnotu na celkovej úrovni EÚ.⁸ Spoločné výdavky EÚ a členských štátov by mali byť efektívne, mali by zabezpečovať primeranú mieru investícií a podporovať synergie.

Legislatívny nástroj a typ opatrenia (t. j. financovanie) sa vymedzujú v ZFEÚ, ktorá predstavuje právny základ pre CEF a stanovuje, že úlohy, prioritné ciele a organizácia transeurópskych sietí môžu byť vymedzené v právnych predpisoch.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh Komisie týkajúci sa budúceho viacročného finančného rámca predstavuje návrh vo výške 50 miliárd EUR⁹ na obdobie rokov 2014 – 2020, z čoho 10 miliárd EUR je vyhradených v Kohéznom fonde na dopravnú infraštruktúru.

CEF	40 miliárd EUR
• Energetika	9,1 miliárd EUR
• Doprava	21,7 miliárd EUR

⁷ KOM(2010) 700, s. 5.

⁸ Pozri správy o posúdení vplyvu revidovaných usmernení TEN-T, SEK(2011) xxx, revidovaných usmernení TEN-E, SEK(2011) xxx a usmernení e-TEN, SEK(2011) xxx.

⁹ Všetky údaje sú vyjadrené v stálych cenách z roku 2011. Príslušné sumy vyjadrené v súčasných cenách sú uvedené v legislatívnom finančnom výkaze.

• Telekomunikácie/digitalizácia	9,2 miliárd EUR
Sumy vyčlenené v Kohéznom fonde na dopravnú infraštruktúru	10 miliárd EUR
Spolu	50 miliárd EUR

Skúsenosti so súčasným finančným rámcom dokazujú, že mnohé členské štáty, ktoré majú nárok na pomoc z Kohézneho fondu, majú problémy pri navrhovaní a realizácii zložitých cezhraničných projektov dopravnej infraštruktúry. Preto pre budúci viacročný finančný rámec Komisia navrhuje, aby Kohézny fond pokračoval v podpore členských štátov, v ktorých je hrubý národný dôchodok (HND) na obyvateľa nižší ako 90 % priemeru EÚ-27, pri investovaní do transeurópskych dopravných sietí a životného prostredia, časť pridelených finančných prostriedkov z Kohézneho fondu (10 miliárd EUR) sa však použije na financovanie dopravných projektov v základnej dopravnej sieti v členských štátoch s nárokom na pomoc z Kohézneho fondu v rámci nástroja „Spájame Európu“.

5. ZHRNUTIE OBSAHU NARIADENIA

5.1 Jednotný rámec pre investovanie do priorit infraštruktúry EÚ

Skúsenosti s financovaním infraštruktúry prostredníctvom rámcov TEN, EERP (európsky plán oživenia energetiky), Kohézneho fondu a štrukturálnych fondov dokazujú, že EÚ môže priniesť infraštruktúram pridanú hodnotu. Medzi zainteresovanými subjektmi panuje jednotný názor, že v prípade scenára bez zmeny by Európa nemusela byť schopná včas zmobilizovať investície potrebné na modernizáciu sietí svojich infraštruktúr a doplniť chýbajúce prepojenia.

Štátne rozpočty členských štátov sa v dôsledku finančnej krízy snažia o potrebnú fiškálnu konsolidáciu. Kapitálové výdavky sú často predmetom značných škrtov, pričom výdavky na projekty investovania do infraštruktúry sa rušia alebo pozastavujú. Pritom vyhliadky na získanie väčšieho objemu investícií zo súkromných zdrojov sú neisté. Okrem finančných prekážok realizáciu potrebných projektov infraštruktúry zdržiavajú alebo jej bránia aj regulačné prekážky. V takejto situácii sa súčasný rámec EÚ pre financovanie infraštruktúry javí ako neprimeraný na poskytovanie efektívnej reakcie. Financovanie je rozdrobené medzi príliš veľkým počtom programov, čo bráni plnému využitiu synergií medzi programami a sektormi.

Usilujúc sa o zmenu svojej stratégie financovania infraštruktúry Komisia stanovila tieto ciele:

- zabezpečiť nákladovo efektívnu a včasnú realizáciu prioritnej infraštruktúry sietí v sektoroch energetiky, dopravy a IKT, určenú v balíku energetickej infraštruktúry, v bielej knihe pre konkurencieschopnú a trvalo udržateľnú dopravu¹⁰ a v Digitálnej agende pre Európu,
- maximalizovať synergie medzi energetickými, dopravnými programami a programami IKT, aby financovanie zodpovedalo súvislej stratégii politiky a aby sa projekty vyberali podľa jasných zosúladených kritérií,

¹⁰ KOM(2011) 144.

- zvýšiť schopnosť fondov EÚ vplývať na iné verejné alebo súkromné fondy tak, aby úhrnný objem zmobilizovaných prostriedkov postačoval na uspokojenie plánovaných investičných potrieb do roku 2020,
- zabezpečiť optimálny výber, sledovanie a monitorovanie projektov tak, aby bolo financovanie EÚ cielené, aby malo čo najsilnejší dosah a aby sa finančné prostriedky investovali čo najefektívnejším spôsobom.

Dôvodom spoločného legislatívneho základu pri poskytovaní finančnej podpory v troch rozličných sektoroch s rozličným politickým rámcom je príležitosť využiť synergiu v týchto sektoroch založenú na spoločných problémoch vzhľadom na financovanie realizácie inak významne sa odlišujúcich politických cieľov. Pridaná hodnota spoločného rámca bude trojnásobná.

Výsledkom spoločného rámca by bolo zjednodušenie právneho rámca EÚ súvisiaceho s financovaním infraštruktúr TEN. Okrem toho by sa zabezpečil zhodný prístup k financovaniu projektov EÚ vo všetkých troch sektoroch. Ako už bolo zdôraznené, finančný rámec infraštruktúry EÚ je v súčasnosti pomerne zložitý, hlavne vďaka množstvu a rozmanitosti existujúcich právnych textov EÚ. Zjednodušenie pravidiel je jedným z kľúčových hesiel nového prístupu navrhovaného Komisiou vo vzťahu k rozpočtovým výdavkom EÚ.

Zároveň by jednotný finančný rámec a fond EÚ zabezpečil súdržný a transparentný prístup k finančným prostriedkom EÚ, čo by prinieslo istotu a zároveň obrovský potenciál na prilákanie väčšieho objemu financií zo súkromného sektora. Finančné nástroje by sa sprístupňovali centralizovaným a koordinovaným spôsobom, čím by sa zlepšila a zvýšila efektívnosť vzťahov so súkromnými investormi a partnerskými finančnými inštitúciami.

Postupne vzrastajúca vzájomná závislosť medzi projektmi hospodárskej infraštruktúry, sieťami a sektormi by navyše umožnila realizovať úspory z rozsahu. Integrovaný rámec financovania infraštruktúry EÚ by umožnil využívanie synergií vo všetkých sektoroch na úrovni prípravy a realizácie projektov, čím by sa dosiahla úspora nákladov a/alebo ich účinnejšie využívanie a vyššia návratnosť.

V neposlednom rade by spoločný rámec umožňoval získavanie skúseností a šírenie osvedčených postupov vo všetkých sektoroch a podporoval zvýšenie účinnosti a efektívnosti financovania EÚ vo všetkých sektoroch.

5.2 Zjednodušujúce opatrenia a súvis s existujúcimi pravidlami

Zjednodušenie pravidiel je jedným z kľúčových bodov nového prístupu navrhovaného Komisiou v súvislosti s rozpočtovými výdavkami EÚ. Výsledkom spoločného rámca CEF je zjednodušenie právneho rámca EÚ týkajúceho sa financovania infraštruktúr TEN. Na financovanie projektov EÚ v dopravných, energetických a digitálnych sieťach sa má vzťahovať jediný právny text.

Hoci sú sektory po technologickej/finančnej/regulačnej stránke rozdielne, existuje dostatočný počet spoločných vlastností, aby sa dalo navrhnúť skutočné zlepšenie vzhľadom na rozličné existujúce nástroje. Návrh zároveň prináša špecifické pravidlá, ktoré sa musia dodržiavať v záujme celkového cieľa CEF, t. j. urýchliť a lepšie nasmerovať tok verejných finančných prostriedkov EÚ na dôležité projekty infraštruktúry záujmu EÚ.

Tento text prináša zjednodušenie, predovšetkým riešením týchto problémov:

- zosúladenie ukazovateľov v súvislosti s cieľmi stratégie Európa 2020,
- flexibilita pridelených rozpočtových prostriedkov,
- centralizované riadenie troch sektorov, pravdepodobne prostredníctvom zriadenia výkonnej agentúry,
- spoločné nástroje financovania,
- spoločné kritériá na vyhodnotenie ponúk,
- spoločné podmienky pre finančnú pomoc,
- prehľadnosť prostredníctvom spoločných ročných pracovných programov – dôležité pre sektory – a spoločného výboru – dôležité pre členské štáty.

Okrem toho bola zaručená plná zhoda so súčasným a budúcim nariadením o rozpočtových pravidlách. Predpokladané výnimky sú buď riadne zohľadnené v súvisiacich právnych textoch alebo existujú precedensy.

5.3 Silnejší dôraz na finančné nástroje

CEF doplní priamu podporu EÚ o finančné nástroje s cieľom optimalizovať účinok financovania. Vďaka výrazným multiplikačným účinkom finančných nástrojov (ktoré by mohli byť v pomere 1:15 až 1:20) sa uľahčí prístup ku kapitálu na splnenie značných investičných potrieb. Spolu s úspešnou absorpciou priamej podpory EÚ [na základe skúseností v rámci európskeho plánu oživenia energetiky (EERP) a v rámci programu TEN-T] zvýšené využívanie finančných nástrojov výrazne prispeje k zmierneniu rizík pre navrhovateľov projektov, a tým sa zabezpečí realizácia projektov spoločného záujmu.

Ďalšou úlohou je vybudovať prostredie priaznivé pre súkromné investície a vyvinúť nástroje, ktoré budú atraktívnymi prostriedkami pre investorov do špecializovanej infraštruktúry. Aby boli tieto prostriedky čo najúčinnnejšie, musia sa zameriavať na znižovanie rizika diverzifikáciou portfólia potenciálnych projektov. Maximálna diverzifikácia sa môže dosiahnuť sústredením sa na niekoľko sektorov vo veľkom počte krajín. Najúspešnejšie sa to dá dosiahnuť na európskej úrovni a na základe dobre vymedzených koridorov a cielených oblastí investovania. Preto by mala byť väčšina finančných nástrojov spoločná pre všetky sektory. Nie je však vylúčené, že sa môžu vyvinúť niektoré finančné nástroje na pokrytie špecifických potrieb individuálneho sektora.

Na základe analýzy vykonanej v prípravnej fáze tohto nariadenia útvary Komisie odhadujú, že zatiaľ čo finančná podpora pre širokopásmové siete by v prvom rade využívala finančné nástroje, v prípade dopravy a energetiky by nemal objem rozpočtových prostriedkov EÚ požadovaných na finančné nástroje prekročiť sumu 2 miliárd EUR, resp. 1 miliardy EUR. Tieto odhady sa nemajú považovať za záväzné limity, keďže objem finančných prostriedkov EÚ vyčlenených na finančné nástroje sa upravuje každý rok na základe posúdenia projektov uskutočneného finančnými sprostredkovateľmi (napr. EIB v prípade projektových dlhopisov).

5.4 Nástroj „Spájame Európu“ v súvislosti s budúcim viacročným finančným rámcom

Nástroj „Spájame Európu“ bude základným prvkom programu rastu EÚ sústredeného na zvyšovanie potenciálu dlhodobého rastu v EÚ. Tento nástroj bude koordinovaný s inými opatreniami pochádzajúcimi z rozpočtu EÚ, napríklad s programom „Horizont 2020“, s Kohéznym fondom a štrukturálnymi fondmi.

Čo sa týka koordinácie s programom „Horizont 2020“, je potrebné zabezpečiť komplementárnosť a zároveň zabrániť možným presahom. Ďalej je dôležité, aby koordinácia medzi nástrojom „Spájame Európu“ a programom „Horizont 2020“ zabezpečila plynulosť výskumného a inovačného reťazca vedúceho k zavedeniu do infraštruktúry. Je to mimoriadne dôležité v období, keď bude potrebné, aby významné technologické výdobytky v oblasti dopravy, energetiky a IKT pomohli EÚ pri dosahovaní jej ambiciózných cieľov súvisiacich so stratégiou Európa 2020.

Pokiaľ ide o vzťah s Kohéznym fondom a štrukturálnymi fondmi, spoločný strategický rámec kohéznej politiky, ako aj zmluvy o partnerstve s členskými štátmi sa budú dôsledne koordinovať s politickými rámcami v sektoroch dopravy, energetiky a telekomunikácií. Príslušné usmernenia budú úzko spojené s Kohéznym fondom a štrukturálnymi fondmi s cieľom vybudovať miestne a regionálne infraštruktúry a ich prepojenia s prioritnými infraštruktúrami EÚ, čím sa zabezpečí spojenie všetkých obyvateľov v celej EÚ.

Okrem toho bude nástroj „Spájame Európu“ centrálnym riadeným nástrojom, ktorý bude využívať sumy na dopravu vyčlenené z kohézneho fondu (10 miliárd EUR v cenách z roku 2011). Pri rozdeľovaní 10 miliárd EUR sa budú podľa možnosti uprednostňovať najmä projekty rešpektujúce viazané finančné prostriedky pre jednotlivé štáty na základe Kohézneho fondu. Týchto 10 miliárd EUR sa okrem toho rezervuje pre členské štáty oprávnené čerpať finančné prostriedky z Kohézneho fondu a podiely spolufinancovania z rozpočtu Únie sa stanovujú na rovnakej úrovni ako pre Kohézny fond.

2011/0302 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zriadení nástroja „Spájame Európu“

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 172,

so zreteľom na návrh Európskej komisie¹¹,

po postúpení návrhu národným parlamentom,

¹¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹³,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Vytvorením nástroja „Spájame Európu“ by sa mal maximalizovať potenciál pre rast prostredníctvom realizácie synergií medzi politikami v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií a ich realizácie, čím sa zvýši účinnosť zásahov Únie.
- (2) Riadne fungujúci jednotný trh závisí od modernej, vysoko výkonnej infraštruktúry spájajúcej Európu najmä v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií. Tieto prepojenia podporujúce rast by zabezpečili lepší prístup k vnútornému trhu a následne prispeli k väčšej konkurencieschopnosti trhového hospodárstva v súlade s cieľmi stratégie Európa 2020¹⁴.
- (3) Cieľom vytvorenia nástroja „Spájame Európu“ je urýchlenie investovania v oblasti transeurópskych sietí a posilnenie účinku financovania z verejného aj súkromného sektora.
- (4) Vybudovanie účinných sietí dopravnej a energetickej infraštruktúry je jedným z 12 kľúčových opatrení stanovených Komisiou v oznámení o Akte o jednotnom trhu¹⁵.
- (5) Komisia sa zaviazala uplatňovať hľadisko zmeny klímy vo výdavkových programoch Únie a nasmerovať prinajmenšom 20 % rozpočtu EÚ na ciele súvisiace s klímou. Je dôležité zabezpečiť, aby sa zmiernenie zmeny klímy a prispôsobenie sa jej, ako aj prevencia a riadenie rizík, zohľadňovali vo fázach prípravy, navrhovania a realizácie projektov spoločného záujmu. Investície do infraštruktúry, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, by mali prispievať k podpore prechodu na hospodárstvo a spoločnosť s nízkymi emisiami oxidu uhličitého a odolné voči zmene klímy a katastrofám.
- (6) Európsky parlament vo svojom uznesení z 8. júna 2011 o investovaní do budúcnosti: nový viacročný finančný rámec (ďalej len „VFR“) pre konkurencieschopnú, udržateľnú a inkluzívnu Európu zdôraznil význam zabezpečenia rýchlej realizácie Digitálnej agendy Únie a pokračovania v úsilí zameranom na to, aby sa do roku 2020 dosiahol cieľ sprístupnenia vysokorýchlostného internetu pre všetkých obyvateľov Únie, a to aj v menej vyspelých regiónoch.¹⁶ Parlament ďalej zdôraznil, že investovanie do účinnej dopravnej infraštruktúry zohráva pre Európu kľúčovú úlohu pri ochrane jej konkurencieschopnosti a príprave cesty na obdobie po kríze a dlhodobý hospodársky rast, a že transeurópska dopravná sieť (ďalej len „TEN-T“) je dôležitá na zaručenie správneho fungovania vnútorného trhu a zabezpečenie významnej pridanej hodnoty Únie. Parlament vyjadril pevné presvedčenie, že by sa TEN-T

¹² Ú. v. EÚ C , , s. .

¹³ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Digitálna agenda pre Európu“, 26.8.2010, KOM(2010) 245 v konečnom znení/2.

¹⁵ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Akt o jednotnom trhu Dvanásť hybných síl podnecovania rastu a posilňovania dôvery ‚Spoločne za nový rast‘“, 13.4.2011, KOM(2011) 206 v konečnom znení.

¹⁶ Uznesenie Európskeho parlamentu INI/2010/2211.

vzhľadom na tieto skutočnosti mala stať kľúčovou prioritou pre budúci VFR a že v budúcom VFR je potrebný nárast finančných prostriedkov pre TEN-T. Okrem toho Parlament zdôraznil potrebu maximalizovať vplyv financovania Únie a možnosti poskytované Kohéznym fondom, štrukturálnymi fondmi a finančnými nástrojmi na financovanie kľúčových projektov energetickej infraštruktúry s vnútroštátnou a cezhraničnou európskou prioritou a podčiarkol aj potrebu značných príspevkov z rozpočtu Únie pre finančné nástroje v tejto oblasti.

- (7) Dňa 28. marca 2011 Komisia prijala bielu knihu Plán jednotného dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje¹⁷. Cieľom bielej knihy je zníženie emisií skleníkových plynov v dopravnom sektore do roku 2020 aspoň o 60 % vzhľadom na rok 1990. V súvislosti s infraštruktúrou sa biela kniha zameriava na vybudovanie plne funkčnej multimodálnej „základnej siete“ TEN-T v celej Únii do roku 2030. Cieľom bielej knihy je aj optimalizácia výkonnosti multimodálnych logistických reťazcov, vrátane zabezpečenia väčšieho využívania energeticky účinnejších spôsobov dopravy. Preto stanovuje tieto ciele súvisiace s politikou TEN-T: 30 % cestnej nákladnej prepravy nad 300 km by sa malo do roku 2030 presunúť na iné druhy dopravy a do roku 2050 viac ako 50 %; dĺžka existujúcej vysokorýchlostnej železničnej siete by sa mala do roku 2030 strojnásobiť a do roku 2050 by mali väčšinu osobnej dopravy na stredné vzdialenosti zabezpečovať železnice; do roku 2050 by mali byť všetky letiská základnej siete napojené na železničnú sieť; všetky námorné prístavy by mali byť napojené na systém železničnej nákladnej dopravy a podľa možnosti na systém vnútrozemských vodných ciest.
- (8) Európsky parlament vo svojom uznesení zo 6. júla 2010 o udržateľnej budúcnosti dopravy¹⁸ zdôrazňuje, že účinná dopravná politika si vyžaduje finančný rámec, ktorý vyhovuje novým úlohám, a že z toho dôvodu by sa mali zvýšiť súčasné finančné prostriedky na dopravu a mobilitu; ďalej považuje za potrebné vytvoriť nástroj na koordináciu využívania rozličných zdrojov financovania dopravy, finančných prostriedkov dostupných v rámci kohéznej politiky, verejno-súkromných partnerstiev (ďalej len „VSP“) alebo iných finančných nástrojov, napr. záruk.
- (9) Rada pre dopravu, telekomunikácie a energetiku (TTE) vo svojich záveroch k preskúmaniu politiky TEN-T¹⁹ z 11. júna 2009 opätovne potvrdila potrebu pokračovať v investovaní do dopravnej infraštruktúry s cieľom zabezpečiť správny rozvoj TEN-T vo všetkých druhoch dopravy, čo je základom pre vnútorný trh a konkurencieschopnosť, hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť Únie a jej prepojenie so susednými krajinami, zameriavajúc sa na európsku pridanú hodnotu. Rada zdôraznila potrebu toho, aby Spoločenstvo sprístupnilo finančné prostriedky potrebné na stimuláciu investícií do projektov TEN-T a predovšetkým potrebu zosúladenia primeranej finančnej podpory z rozpočtu TEN-T s prioritnými projektmi, ktorých súčasťou sú dôležité cezhraničné úseky, a realizácia ktorých prekračuje rok 2013 v rámci inštitucionálnych obmedzení finančného programového rámca. Podľa názoru Rady sa musia v týchto súvislostiach podľa možnosti ďalej rozvíjať a podporovať verejno-súkromné partnerstvá.

¹⁷ Plán jednotného dopravného priestoru (KOM(2011) 144).

¹⁸ Uznesenie Európskeho parlamentu 2009/2096(INI).

¹⁹ Dokument Rady 10850/09.

- (10) Na základe cieľov stanovených v bielej knihe sa v usmerneniach TEN-T uvedených v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXX/2012²⁰ z ... identifikuje infraštruktúra transeurópskej dopravnej siete, špecifikujú požiadavky, ktoré má spĺňať, a zabezpečujú opatrenia na ich realizáciu. V usmerneniach sa predovšetkým predpokladá ukončenie základnej siete do roku 2030.
- (11) Na základe analýzy plánov dopravnej infraštruktúry členských štátov Komisia odhaduje, že investičné potreby do dopravy na obdobie rokov 2014 – 2020 predstavujú 500 miliárd EUR v celej sieti TEN-T, z toho približne 250 miliárd EUR sa bude musieť investovať do základnej siete TEN-T. Vzhľadom na zdroje dostupné na úrovni Únie je potrebné sústrediť sa na projekty s najvyššou európskou pridanou hodnotou, aby sa dosiahol požadovaný výsledok. Preto by sa mala podpora zameriavať na základnú sieť (predovšetkým na koridory základnej siete) a na projekty spoločného záujmu v oblasti systémov riadenia dopravy (predovšetkým systémov manažmentu letovej prevádzky vyplývajúcich z programu SESAR, ktoré si vyžadujú rozpočtové prostriedky Únie vo výške približne 3 miliárd EUR).
- (12) V rámci preskúmania politiky TEN-T, ktoré sa začalo vo februári 2009, bola na podporu Komisie vytvorená špecializovaná skupina odborníkov, ktorá sa zaoberala problematikou stratégie financovania a finančného výhľadu pre TEN-T. Skupina odborníkov č. 5 vychádzala zo skúseností externých odborníkov z rozličných oblastí: manažérov infraštruktúry, subjektov plánovania infraštruktúry, národných, regionálnych a miestnych predstaviteľov, odborníkov na životné prostredie, akademických zástupcov a zástupcov súkromného sektora. Záverečná správa skupiny odborníkov č. 5²¹ prijatá v júli 2010 obsahuje 40 odporúčaní, z ktorých niektoré boli zohľadnené aj v tomto návrhu.
- (13) Skúsenosti so súčasným finančným rámcom dokazujú, že mnohé členské štáty, ktoré majú nárok na prostriedky z Kohézneho fondu, čelia značným prekážkam pri včasnej realizácii zložitých projektov cezhraničnej dopravnej infraštruktúry s vysokou pridanou hodnotou Únie. Preto by sa mala na účely zlepšenia realizácie predovšetkým cezhraničných dopravných projektov s vysokou pridanou hodnotou Únie časť finančných prostriedkov pridelených z Kohézneho fondu (10 miliárd EUR²²) presunúť na financovanie dopravných projektov základnej dopravnej siete v členských štátoch oprávnených získať prostriedky z Kohézneho fondu, a to v rámci nástroja „Spájame Európu“. Komisia by mala podporovať členské štáty oprávnené čerpať finančné prostriedky z Kohézneho fondu pri príprave primeraných plánov projektov s cieľom zaradiť národné viazané rozpočtové príspevky z Kohézneho fondu medzi najväčšie priority.
- (14) V oznámení „Priority energetickej infraštruktúry na rok 2020 a ďalšie roky – Koncepcia integrovanej energetickej siete“ [KOM(2010) 677] prijatom v novembri 2010²³ Komisia identifikovala prioritné koridory, ktoré sú potrebné na to, aby EÚ dosiahla svoje ambiciózne energetické a klimatické ciele do roku 2020 a dobudovala vnútorný energetický trh, zaistila

²⁰ Ú. v. EÚ L..., s.

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

²² V cenách z roku 2011.

²³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Priority energetickej infraštruktúry na rok 2020 a ďalšie roky – Koncepcia integrovanej európskej energetickej siete“, 17.11.2010, KOM(2010) 677 v konečnom znení.

bezpečnosť zásobovania energiou, umožnila integráciu obnoviteľných zdrojov energie a pripravila siete na ďalšiu dekarbonizáciu energetického systému po roku 2020.

- (15) Veľké investície sú potrebné na modernizáciu a rozšírenie európskej energetickej infraštruktúry a na vzájomné prepojenie sietí cez hranice, aby sa tak dosiahli ciele energetickej a klimatickej politiky Únie súvisiace s konkurencieschopnosťou, udržateľnosťou a bezpečnosťou zásobovania nákladovo efektívnym spôsobom. Potreba investícií do energetickej infraštruktúry do roku 2020 sa odhaduje na 1 bilión EUR, z toho približne 200 miliárd EUR na infraštruktúru prenosu a skladovania elektriny a plynu európskeho významu. V prípade projektov európskeho významu existuje riziko, že približne 100 miliárd EUR nebude poskytnutých z dôvodu prekážok súvisiacich s udeľovaním povolení, reguláciou a financovaním.
- (16) Naliehavosť potreby vybudovať energetickú infraštruktúru budúcnosti a výrazný nárast objemu investícií v porovnaní s trendmi z minulosti si vyžadujú urýchlenú zmenu v spôsobe podpory energetickej infraštruktúry na úrovni EÚ. Vo svojich záveroch²⁴ z 28. februára 2011 Rada pre dopravu, telekomunikácie a energetiku (TTE) označila energetické koridory za prioritu pre Európu.
- (17) Dňa 4. februára 2011 Európska rada²⁵ vyzvala Komisiu, aby zjednodušila a zdokonalila postupy udeľovania povolení a aby podporila regulačný rámec atraktívny pre investície. Európska rada zdôraznila, že veľký objem investícií by mal poskytovať trh, pričom náklady by spätne získaval prostredníctvom taríf. Európska rada uznala, že verejné finančné prostriedky sú potrebné pre projekty požadované z hľadiska bezpečnosti zásobovania alebo solidarity, ktoré nie sú schopné prilákať trhové financovanie.
- (18) V nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXX/2012 z ... [Usmernenia pre transeurópsku energetickú infraštruktúru]²⁶ sa vymedzujú priority transeurópskej energetickej infraštruktúry, ktoré by sa mali zrealizovať do roku 2020 na účely dosiahnutia cieľov politiky Únie v oblasti energetiky a klímy, ďalej sa v ňom stanovujú pravidlá identifikácie projektov spoločného záujmu potrebné na realizáciu týchto priorít, zavádzajú sa opatrenia v oblasti udeľovania povolení, zaangažovania verejnosti a regulácie na urýchlenie a/alebo uľahčenie realizácie týchto projektov, vrátane kritérií všeobecnej oprávnenosti týchto projektov na finančnú pomoc Únie.
- (19) Telekomunikácie sa postupne stále viac stávajú infraštruktúrou využívajúcou internet, so vzájomne úzko prepojenými širokopásmovými sieťami a digitálnymi službami. Internet sa stáva dominantnou platformou pre komunikáciu, poskytovanie služieb a podnikanie. Preto je transeurópska dostupnosť prístupu k rýchlemu internetu a digitálnym službám dôležitá pre hospodársky rast a jednotný trh.
- (20) Moderné internetové siete využívajúce optické vlákna predstavujú mimoriadne dôležitú infraštruktúru pre budúcnosť vzhľadom na konektivitu európskych spoločností, predovšetkým malých a stredných podnikov, ktoré chcú využívať internetové služby s cieľom zvýšiť efektívnosť nákladov.

²⁴ Dokument Rady 6950/11.

²⁵ EUCO 2/1/11.

²⁶ Ú. v. EÚ L..., s.

- (21) V stratégii Európa 2020²⁷ sa vyžaduje realizácia Digitálnej agendy pre Európu²⁸, ktorou sa ustanovuje stabilný právny rámec na stimuláciu investícií do otvorenej a konkurencieschopnej infraštruktúry vysokorýchlostného internetu a do súvisiacich služieb. Európska rada na svojom zasadnutí v júni 2010 schválila Digitálnu agendu pre Európu a vyzvala všetky inštitúcie, aby sa zapojili do jej realizácie v plnej miere.²⁹
- (22) Dňa 31. mája 2010 Rada dospela k záveru, že Európa by mala poskytnúť prostriedky potrebné na rozvoj digitálneho jednotného trhu založeného na rýchlom a ultra rýchlom internete a interoperabilných aplikáciách, a uznala, že účinné a konkurencieschopné investície do širokopásmových sietí ďalšej generácie sú dôležité pre inováciu, výber služieb pre spotrebiteľov a konkurencieschopnosť Únie a mohli by zabezpečovať vyššiu kvalitu života prostredníctvom lepšej zdravotnej starostlivosti, bezpečnejšej dopravy, nových mediálnych možností a ľahšieho prístupu k tovaru a službám predovšetkým na cezhraničnej úrovni.³⁰
- (23) Stimuly pre investovanie súkromných prostriedkov do veľmi rýchlych širokopásmových sietí sa zdajú byť nižšie než celkový prínos pre spoločnosť. Potreba investícií na dosiahnutie cieľa Digitálnej agendy spočívajúceho v zabezpečení prístupu k rýchlemu internetu pre všetkých obyvateľov Európy a pre všetky európske podniky sa odhaduje až na 270 miliárd EUR. Predpokladá sa však, že v prípade nečinnosti Únie investície súkromného sektora na obdobie do roku 2020 nebudú vyššie ako 50 miliárd EUR. Výsledný investičný deficit predstavuje významnú prekážku v zabezpečovaní infraštruktúry, pričom sa zároveň pracuje s predpokladom digitálneho jednotného trhu, aby všetci obyvatelia boli napojení prostredníctvom infraštruktúry budúcnosti.
- (24) Je potrebné vybudovať silné a súdržné siete v celej EÚ na účely digitálnej realizácie akcií prospešných pre verejnosť, do ktorých budú zapojené aj verejné subjekty a subjekty občianskej spoločnosti na vnútroštátnej a regionálnej úrovni, a preto je dôležité zabezpečiť, aby EÚ štruktúrovaným spôsobom financovala náklady na návrh systémov a softvéru, ako aj údržbu pružných serverov pre takéto siete, pričom rozpočty národných operátorov by pokrývali iba vnútroštátne náklady.
- (25) Potrebné sú viaceré metódy realizácie, ktoré si vyžadujú rozličnú mieru financovania na zvýšenie účinnosti a vplyvu finančnej pomoci Únie, na podporu súkromných investícií a na plnenie špecifických požiadaviek jednotlivých projektov.
- (26) V oblasti telekomunikácií si určité platformy základných služieb, ktoré zabezpečujú transeurópsku interoperabilitu, budú vyžadovať vyšší podiel financovania Únie, predovšetkým v počiatočnej fáze, pri súčasnom dodržiavaní zásady spolufinancovania.
- (27) Zabezpečovanie cezhraničnej interoperability pri zavádzaní rozsiahlych projektov infraštruktúry, predovšetkým na úrovni základných služieb, si môže vyžadovať paralelné

²⁷ KOM(2010) 2020 v konečnom znení, 3.3.2010.

²⁸ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Digitálna agenda pre Európu“, 26.8.2010, KOM(2010) 245 v konečnom znení/2.

²⁹ Závery Európskej rady k novej európskej stratégii pre rast a zamestnanosť – Finalizácia a implementácia stratégie Európa 2020, 17. jún 2010.

³⁰ Závery Rady k Digitálnej agende pre Európu – 3017. zasadnutie Rady pre dopravu, telekomunikácie a energetiku, Brusel, 31. máj 2010.

obstarávanie a inštaláciu zariadení Komisiou, členskými štátmi a/alebo ich príjemcami. V takých prípadoch môže byť potrebné alokovať finančnú pomoc Únie na financovanie obstarávania vykonávaného poskytovateľmi infraštruktúry v členských štátoch, buď v ich vlastnom mene alebo v spolupráci s Komisiou. Zabezpečené je aj využívanie viacnásobných zdrojov, ktoré môžu byť potrebné okrem iného na zabezpečenie viacjazyčných mechanizmov, na zaistenie bezpečnosti zásobovania a/alebo realizáciu rezervných sietí požadovaných na účely odstránenia prestojov v infraštruktúre siete, ktoré môže spôsobiť jediné miesto poruchy.

- (28) Generické služby v oblasti verejného záujmu (ako základné služby) často trpia výraznou mierou zlyhania trhu. V skutočnosti oblasti, ktoré sa majú financovať, súvisia s poskytovaním verejných služieb (rozsiahle zavádzanie a interoperabilita systémov elektronického zdravotníctva, totožnosti a obstarávania), hoci na začiatku nemajú podľa svojho vymedzenia komerčný charakter. Okrem toho, keby sa financovali len základné služby, museli by sa vytvoriť správne stimuly na úrovni členských štátov a na regionálnej úrovni, aby sa služby verejného záujmu skutočne zaviedli: je to spôsobené predovšetkým nedostatkom motivácie na vnútroštátnej úrovni prepojiť vnútroštátne systémy so základnými systémami (a teda vytvoriť podmienky pre interoperabilitu a cezhraničné služby), ako aj skutočnosťou, že súkromní investori by sami nezabezpečili zavádzanie služieb v interoperabilných rámcoch.
- (29) Digitálne usmernenia stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. XXX/2012 z ...³¹ [usmernenia INFSO] určujú postup a kritériá financovania a tiež aj rozličné kategórie investícií.
- (30) Horizont 2020 – budúci rámcový program pre výskum a inováciu sa okrem iného zameriava na riešenie spoločenských úloh (napr. inteligentná, ekologická a integrovaná doprava, bezpečná, čistá a účinná energetika a zdravotníctvo, vláda a udržateľný rozvoj podporené informačnými a telekomunikačnými technológiami) s cieľom priamo reagovať na výzvy určené v stratégii Európa 2020 podpornými činnosťami pokrývajúcimi celé spektrum od výskumu po trh. Horizont 2020 bude podporovať všetky stupne inovačného reťazca, predovšetkým činnosti blízke trhu, vrátane inovačných finančných nástrojov. Medzi nástrojom „Spájame Európu“ a Horizontom 2020 sa vybuduje úzka synergia s cieľom dosiahnuť väčší vplyv financovania Únie a zabezpečiť súdržnosť.
- (31) Európska únia a väčšina členských štátov sú zmluvnými stranami Dohovoru OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím, pričom zvyšné členské štáty sa nachádzajú v procese jeho ratifikácie. Pri realizácii príslušných projektov je dôležité, aby v špecifikáciách projektov bola zohľadnená možnosť prístupu pre osoby s postihnutím podľa článku 9 uvedeného dohovoru.
- (32) Finančné nástroje, ktoré sa majú zrealizovať v rámci toto nariadenia, by mali zodpovedať pravidlám uvedeným v hlave VIII nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách] a delegovaného aktu, ako aj pravidlám o osvedčených postupoch vzťahujúcich sa na finančné nástroje.³²
- (33) Fiškálne opatrenia v mnohých členských štátoch prinútili alebo už prinútili verejné orgány prehodnotiť svoje investičné programy do infraštruktúry. V tejto súvislosti sa VSP považujú za

³¹ Ú. v. EÚ L..., s.

³² KOM(2011) xxx, Rámec pre ďalšiu generáciu finančných nástrojov.

účinný prostriedok realizácie projektov infraštruktúry zabezpečujúci dosiahnutie takých politických cieľov ako je boj proti zmene klímy, podpora alternatívnych zdrojov energie, ako aj energetickej účinnosti a účinnosti zdrojov, podpora udržateľnej dopravy a zavádzanie širokopásmových sietí. Komisia sa vo svojom oznámení o VSP z 19. novembra 2009³³ zaviazala zlepšiť dostupnosť finančných prostriedkov pre VSP rozšírením rozsahu pôsobnosti existujúcich finančných nástrojov.

- (34) Hoci určitý objem investícií v rámci stratégie Európa 2020 môžu zabezpečiť trhy a regulačné opatrenia, financovanie si vyžaduje zásah zo strany štátu a podporu Únie prostredníctvom grantov a inovačných finančných nástrojov. Finančné nástroje by sa mali používať tak, aby riešili špecifické potreby trhu v súlade s cieľmi CEF a aby nevytláčali súkromné financovanie. Pred tým, ako sa Komisia rozhodne použiť finančné nástroje, mala by uskutočniť ex-ante (predbežné) posúdenie týchto nástrojov.
- (35) V preskúmaní rozpočtu³⁴ sa zdôraznilo, že pre projekty s dlhodobým komerčným potenciálom by sa mali štandardne využívať finančné prostriedky Únie v spolupráci s finančným a bankovým sektorom, predovšetkým Európskou investičnou bankou (ďalej len „EIB“) a verejnými finančnými inštitúciami členských štátov, ale aj s inými medzinárodnými finančnými inštitúciami a súkromným finančným sektorom.
- (36) V stratégii Európa 2020 sa Komisia zaviazala, že zmobilizuje finančné nástroje Únie ako súčasť konzistentnej stratégie financovania, ktorá spája financovanie infraštruktúr na úrovni Únie s ich vnútroštátnym verejným a súkromným financovaním. Dôvodom je, že v mnohých prípadoch je možné nedostatočný investičný objem a nedokonalosti trhu omnoho účinnejšie riešiť finančnými nástrojmi, a nie grantmi.
- (37) Nástroj „Spájame Európu“ by mal navrhovať finančné nástroje na podporu výraznej účasti investorov a finančných inštitúcií zo súkromného sektora na investíciách do infraštruktúry. Aby boli finančné nástroje dostatočne atraktívne pre súkromný sektor, mali by sa navrhovať a realizovať s ohľadom na zjednodušenie a zníženie administratívneho zaťaženia, s vysokou úrovňou flexibility, aby boli schopné pružným spôsobom reagovať na identifikované potreby financovania. Štruktúra týchto nástrojov by mala vychádzať zo skúseností získaných pri realizácii finančných nástrojov súvisiacich s viacročným finančným rámcom na roky 2007 – 2013, napríklad nástroja poskytovania záruk za úvery pre projekty TEN-T (LGTT), finančného nástroja s rozdelením rizika (RSFF) a Európskeho fondu 2020 pre energetiku, zmenu klímy a infraštruktúru („Fond Marguerite“).
- (38) Hoci väčšina finančných nástrojov by mala byť spoločná pre všetky sektory, niektoré z nich môžu byť špecifické pre jednotlivé sektory. Útvary Komisie odhadujú, že kým finančná podpora pre širokopásmové pripojenie by využívala v prvom rade finančné nástroje, pre dopravu a energetiku by nemal objem rozpočtových prostriedkov Únie požadovaných na finančné nástroje prekročiť 2 miliardy EUR, resp. 1 miliardu EUR.

³³ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov „Mobilizovanie súkromných a verejných investícií na zotavenie a dlhodobú štruktúrnu zmenu: rozvíjanie verejno-súkromných partnerstiev“, KOM(2009) 615 v konečnom znení.

³⁴ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru, Výboru regiónov a národným parlamentom „Preskúmanie rozpočtu EÚ“, 19.10.2010, KOM(2010) 700 v konečnom znení.

- (39) Aby sa zabezpečila sektorová diverzifikácia príjemcov finančných nástrojov a aby sa zároveň podporila aj postupná geografická diverzifikácia v rámci všetkých členských štátov, Komisia by mala v spolupráci s EIB a prostredníctvom spoločných iniciatív, ako sú napríklad Európske odborné centrum pre verejno-súkromné partnerstvá (EPEC) a iniciatíva Jaspers, poskytovať podporu členským štátom pri príprave plánu projektov, pri ktorých by sa mohlo zväziť projektové financovanie.
- (40) Vzhľadom na podmienky pre finančné nástroje môže byť potrebné pridať do pracovných programov dodatočné požiadavky, napríklad zabezpečiť konkurencieschopné trhy v súvislosti s rozvojom politik Únie, technologickým rozvojom a ďalšími faktormi, ktoré sa môžu stať dôležitými.
- (41) Viacročné programy na podporu pochádzajúcu z nástroja „Spájame Európu“ by mali byť nasmerované na podporu priorít Únie prostredníctvom zabezpečenia dostupnosti potrebných finančných zdrojov a konzistencie a kontinuity spoločných opatrení Únie a členských štátov. Pre návrhy predložené následne po realizácii prvého viacročného pracovného programu v sektore dopravy by oprávnenosť nákladov mala začať platiť od 1. januára 2014, aby sa zabezpečila kontinuita projektov, na ktoré sa vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.680/2007 z 20. júna 2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí³⁵.
- (42) Z dôvodu značných rozpočtových prostriedkov potrebných na realizáciu niektorých projektov infraštruktúry by mala existovať možnosť rozdeliť rozpočtové prostriedky súvisiace s finančnou pomocou pre niektoré akcie na ročné splátky.
- (43) Komisia by mala vykonávať strednodobé a ex post hodnotenia s cieľom posúdiť efektívnosť a účinnosť financovania a jeho vplyv na celkové ciele nástroja „Spájame Európu“ a priorít programu Európa 2020.
- (44) Na základe usmernení špecifických pre jednotlivé sektory a uvedených v samostatných nariadeniach bol vypracovaný zoznam prioritných oblastí, na ktoré by sa malo vzťahovať toto nariadenie, pričom tento zoznam by mal byť uvedený v prílohe. S cieľom zohľadňovať prípadné zmeny v politických prioritách a technologických možnostiach, ako aj v dopravných tokoch, mala by sa Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o prijímanie zmien a doplnení prílohy. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia uskutočnila počas prípravných prác príslušné konzultácie, aj na úrovni odborníkov. Komisia musí zabezpečiť, aby sa počas prípravy a vypracovania delegovaných aktov príslušné dokumenty paralelne, včas a primerane predkladali Európskemu parlamentu a Rade.
- (45) Na účely zabezpečenia jednotných podmienok realizácie tohto nariadenia by sa Komisii mali udeliť vykonávacie právomoci vzhľadom na viacročné a ročné pracovné programy. Tieto právomoci by sa mali uplatňovať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č.182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie³⁶.

³⁵ Ú. v. EÚ L 162, 22.6.2007, s. 1.

³⁶ Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

- (46) Nariadenie Rady (ES) 2236/95 z 18. septembra 1995³⁷ stanovujúce pravidlá poskytovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 by sa preto mali zrušiť.
- (47) Finančné záujmy Únie by mali byť počas celého výdavkového cyklu chránené pomocou primeraných opatrení, vrátane prevencie, zisťovania a vyšetrovania nezrovnalostí, refundácie stratených, chybné vyplatených alebo nesprávne použitých finančných prostriedkov a prípadne aj ukladania pokút.
- (48) Pri niektorých infraštruktúrnych projektoch záujmu Únie môže byť potrebné napojenie na susediace, predvstupové alebo iné tretie krajiny a prechod cez tieto krajiny. Nástroj „Spájame Európu“ by mal poskytovať zjednodušené spôsoby prepojenia a financovania týchto infraštruktúr, aby sa zabezpečila zhoda medzi internými a externými nástrojmi rozpočtu Únie.
- (49) Keďže ciele akcie, ktorá sa má vykonať, a predovšetkým koordinovaný rozvoj a financovanie transeurópskych sietí, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov a môžu sa preto z dôvodu potreby koordinácie týchto cieľov lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, Únia môže prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality, ktorá je takisto stanovená v uvedenom článku, toto nariadenie nepresahuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie týchto cieľov,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

³⁷ Ú. v. ES L 228, 23.9.1995, s. 1.

HLAVA I SPOLOČNÉ USTANOVENIA

KAPITOLA I NÁSTROJ „SPÁJAME EURÓPU“

Článok 1 Predmet úpravy

Týmto nariadením sa ustanovuje nástroj „Spájame Európu“ a určujú sa podmienky, metódy a postupy poskytovania finančnej pomoci Únie transeurópskym sieťam s cieľom podporiť projekty v oblasti dopravných, energetických a telekomunikačných infraštruktúr.

Článok 2 Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- (1) „projekt spoločného záujmu“ je projekt označený v nariadení Európskeho parlamentu a Rady č. XXXX/2012 z [doplní sa po prijatí vrátane dátumu prijatia a úplného názvu] [usmernenia pre TEN-T]³⁸, v nariadení Európskeho parlamentu a Rady č. XXXX/2012 z [doplní sa po prijatí vrátane dátumu prijatia a úplného názvu] [usmernenia pre transeurópsku energetickú infraštruktúru]³⁹ alebo v nariadení Európskeho parlamentu a Rady č. XXXX/2012 z [doplní sa po prijatí vrátane dátumu prijatia a úplného názvu] [usmernenia INFSO]⁴⁰;
- (2) „cezhraničný úsek“ je úsek, ktorý zabezpečuje kontinuitu projektu spoločného záujmu aspoň medzi dvomi členskými štátmi alebo medzi členským štátom a susednou krajinou;
- (3) „práce“ sú podľa potreby nákup, dodávka a zavádzanie komponentov, systémov a služieb vrátane softvéru, realizácia činností prípravy, výstavby a inštalácie týkajúcich sa projektu, preberanie inštalovaných zariadení a spustenie projektu;
- (4) „štúdie“ sú činnosti potrebné na prípravu vykonania projektu, ako sú prípravné štúdie, štúdie uskutočniteľnosti, hodnotiace, skúšobné a validačné štúdie, vrátane štúdií vo forme softvéru, a všetky ostatné podporné technické opatrenia vrátane predbežných činností zameraných na vymedzenie a prípravu projektu a rozhodnutie o jeho financovaní, akými sú prieskum v teréne a príprava finančného balíka;
- (5) „činnosti na podporu programu“ sú sprievodné opatrenia potrebné na realizáciu usmernení týkajúcich sa nástroja „Spájame Európu“ a špecifických usmernení týkajúcich sa jednotlivých

³⁸ Ú. v. EÚ L ... , s.

³⁹ Ú. v. EÚ L ... , s.

⁴⁰ Ú. v. EÚ L ... , s.

sektorov, ako sú služby (predovšetkým technická pomoc), ako aj prípravné, realizačné, koordinačné, monitorovacie, kontrolné, auditorské a hodnotiace činnosti, ktoré sa vyžadujú priamo na účely riadenia nástroja a dosahovania jeho cieľov, a predovšetkým štúdie, stretnutia, informácie, mapovanie infraštruktúry, partnerské programy, šírenie údajov, zvyšovanie informovanosti a komunikačné činnosti, výdavky súvisiace so sieťami IT zameranými na výmenu informácií, spolu so všetkými ostatnými výdavkami na technickú a administratívnu pomoc, ktoré môžu byť potrebné na riadenie tohto nástroja alebo na realizáciu jednotlivých usmernení špecifických pre príslušné sektory;

- (6) „akcia“ je akákoľvek akcia, ktorá je potrebná na vykonanie projektu spoločného záujmu a je finančne, technicky alebo časovo nezávislá;
- (7) „oprávnené náklady“ majú rovnaký význam ako v nariadení Komisie (EÚ) č. XXXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách];
- (8) „príjemca“ je členský štát, medzinárodná organizácia, verejný alebo súkromný podnik alebo orgán, ktorý(-á) bol(-a) vybraný(-á) na získanie finančnej pomoci na základe tohto nariadenia a v súlade s podmienkami špecifikovanými v jednotlivých pracovných programoch;
- (9) „implementačný orgán“ je verejný alebo súkromný podnik alebo orgán poverený príjemcom, ktorým je členský štát alebo medzinárodná organizácia, vykonať akciu. O takomto poverení rozhodne príjemca na svoju vlastnú zodpovednosť a v prípade, ak si to vyžaduje zmluva o obstarávaní, v súlade s platnými predpismi o verejnom obstarávaní;
- (10) „základná sieť“ je dopravná infraštruktúra označená podľa kapitoly III nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
- (11) „koridory základnej siete“ sú nástroj uľahčujúci koordinovanú realizáciu základnej siete podľa kapitoly IV nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 (usmernenia pre TENT-T) a sú uvedené v prílohe I k tomuto nariadeniu;
- (12) „úzke miesto“ je fyzická prekážka, ktorá vedie k narušeniu systému vplývajúcemu na plynulosť diaľkových tokov. Takéto prekážky môže odstrániť nová infraštruktúra, napríklad mosty alebo tunely, ktorými sa vyriešia také problémy, ako napríklad prudké stúpania, zákruty alebo rozchody. Potreba modernizácie existujúcej infraštruktúry sa nepovažuje za úzke miesto.
- (13) „priorita“ je ktorákoľvek z priorít energetickej infraštruktúry 1 až 8 a 10 až 12 podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre transeurópsku energetickú infraštruktúru];
- (14) „energetická infraštruktúra“ je infraštruktúra podľa vymedzenia v článku 2 nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre transeurópsku energetickú infraštruktúru];
- (15) „širokopásmové siete“ sú siete s káblovým alebo bezdrôtovým prístupom (vrátane satelitného), podporná infraštruktúra a základné siete schopné zabezpečiť vysokorýchlostné pripojenie podľa vymedzenia v článku 3 nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia INFSO];
- (16) „infraštruktúry digitálnych služieb“ sú sieťové služby poskytované elektronicky, zvyčajne prostredníctvom internetu, poskytujúce transeurópske interoperabilné služby vo verejnom

záujme a sú prínosom pre obyvateľov, podniky a/alebo vlády, podľa vymedzení v článku 3 nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia INFSO];

- (17) „platformy základných služieb“ sú služby uvedené v prílohe k nariadeniu (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia INFSO];
- (18) „generické služby“ sú služby uvedené v prílohe k nariadeniu (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia INFSO];
- (19) „prevádzka a údržba služieb“ je zabezpečenie nepretržitej prevádzky určitých infraštruktúr digitálnych služieb ďalej vymedzených v prílohe k nariadeniu (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia INFSO];
- (20) „národné regulačné orgány“ sú orgány vymedzené v článku 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/21/ES zo 7. marca 2002 o spoločnom regulačnom rámci pre elektronické komunikačné siete a služby (Rámcová smernica)⁴¹.

Článok 3 *Všeobecné ciele*

Nástroj „Spájame Európu“ umožňuje prípravu a realizáciu projektov spoločného záujmu v rámci politiky transeurópskych sietí v sektoroch energetiky, dopravy a telekomunikácií. Nástroj „Spájame Európu“ najmä podporuje realizáciu projektov zameraných na rozvoj a výstavbu novej alebo modernizáciu existujúcej infraštruktúry v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií. V tejto súvislosti by mal nástroj „Spájame Európu“ sledovať tieto ciele:

- (a) prispievať k inteligentnému, udržateľnému a inkluzívnemu rastu rozvojom moderných a vysokovýkonných transeurópskych sietí, čím sa stane prínosom pre celú Európsku úniu vzhľadom na konkurencieschopnosť a hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť v rámci jednotného trhu a vytvorí priaznivejšie prostredie pre súkromné a verejné investície prostredníctvom kombinácie finančných nástrojov a priamej podpory Únie a využívaním synergií vo všetkých sektoroch. Dosaiahnutie tohto cieľa sa bude hodnotiť podľa objemu verejných a súkromných investícií do projektov spoločného záujmu, a predovšetkým podľa objemu verejných a súkromných investícií do projektov spoločného záujmu realizovaných pomocou finančných nástrojov na základe tohto nariadenia.
- (b) umožniť Únii dosiahnuť svoje ciele znížiť do roku 2020 emisie skleníkových plynov o 20 %⁴², zvýšiť energetickú účinnosť o 20 % a zvýšiť podiel obnoviteľnej energie na 20 % a súčasne zabezpečiť väčšiu solidaritu medzi členskými štátmi.

⁴¹ Ú. v. ES L 108, 24.4.2002, s. 33.

⁴² V prípade náležitých podmienok až do 30 %.

Článok 4
Špecifické sektorové ciele

1. Okrem všeobecných cieľov stanovených v článku 3 by mal nástroj „Spájame Európu“ prispievať aj k dosahovaniu týchto špecifických sektorových cieľov:
 - (a) V oblasti dopravy nástroj „Spájame Európu“ podporuje projekty spoločného záujmu zamerané na dosahovanie ďalej uvedených cieľov, ako sa ďalej vymedzuje v článku 4 nariadenia (EÚ) č. xxxx/2012 [usmernenia pre TEN-T]:
 - (i) odstránenie úzkych miest a premostenie chýbajúcich prepojení, merané počtom nových a vylepšených cezhraničných prepojení a odstránených úzkych miest na dopravných trasách, ktoré využili CEF;
 - (ii) zabezpečenie udržateľnej a efektívnej dopravy z dlhodobého hľadiska, merané dĺžkou konvenčnej železničnej siete v EÚ-27 a dĺžkou vysokorýchlostnej železničnej siete v EÚ-27;
 - (iii) optimalizácia integrácie a vzájomného prepojenia druhov dopravy a zvýšenie interoperability dopravných služieb. Dosiachnutie tohto cieľa sa bude merať počtom prístavov a letísk napojených na železničnú sieť.
 - (b) oblasti energetiky nástroj „Spájame Európu“ podporuje projekty spoločného záujmu zamerané na dosahovanie týchto cieľov, ako sa ďalej uvádza v nariadení (EÚ) č. xxxx/2012:
 - (i) podpora ďalšej integrácie vnútorného energetického trhu a cezhraničnej interoperability elektrických a plynárenských sietí, vrátane zabezpečenia toho, aby žiadny členský štát nebol odrezaný od európskej siete, merané počtom projektov účinne prepájajúcich siete členských štátov a odstraňujúcich vnútorné úzke miesta;
 - (ii) zvýšenie bezpečnosti zásobovania v Únii, merané podľa vývoja pružnosti systému a zabezpečenia prevádzky sústav, ako aj podľa počtu projektov umožňujúcich diverzifikáciu zdrojov zásobovania, dodávateľských partnerov a trás;
 - (iii) prispievanie k udržateľnému rozvoju a ochrane životného prostredia, predovšetkým podporou integrácie energie z obnoviteľných zdrojov do prenosovej siete a budovaním sietí na výmenu oxidu uhličitého, merané prenosom obnoviteľnej energie z výrobných zariadení do veľkých spotrebiteľských centier a úložísk a celkovým objemom emisií CO₂, vzniku ktorých sa zabránilo realizáciou projektov, ktoré využívali nástroj „Spájame Európu“.
 - (c) V oblasti telekomunikácií nástroj „Spájame Európu“ zabezpečuje akcie na podporu projektov spoločného záujmu zameraných na dosahovanie týchto cieľov, ako sa ďalej vymedzuje v nariadení (EÚ) č. xxxx/2012 [usmernenia INFSO]:
 - (i) urýchlenie zavádzania rýchlych a ultrarýchlych širokopásmových sietí a ich využívania, vrátane malými a strednými podnikmi (MSP), merané úrovňou pokrytia širokopásmovými a ultrarýchlymi širokopásmovými sieťami a počtom domácností využívajúcich širokopásmové pripojenia nad 100 Mbps;

- (ii) podpora vzájomného prepojenia a online interoperability vnútroštátnych verejných služieb, ako aj prístupu do takýchto sietí, merané percentuálnym podielom obyvateľov a podnikov využívajúcich verejné online služby a cezhraničnou dostupnosťou takýchto služieb.

Článok 5 Rozpočet

1. Finančné krytie na realizáciu nástroja „Spájame Európu“ na obdobie rokov 2014 až 2020 predstavuje 50 000 000 000 EUR⁴³. Táto suma sa rozdelí medzi sektory uvedené v článku 3 takto:
 - a) doprava: 31 694 000 000 EUR, z toho 10 000 000 000 EUR sa presunie z Kohézneho fondu na výdavky v súlade s týmto nariadením v členských štátoch, ktoré sú oprávnené na financovanie z Kohézneho fondu;
 - b) energetika: 9 121 000 000 EUR;
 - c) telekomunikácie: 9 185 000 000 EUR.
2. Finančné krytie nástroja „Spájame Európu“ sa môže vzťahovať na výdavky súvisiace s prípravnými, monitorovacími, kontrolnými, audítorskými a hodnotiacimi akciami, ktoré sa vyžadujú na riadenie programu a na dosiahnutie jeho cieľov, predovšetkým so štúdiami, zasadnutiami expertov, pokiaľ sa týkajú všeobecných cieľov tohto nariadenia, výdavkami spojenými so sieťami IT zameranými na spracovanie a výmenu informácií, spolu so všetkými ostatnými nákladmi na technickú a administratívnu pomoc, ktoré Komisii vznikli pri riadení programu.

Pridelené finančné prostriedky sa môžu takisto vzťahovať na náklady na technickú a administratívnu pomoc potrebné na zabezpečenie prechodu medzi programom a opatreniami prijatými podľa nariadenia (ES) č. 680/2007⁴⁴. V prípade potreby by sa mohli rozpočtové prostriedky zahrnúť do rozpočtu na obdobie po roku 2020 s cieľom pokrývať podobné náklady, aby sa umožnilo riadenie akcií, ktoré sa do 31. decembra 2020 ešte neukončili.
3. Po uskutočnení strednodobého hodnotenia v súlade s článkom 26 ods. 1 môže Komisia presúvať rozpočtové prostriedky medzi sektormi podľa odseku 1 s výnimkou 10 000 000 000 EUR presunutých z Kohézneho fondu na financovanie projektov v sektore dopravy v členských štátoch oprávnených čerpať financie z Kohézneho fondu.

⁴³ Všetky čísla sú vyjadrené v stálych cenách roku 2011. Príslušné sumy vyjadrené v aktuálnych cenách sú k dispozícii v legislatívnom finančnom výkaze.

⁴⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007 z 20. júna 2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí, Ú. v. EÚ L 162, 22.6.2007, s. 1.

KAPITOLA II

FORMY FINANCOVANIA A FINANČNÉ USTANOVENIA

Článok 6 *Formy finančnej pomoci*

1. Nástroj „Spájame Európu“ sa realizuje v jednej alebo viacerých formách finančnej pomoci, uvedených v nariadení (EÚ) č. XXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách], predovšetkým vo forme grantov, obstarávaní a finančných nástrojov.
2. Komisia môže poveriť čiastočnou realizáciou nástroja „Spájame Európu“ orgány uvedené v článku 55 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách].

Článok 7 *Oprávnenosť a podmienky finančnej pomoci*

1. Využívať pomoc prostredníctvom finančnej pomoci EÚ vo forme grantov, finančných nástrojov a obstarávaní sú oprávnené len akcie prispievajúce k projektom spoločného záujmu podľa nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre TEN-T], (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre TEN-E], (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre energetickú infraštruktúru] a č. XXX/2012 [usmernenia INFSO], ako aj akcie na podporu programu.
2. V oblasti dopravy sú oprávnené na podporu prostredníctvom finančnej pomoci Únie vo forme obstarávania a finančných nástrojov podľa tohto nariadenia len akcie prispievajúce k projektom spoločného záujmu v súlade s nariadením (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre TEN-T] a akcie na podporu programu. Na finančnú pomoc Únie vo forme grantov podľa tohto nariadenia sú oprávnené len tieto akcie:
 - (a) akcie realizujúce základnú sieť podľa kapitoly III nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T] vrátane zavádzania nových technológií a inovácií podľa článku 39 nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
 - (b) štúdie pre projekty spoločného záujmu vymedzené v článku 8 ods. 1 písm. b) a c) nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
 - (c) akcie podporujúce projekty spoločného záujmu vymedzené v článku 8 ods. 1 písm. a) a d) nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
 - (d) akcie podporujúce systémy riadenia dopravy v súlade s článkom 37 nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
 - (e) akcie podporujúce služby nákladnej dopravy v súlade s článkom 38 nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
 - (f) akcie na zníženie hluku zo železničnej nákladnej dopravy úpravou existujúcich koľajových vozidiel;

(g) akcie na podporu programu.

Akcie súvisiace s dopravou, ktoré zahŕňajú cezhraničný úsek alebo časť takéhoto úseku, sú oprávnené získať finančnú pomoc Únie, ak existuje písomná dohoda medzi dotknutými členskými štátmi alebo dotknutými členskými štátmi a tretími krajinami týkajúca sa dokončenia cezhraničného úseku. Vo výnimočných prípadoch, ak je projekt potrebný na napojenie na sieť susedného členského štátu alebo tretej krajiny, ale v skutočnosti neprekračuje hranice, uvedená písomná dohoda sa nepožaduje.

Financovanie vo forme grantov pre projekty so značnými zdrojmi príjmov používateľov sú v prvom rade k dispozícii na účely prípravy projektov, predovšetkým posudzovania VSP.

3. V oblasti energetiky sa špecifické podmienky oprávnenosti akcií realizujúcich projekty spoločného záujmu na finančnú pomoc Únie vo forme finančných nástrojov a grantov na základe tohto nariadenia stanovujú v článku 15 nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre energetickú infraštruktúru].
4. Všetky akcie v sektore telekomunikácií realizujúce projekty spoločného záujmu a akcie na podporu programu stanovené v prílohe k nariadeniu (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia INFSO] sú podľa tohto nariadenia oprávnené prijímať finančnú pomoc Únie vo forme grantov, obstarávania a finančných nástrojov.

KAPITOLA III GRANTY

Článok 8

Formy grantov a oprávnené náklady

1. Granty podľa tohto nariadenia môžu nadobúdať formy uvedené v článku XXX nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách].

V pracovných programoch sa ustanovia formy grantov, ktoré sa môžu používať na financovanie príslušných akcií.
2. Výdavky môžu byť oprávnené odo dňa, kedy bola podaná žiadosť o poskytnutie pomoci. [Výdavky na akcie vyplývajúce z projektov začlenených do prvého viacročného programu môžu byť oprávnené od 1. januára 2014].
3. Oprávnené môžu byť len výdavky, ktoré vznikli v členských štátoch s výnimkou prípadov, keď sa projekt spoločného záujmu týka územia tretích krajín a keď je akcia nevyhnutná pre dosiahnutie cieľov daného projektu.
4. Náklady na zariadenia a infraštruktúru, s ktorými príjemca zaobchádza ako s kapitálovými nákladmi, môžu byť oprávnené až do svojej plnej výšky.
5. Výdavky súvisiace s environmentálnymi štúdiami o ochrane životného prostredia a súlade s aquis Únie môžu byť oprávnené.

6. Výdavky súvisiace s nákupom pôdy nepredstavujú oprávnené náklady.
7. DPH nepredstavuje oprávnené náklady.
8. Pravidlá oprávnenosti nákladov, ktoré vznikli príjemcom, sa mutatis mutandis vzťahujú aj na náklady, ktoré vznikli implementačným orgánom.

Článok 9 Podmienky účasti

1. Návrhy môže predkladať jeden alebo viac členských štátov, medzinárodných organizácií, spoločných podnikov alebo verejných či súkromných podnikov alebo orgánov zriadených v členských štátoch.
2. Na tento účel môžu návrhy predkladať subjekty, ktoré nemajú právnu subjektivitu podľa platných vnútroštátnych právnych predpisov za podmienky, že ich zástupcovia majú právomoc uskutočňovať právne úkony v ich mene a poskytnúť záruku na ochranu finančných záujmov Únie ekvivalentnú záruke poskytovanej právnickými osobami.
3. Návrhy predložené fyzickými osobami nie sú oprávnené.
4. Tretie krajiny a subjekty zriadené v tretích krajinách sa môžu podieľať na akciách prispievajúcich k projektom spoločného záujmu, ak je to potrebné pre dosiahnutie cieľov daného projektu spoločného záujmu.

Nesmú získať finančné prostriedky na základe tohto nariadenia okrem prípadov, keď je to nevyhnutné pre dosiahnutie cieľov daného projektu spoločného záujmu.

Ak je to potrebné na efektívnejšiu realizáciu príslušných akcií prispievajúcich k projektom spoločného záujmu v tretích krajinách podľa nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre TEN-T], nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre TEN-E], nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre energetickú infraštruktúru] a nariadenia č. XXX/2012 [usmernenia INFSO], financovanie na základe tohto nariadenia sa môže zoskupiť spolu s financovaním, na ktoré sa vzťahujú iné príslušné právne predpisy Únie. V takomto prípade Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu môže rozhodnúť o jednotnom súbore pravidiel, ktoré by sa mali uplatňovať na realizáciu.

5. Dohodu členských štátov dotknutých akciou dopĺňajú všetky návrhy na granty s výnimkou oblasti telekomunikácií a oblasti dopravy v rámci manažmentu letovej prevádzky.
6. Viacročné a ročné pracovné programy môžu poskytnúť dodatočné špecifické pravidlá týkajúce sa podávania návrhov.

Článok 10 Miera financovania

1. Okrem prípadov uvedených v článku XXX nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách], sa budú návrhy vyberať prostredníctvom výzvy na predkladanie návrhov na základe pracovných programov uvedených v článku 17.

2. V oblasti dopravy:
- (a) v prípade grantov na štúdie, objem finančnej pomoci Únie neprekročí 50 % oprávnených nákladov;
 - (b) v prípade grantov na práce týkajúcich sa:
 - (i) železnice a vnútrozemských vodných ciest: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 20 % oprávnených nákladov; miera financovania sa môže zvýšiť na 30 % pre akcie odstraňujúce úzke miesta; miera financovania sa môže zvýšiť na 40 % pre akcie súvisiace s cezhraničnými úsekmi;
 - (ii) vnútrozemských dopravných spojení s prístavmi a letiskami, akcie na zníženie hlučnosti železničnej nákladnej dopravy úpravou existujúcich koľajových vozidiel, ako aj rozvoj prístavov a multimodálnych platforiem: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 20 % oprávnených nákladov;
 - (c) v prípade grantov na systémy a služby riadenia dopravy:
 - (i) Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS): objem finančnej pomoci Únie neprekročí 50 % oprávnených nákladov;
 - (ii) systémy riadenia dopravy, služby nákladnej dopravy, bezpečné parkoviská na základnej cestnej sieti, ako aj akcie na podporu rozvoja námorných diaľnic: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 20 % oprávnených nákladov.
3. V oblasti energetiky:
- (a) objem finančnej pomoci Únie neprekročí 50 % oprávnených nákladov na štúdie a/alebo práce;
 - (b) miera spolufinancovania sa môže zvýšiť maximálne na 80 % pri akciách, ktoré na základe dokumentov uvedených v článku 15 ods. 2 písm. a) nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre energetickú infraštruktúru], poskytujú vysokú úroveň regionálnej bezpečnosti zásobovania alebo bezpečnosti zásobovania v celej Únii alebo posilňujú solidaritu Únie alebo predstavujú vysoko inovačné riešenia.
4. V oblasti telekomunikácií:
- (a) akcie v oblasti širokopásmových sietí: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 50 % oprávnených nákladov;
 - (b) akcie v oblasti generických služieb: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 75 % oprávnených nákladov;
 - (c) základné služby sa zvyčajne financujú na základe obstarávania. Vo výnimočných prípadoch sa môžu financovať z grantu pokrývajúceho až 100 % oprávnených nákladov bez toho, aby bola dotknutá zásada spolufinancovania;

- (d) akcie na podporu programu vrátane mapovania infraštruktúry, partnerských programov (twinning) a technickej pomoci: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 75 % oprávnených nákladov.
5. Uvedené miery spolufinancovania sa môžu zvýšiť až o 10 percentuálnych bodov v prípade akcií so synergiami vo všetkých sektoroch, dosahujúcich ciele zmiernenia zmeny klímy, zvyšujúcich odolnosť voči zmenám klímy alebo znižujúcich emisie skleníkových plynov. Toto zvýšenie by sa nemalo uplatňovať na miery spolufinancovania uvedené v článku 11.
6. Objem finančnej pomoci, ktorá sa má udeliť vybraným akciám, sa bude upravovať na základe analýzy nákladov a prínosov pre každý projekt, dostupnosti rozpočtových prostriedkov a potreby maximalizovať pákový efekt financovania EÚ.

Článok 11

Špecifické výzvy v súvislosti s finančnými prostriedkami prevedenými z Kohézneho fondu v oblasti dopravy

1. Pokiaľ ide o 10 000 000 000 EUR prevedených z Kohézneho fondu [článok XX nariadenia XXX], ktoré sa majú použiť v členských štátoch oprávnených prijímať finančné prostriedky z Kohézneho fondu, otvoria sa osobitné výzvy na predloženie projektov realizujúcich základnú sieť výhradne v členských štátoch oprávnených prijímať finančné prostriedky z Kohézneho fondu.
2. Na tieto osobitné výzvy sa vzťahujú pravidlá platné podľa tohto nariadenia pre sektor dopravy. V rámci realizácie týchto výziev sa maximálna možná priorita udelí projektom rešpektujúcim národné pridelovanie finančných prostriedkov z Kohézneho fondu.
3. Odchylné od článku 10 v prípade sumy 10 000 000 000 EUR prevedenej z Kohézneho fondu [článok XX nariadenia XXX], ktorá sa má použiť v členských štátoch oprávnených prijímať finančné prostriedky z Kohézneho fondu, maximálne miery financovania sú tie, ktoré sa uplatňujú na Kohézny fond uvedený v článku 22 a článku 110 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [nariadenie, ktorým sa ustanovujú spoločné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde, Európskom poľnohospodárskom fonde pre rozvoj vidieka a Európskom fonde námorného a rybného hospodárstva, na ktoré sa vzťahuje spoločný strategický rámec a ktorým sa ustanovujú všeobecné ustanovenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja, Európskom sociálnom fonde, Kohéznom fonde a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 1083/2006]⁴⁵, v prípade týchto akcií:
- (a) v prípade grantov na štúdie:
 - (b) v prípade grantov na práce týkajúce sa:
 - (i) železnice a vnútrozemských vodných ciest;
 - (ii) akcií na podporu cezhraničných cestných úsekov;

⁴⁵ KOM(2011) 615 v konečnom znení.

- (iii) vnútrozemských dopravných spojení s prístavmi a letiskami, rozvoj multimodálnych platforiem a prístavov;
- (c) v prípade grantov na systémy a služby riadenia dopravy:
- (i) Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS);
 - (ii) systémy riadenia dopravy.

Článok 12

Zrušenie, zníženie, pozastavenie a ukončenie grantu

1. S výnimkou riadne odôvodnených prípadov Komisia zruší poskytovanie finančnej pomoci akciám, ktoré sa nezačali realizovať v priebehu jedného roku od dátumu začatia akcie stanoveného v podmienkach platných pre poskytovanie pomoci.
2. Komisia môže pozastaviť, znížiť, vymáhať alebo ukončiť finančnú pomoc v súlade s podmienkami ustanovenými v nariadení EÚ č.XXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách] predovšetkým:
 - (a) v prípade nezrovnalosti, ktorá sa vyskytla v rámci realizácie akcie vzhľadom na ustanovenia právnych predpisov Únie;
 - (b) v prípade nedodržania podmienok platných pre grant, predovšetkým ak sa vykonala významná zmena vplývajúca na povahu projektu alebo akcie bez súhlasu Komisie;
 - (c) po posúdení dosiahnutého pokroku projektu, predovšetkým v prípade výrazných oneskorení v realizácii akcie.
3. Komisia môže požiadať o vrátenie poskytnutej finančnej pomoci, ak v priebehu dvoch rokov od konečného dátumu stanoveného v podmienkach platných pre poskytovanie pomoci, nebola dokončená realizácia akcie prijímajúcej finančnú pomoc.
4. Pred tým, ako Komisia prijme akékoľvek rozhodnutie podľa odsekov 1, 2 a 3, preskúma daný prípad a informuje dotknutých príjemcov tak, aby mohli predložiť svoje stanoviská v stanovenom časovom rámci.

KAPITOLA IV OBSTARÁVANIE

Článok 13

Obstarávanie

1. Postupy verejného obstarávania vykonávaného Komisiou alebo jedným z orgánov uvedených v článku 6 ods. 2 vo vlastnom mene alebo spoločne s členskými štátmi:

- (a) môžu zabezpečovať špecifické podmienky, napríklad miesto výkonu obstarávaných činností, ak je to riadne odôvodnené cieľmi akcií a za predpokladu, že takéto podmienky neporušujú zásady verejného obstarávania;
 - (b) môžu umožňovať viacnásobné udeľovanie zmlúv v rámci toho istého postupu („viacnásobné zdroje“).
2. Odsek 1 sa môže uplatňovať aj na postupy obstarávania vykonávané príjemcami grantov, ak je to riadne odôvodnené a vyžaduje si to realizácia akcií.

KAPITOLA V FINANČNÉ NÁSTROJE

Článok 14

Typ finančných nástrojov

1. Finančné nástroje stanovené v súlade s hlavou VIII nariadenia (ES) č. XXXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách] sa môžu využívať na účely uľahčenia prístupu k finančným prostriedkom pre subjekty vykonávajúce akcie, ktoré prispievajú k projektom spoločného záujmu vymedzeným v nariadeniach (EÚ) č. XXXX/2012, (EÚ) č. XXX/2012 a (EÚ) č. XXX/2012, a dosiahnutiu ich cieľov. Finančné nástroje sú založené na predbežných posúdeniach nedokonalostí trhu alebo suboptimálnych investičných situácií a investičných potrieb.
2. Finančné nástroje zriadené na základe nariadenia (ES) č. 680/2007 sa prípadne môžu zlúčiť s nástrojmi vytvorenými v rámci nástroja Spájame Európu.
3. Použiť sa môžu tieto nástroje:
 - a) kapitálové nástroje, napríklad investičné fondy zamerané na poskytovanie rizikového kapitálu pre akcie prispievajúce k projektom spoločného záujmu;
 - b) pôžičky a/alebo záruky s pomocou nástrojov založených na zdieľaní rizika, vrátane podporného mechanizmu pre projektové dlhopisy vydané finančnou inštitúciou na svoje vlastné zdroje s príspevkom Únie na tvorbu rezerv a/alebo alokáciu kapitálu;
 - c) akékoľvek iné finančné nástroje.

Článok 15

Podmienky poskytovania finančnej pomoci prostredníctvom finančných nástrojov

1. Akcie podporované prostredníctvom finančných nástrojov sa vyberajú podľa zásady „kto prv príde, ten prv berie“, pričom sa usilujú o sektorovú diverzifikáciu v súlade s článkami 3 a 4, ako aj o postupnú geografickú diverzifikáciu v členských štátoch.
2. Únia, ktorýkoľvek členský štát a ostatní investori môžu poskytovať finančnú pomoc popri príspevkoch získaných použitím finančných nástrojov za podmienky, že Komisia súhlasí so

všetkými zmenami kritérií oprávnenosti akcií a/alebo investičnej stratégie nástroja, ktoré môžu byť potrebné z dôvodu dodatočných príspevkov.

3. Cieľom finančných nástrojov je zachovať hodnotu aktív poskytnutých prostredníctvom rozpočtu Únie. Môžu vytvárať akceptovateľné príjmy potrebné na dosiahnutie cieľov ostatných partnerov alebo investorov.
4. Finančné nástroje sa môžu kombinovať s grantmi financovanými z rozpočtu Únie, vrátane grantov udelených podľa tohto nariadenia.
5. V pracovných programoch sa môžu stanoviť dodatočné podmienky v súlade so špecifickými potrebami sektorov.
6. V súlade s článkom 18 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [nové nariadenie o rozpočtových pravidlách] sa príjmy a vrátené platby vytvorené jedným finančným nástrojom pridelujú tomu istému finančnému nástroju. V prípade finančných nástrojov, ktoré už boli ustanovené vo viacročnom finančnom rámci na obdobie rokov 2007 – 2013, sa príjmy a vrátené platby vytvorené operáciami začatými v tomto období pridelujú finančnému nástroju v období rokov 2014 – 2020.

Článok 16

Akcie v tretích krajinách

Akcie v tretích krajinách sa môžu podporovať prostredníctvom finančných nástrojov, ak je to potrebné pre realizáciu projektu spoločného záujmu.

KAPITOLA VI PROGRAMY, REALIZÁCIA A KONTROLA

Článok 17

Viacročné a/alebo ročné pracovné programy

1. Komisia prijíma viacročné a ročné pracovné programy pre každý sektor. Komisia môže prijímať aj viacročné a ročné pracovné programy, ktoré sa týkajú viac ako jedného sektora. Takéto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2.
2. Viacročný pracovný program sa kontroluje minimálne v polovici obdobia svojej realizácie. V prípade potreby Komisia zreviduje viacročný pracovný program pomoci prostredníctvom vykonávacieho aktu. Takéto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2.
3. Viacročný pracovný program v oblasti dopravy sa prijíma pre projekty spoločného záujmu uvedené v časti I prílohy k tomuto nariadeniu.

Objem finančného krytia sa pohybuje v rozsahu od 80 do 85 % rozpočtových prostriedkov uvedených v článku 5 ods. 1 písm. a).

4. Viacročný pracovný program v oblasti energetiky a telekomunikácií zabezpečuje strategickú orientáciu v oblasti projektov spoločného záujmu a môže zahŕňať špecifické projekty spoločného záujmu.
5. Sektorové ročné pracovné programy v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií sa prijímajú pre projekty spoločného záujmu, ktoré nie sú začlenené do viacročného programu.
6. Konajúc v súlade s postupom uvedeným v odseku 1 Komisia pri stanovení viacročných a sektorových ročných pracovných programov určí výberové kritériá a kritériá pre udelenie finančných prostriedkov v súlade s cieľmi a prioritami stanovenými:
 - a) pre dopravu v nariadení (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
 - b) pre energetiku v nariadení (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre transeurópsku energetickú infraštruktúru];
 - c) pre telekomunikácie v nariadení (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia INFSO].
7. Pracovné programy sa koordinujú s cieľom využiť synergiu medzi sektormi dopravy, energetiky a telekomunikácií, predovšetkým v takých oblastiach ako sú inteligentné rozvodové siete, elektrická mobilita, inteligentné a udržateľné dopravné systémy alebo spoločné práva voľného prechodu. Môžu sa prijímať viacsektorové výzvy na predkladanie návrhov.

Článok 18 Ročné splátky

Rozpočtové záväzky sa môžu rozdeliť na ročné splátky. V takom prípade Komisia prijíma záväzok vo forme ročných splátok berúc do úvahy pokrok v realizácii akcií, ktorým sa poskytuje finančná pomoc, odhadované potreby a dostupné rozpočtové prostriedky.

Príjemcom grantov a prípadne aj dotknutým finančným inštitúciám sa pošle orientačný harmonogram týkajúci sa záväzku jednotlivých ročných splátok.

Článok 19 Prenos ročných rozpočtových prostriedkov

Rozpočtové prostriedky nevyužitú do konca finančného roku, pre ktorý boli určené, sa automaticky prenášajú o ďalší rok.

[Článok 20 Delegované akty

Komisia je oprávnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 25 týkajúce sa dopĺňania alebo úpravy zoznamov uvedených v prílohe.]

Článok 21

Zodpovednosť príjemcov a členských štátov

Príjemcovia a členské štáty v rámci svojej zodpovednosti a bez toho, aby boli dotknuté povinnosti príjemcov na základe podmienok, ktoré sa vzťahujú na granty, vynaložia maximálne úsilie na realizáciu projektov spoločného záujmu, ktoré prijímajú finančnú pomoc Únie poskytnutú na základe tohto nariadenia.

V súvislosti s projektmi týkajúcimi sa sektorov dopravy a energetiky členské štáty v úzkej spolupráci s Komisiou vykonávajú technické monitorovanie a finančnú kontrolu akcií a potvrdzujú skutočnú výšku a oprávnenosť výdavkov, ktoré vznikli v súvislosti s projektmi alebo s časťami projektov. Členské štáty môžu požiadať Komisiu o účasť na kontrolách na mieste.

V oblasti telekomunikácií vnútroštátne regulačné orgány vynaložia maximálne úsilie najmä na zabezpečenie požadovanej právnej istoty a investičných podmienok uľahčujúcich realizáciu projektov, ktoré prijímajú finančnú pomoc Únie na základe tohto nariadenia.

V prípade potreby členské štáty priebežne informujú Komisiu prostredníctvom interaktívnych geografických a technických informačných systémov, ktorým je pre transeurópsku dopravnú sieť systém TENtec, o pokroku dosiahnutom pri realizácii projektov spoločného záujmu a investíciách zrealizovaných na tento účel, vrátane objemu podpory použitého na ciele zmiernenia zmeny klímy.

Článok 22

Súlada s politikou a právnymi predpismi Únie

Podľa tohto nariadenia sa financujú len tie akcie, ktoré sú v súlade s právnymi predpismi Únie a s jej príslušnými politikami.

Článok 23

Ochrana finančných záujmov Únie

1. Komisia prijme primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby pri realizácii akcií financovaných podľa tohto nariadenia boli finančné záujmy Únie chránené uplatňovaním preventívnych opatrení proti podvodom, korupcii a akýmkoľvek iným nezákonným činnostiam účinnými kontrolami a v prípade zistenia nezrovnalostí vymáhaním nenáležite vyplatených súm a prípadne aj účinnými, proporcionálnymi a odrádzajúcimi pokutami.
2. Komisia alebo jej zástupcovia a Dvor audítorov majú právomoc na základe dokumentov a na mieste vykonať audit všetkých príjemcov grantov, implementačných orgánov, dodávateľov a subdodávateľov, ktorí získali finančné prostriedky Únie.
3. Európsky úrad pre boj proti podvodom (OLAF) je oprávnený vykonávať kontroly a inšpekcie na mieste u hospodárskych subjektov, ktorých sa priamo alebo nepriamo týka takéto financovanie v súlade s postupmi stanovenými nariadením Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 z 11. novembra 1996 o kontrolách a inšpekciách na mieste, vykonávaných Komisiou s cieľom ochrany finančných záujmov Európskych spoločenstiev pred spreneverou a inými podvodmi⁴⁶

⁴⁶ Ú. v. ES L 292, 15.11.1996, s. 2.

s cieľom zistiť, či došlo k podvodu, korupcii alebo akémukoľvek inému protiprávnemu konaniu vplývajúcejmu na finančné záujmy Únie v súvislosti s dohodou o grante alebo rozhodnutím či zmluvou týkajúcou sa financovania Únie.

4. Bez toho, aby boli dotknuté predchádzajúce odseky, dohody o spolupráci s tretími krajinami a medzinárodnými organizáciami a grantové dohody a rozhodnutia a zmluvy vyplývajúce z vykonávania tohto nariadenia výslovne oprávňujú Komisiu, Dvor audítorov a OLAF vykonávať takéto audity, kontroly inšpekcie na mieste.

HLAVA II

VŠEOBECNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 24 *Výbory*

1. Komisii pomáha koordinačný výbor pre nástroj Spájame Európu. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. V prípade odkazu na tento odsek sa uplatňuje článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Výbor zabezpečí zostavenie horizontálneho prehľadu pracovných programov uvedených v článku 18 na účely zabezpečenia zhody a určenia a využívania synergií medzi sektormi.

Článok 25 *Vykonávanie delegovania právomocí*

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty, a to za podmienok ustanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 20 sa Komisii udeľujú na neurčité obdobie od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
3. Udelenie právomocí uvedené v článku 20 môže Európsky parlament a Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje udelenie právomocí uvedených v danom rozhodnutí. Účinnosť nadobúda dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý sa v ňom uvádza. Nemá vplyv na účinnosť akýchkoľvek už platných delegovaných aktov.
4. Komisia ihneď po prijatí delegovaného aktu o tom súčasne informuje Európsky parlament a Radu.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 20 nadobudne účinnosť len vtedy, ak v lehote 2 mesiacov od oznámenia tohto aktu Európskemu parlamentu a Rade voči nemu Európsky parlament alebo Rada nevznesú žiadne námietky, alebo ak pred uplynutím tejto lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o tom, že nevznesú námietky. Táto lehota sa na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady predĺži o 2 mesiace.

Článok 26 *Hodnotenie*

1. Najneskôr v polovici roku 2018 Komisia vypracuje hodnotiacu správu o dosahovaní cieľov všetkých opatrení (na úrovni výsledkov a vplyvov), efektívnosti využívania zdrojov a ich európskej pridanej hodnote, s cieľom prijať rozhodnutie o obnovení, zmene alebo pozastavení opatrení. Okrem toho sa hodnotenie bude zaoberať rozsahom zjednodušenia, jeho vnútornou a vonkajšou súdržnosťou, platnosťou všetkých cieľov, ako aj príspevkom opatrení k prioritám Únie zameraným na inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast. Zohľadňuje aj výsledky hodnotenia dlhodobého vplyvu predchádzajúcich opatrení.
2. Komisia uskutoční ex post hodnotenie v úzkej spolupráci s členskými štátmi a príjemcami. Ex post hodnotením sa preskúma efektívnosť a účinnosť nástroja Spájame Európu a jeho vplyv na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť, ako aj príspevok k prioritám Únie súvisiacim s inteligentným, udržateľným a inkluzívnym rastom a rozsah a výsledky podpory vynaloženej na ciele súvisiace so zmenou klímy. Ex post hodnotenie sa zohľadní pri rozhodnutí o obnovení, zmene alebo pozastavení príslušného opatrenia.
3. V hodnoteniach sa zohľadní dosiahnutie pokroku vzhľadom na výkonnostné ukazovatele uvedené v článkoch 3 a 4.
4. Komisia oznámi závery týchto hodnotení Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov.
5. Komisia a členské štáty môžu za pomoci ostatných potenciálnych príjemcov uskutočniť hodnotenie metód realizácie projektov, ako aj vplyvu ich realizácie, aby posúdili, či boli dosiahnuté ciele vrátane cieľov ochrany životného prostredia.
6. Komisia môže požiadať prijímajúci členský štát, ktorého sa týka projekt spoločného záujmu, aby uskutočnil špecifické hodnotenie akcií a súvisiacich projektov financovaných na základe tohto nariadenia alebo aby jej prípadne poskytol informácie a pomoc potrebnú na hodnotenie takýchto projektov.

Článok 27 *Informovanosť, komunikácia a propagácia*

1. Príjemcovia a prípadne aj dotknuté členské štáty zabezpečia, aby sa pomoci poskytnutej na základe tohto nariadenia venovala náležitá publicita s cieľom informovať verejnosť o úlohe Únie pri realizácii projektov.
2. Komisia vykonáva informačné a komunikačné činnosti súvisiace s projektmi a výsledkami nástroja Spájame Európu. Okrem toho rozpočtové prostriedky vyčlenené na komunikáciu podľa tohto nariadenia sa vzťahujú aj na vnútornú komunikáciu o politických prioritách Únie⁴⁷.

⁴⁷ Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Rozpočet stratégie Európa 2002, časť II (prehľady politických oblastí), KOM(2011) 500 v konečnom znení, 29.6.2011, s. 7.

Článok 28
Prechodné ustanovenia

Toto nariadenie nemá vplyv na pokračovanie ani úpravu, vrátane celkového alebo čiastočného zrušenia, príslušných projektov až do ich ukončenia alebo finančnej pomoci poskytnutej Komisiou na základe nariadenia (ES) č. 2236/95 a nariadenia (ES) č. 680/2007, alebo iných právnych predpisov, ktoré sa na túto pomoc vzťahujú k 31. decembru 2013 a ktoré sa ďalej na tieto činnosti vzťahujú až do ich ukončenia.

Článok 29
Zrušenie

Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 28 tohto nariadenia, sa týmto zrušuje nariadenie (ES) č. 680/2007 s účinnosťou od 1. januára 2014.

Článok 30
Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 20. dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2014.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli [...]

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

PRÍLOHA

ČASŤ I: ZOZNAM PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÝCH PROJEKTOV ZÁKLADNEJ SIETE V OBLASTI DOPRAVY

a) Horizontálne priority

Inovačný manažment a služby	<i>Jednotné európske nebo – SESAR</i>
Inovačný manažment a služby	<i>Systémy riadenia dopravy pre cestnú, železničnú dopravu a pre vnútrozemské vodné cesty (ITS, ERTMS a RIS)</i>
Inovačný manažment a služby	<i>Prístavy a letiská základnej siete</i>

Koridory základnej siete

1. Baltsko – jadranský koridor

Helsinki – Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa – Katowice
Gdynia – Katowice
Katowice – Ostrava – Brno – Wien
Katowice – Žilina – Bratislava – Wien
Wien – Graz – Klagenfurt – Villach – Udine – Venezia – Bologna – Ravenna

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Helsinki – Tallinn	prístavy, námorné diaľnice	Prepojenia prístavov, (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem a ich prepojení, námorné diaľnice (vrátane ľadoboreckých schopností)
Tallinn – Riga – Kaunas – Warszawa	železnica	(podrobné) podrobné štúdie novej plne interoperabilnej trate s UIC rozchodom; práce na novej trati sa majú začať do roku 2020, prepojenia železnica – letiská/prístavy
Gdynia – Katowice	železnica	modernizácia
Gdynia, Gdansk	prístavy	prepojenie prístavov, (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem
Warszawa – Katowice	železnica	modernizácia
Katowice – Ostrava – Brno – Wien a Katowice – Žilina – Bratislava – Wien	železnica	modernizácia, predovšetkým cezhraničných úsekov PL – CZ, PL – SK a SK – AT; (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem

Wien – Graz – Klagenfurt – Udine – Venezia – Ravenna	železnica	prebieha modernizácia a práce; (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem
Trieste, Venice, Ravenna	prístavy	prepojenie prístavov, (ďalší) rozvoj multimodálnych platforiem

2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands

BY hranica – Warszawa – Poznań – Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover – Osnabrück – Enschede – Utrecht – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Birmingham/Manchester – Liverpool

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Hranica s Bieloruskom – Warszawa – Poznań – hranica s Nemeckom	železnica	modernizácia existujúcej trate, štúdie vysokorychlostnej železnice
Hranica s Poľskom – Berlin – Hannover – Amsterdam/Rotterdam	železnica	modernizácia viacerých úsekov (Amsterdam – Utrecht – Arnhem; Hannover – Berlin)
Západonemecké prielavy, Mittellandkanal, Hannover – Magdeburg – Berlin	IWW (vnútrozemské vodné cesty)	modernizácia
Plavebná komora Amsterdam	IWW	prebiehajú štúdie
Felixstowe – Midlands	železnica, prístav, multimodálne platformy	prepojenia prístavu a multimodálnych platforiem

3. Stredomorský koridor

Algeciras – Madrid – Tarragona

Sevilla – Valencia – Tarragona

Tarragona – Barcelona – Perpignan – Lyon – Torino – Milano – Venezia – Ljubljana – Budapest – hranica s Ukrajinou

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Algeciras – Madrid	železnica	prebiehajú štúdie, práce sa majú začať do roku 2015 a ukončiť v roku 2020
Sevilla - Antequera - Granada - Almería - Cartagena - Murcia - Alicante - Valencia	železnica	štúdie a práce

Valencia – Tarragona – Barcelona	železnica	výstavba v rokoch 2014 – 2020
Barcelona	prístav	prepojenie železnice s prístavom a letiskom
Barcelona – Perpignan	železnica	cezhraničný úsek, prebiehajú práce, nová trať sa dokončí do roku 2015, modernizácia existujúcej trate
Perpignan – Montpellier	železnica	obchvat Nîmes – Montpellier sa má sprevádzkovať do roku 2017, Montpellier – Perpignan do roku 2020
Lyon – Torino	železnica	cezhraničný úsek, práce na tuneli sa majú začať do roku 2020; štúdie príjazdových ciest
Milano – Brescia	železnica	čiastočná modernizácia, čiastočne nová vysokorýchlostná trať
Brescia – Venezia – Trieste	železnica	práce na viacerých úsekoch sa majú začať do roku 2014
Milano – Mantova – Venezia – Trieste	IWW	štúdie, modernizácia, práce
Trieste – Divača	železnica	prebiehajú štúdie a čiastočná modernizácia; cezhraničný úsek sa má zrealizovať do (po) roku 2020
Koper – Divača – Ljubljana – Maribor	železnica	štúdie a modernizácia/čiastočne nová trať
Ljubljana uzol	železnica	železničný uzol Ljubljana, vrátane multimodálnej platformy; prepojenie železnice a letiska
Maribor – Zalău	železnica	cezhraničný úsek: štúdie, práce sa majú začať do roku 2020
Boba – Szekesfehervar	železnica	modernizácia
Budapest – Miskolc – hranica s Ukrajinou	železnica	modernizácia

4. Hamburg – Rostock – Burgas/hranica s Tureckom – Piraeus – Lefkosia

Hamburg/Rostock – Berlin – Praha – Brno – Bratislava – Budapest – Arad – Timișoara – Sofia
Sofia – Burgas/hranica s Tureckom
Sofia – Thessaloniki – Piraeus – Limassol – Lefkosia

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Dresden – Praha	železnica	štúdie vysokorýchlostnej železnice

Praha	Železnica	Modernizácia, obchvat pre nákladnú železničnú dopravu; železničné spojenie s letiskom
Hamburg – Dresden – Praha – Pardubice	IWW	Labe – modernizácia
Děčín plavebné komory	IWW	štúdie
Břeclav – Bratislava	železnica	cezhraničný úsek, modernizácia
Bratislava – Hegyeshalom	železnica	cezhraničný úsek, modernizácia
Budapest – Arad – Timișoara – Calafat	železnica	modernizácia v Maďarsku takmer dokončená, prebieha v Rumunsku
Vidin – Sofia – Burgas/hranica s Tureckom Sofia – Thessaloniki – Athens/Piraeus	železnica	štúdie a práce Vidin – Sofia – Thessaloniki; modernizácia Sofia – Burgas/hranica s Tureckom
Athens/Piraeus – Limassol	Námorné diaľnice	prístavná kapacita a prepojenie s vnútrozemím
Limassol – Lefkosia	prístavy, multimodálne platformy	modernizácia modálneho prepojenia

5. Helsinki – Valletta

Helsinki – Turku – Stockholm – Malmö – København – Fehmarn – Hamburg – Hannover
Bremen – Hannover – Nürnberg – München – Brenner – Verona – Bologna – Roma – Napoli – Bari
Napoli – Palermo – Valletta

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Kotka/Hamina – Helsinki	prístav, železnica	spojenie prístavu s vnútrozemím, modernizácia železnice
Helsinki	železnica	spojenie letiska so železnicou
hranica s Ruskom – Helsinki	železnica	prebiehajú práce
Turku – Stockholm	prístavy, námorné diaľnice	spojenie prístavu s vnútrozemím, ťadoborecká kapacita
Stockholm – Malmö (škandinávsky trojuholník)	železnica	prebiehajú práce na špecifických úsekoch

Fehmarn	železnica	prebiehajú štúdie, stavebné práce na pevnom spojení na trati Fehmarn Belt v období medzi rokmi 2014 a 2020
København – Hamburg cez Fehmarn: prístupové trasy	železnica	prístupové trasy do Dánska sa majú dokončiť do roku 2020, prístupové trasy do Nemecka sa majú dokončiť v 2 etapách (2020 – 2027)
Hamburg/Bremen – Hannover	železnica	práce sa majú začať do roku 2020
München – Wörgl	železnica	prístup k tunelu na úpätí Brenneru a cezhraničný úsek: štúdie
Tunel na úpätí Brenneru	železnica	štúdie a práce
Fortezza – Verona	železnica	štúdie a práce
Napoli – Bari	železnica	štúdie a práce
Napoli – Reggio Calabria	železnica	modernizácia
Messina – Palermo	železnica	modernizácia (zvyšné úseky)
Palermo – Valletta	prístavy, námorné diaľnice	spojenie prístavu s vnútrozemím
Valletta – Marsaxlokk	prístav, letisko	majú sa zavádzať systémy riadenia dopravy, modernizácia modálneho prepojenia

6. Genova – Rotterdam

Genova – Milano/Novara – Simplon/Lötschberg/Gotthard – Basel – Mannheim – Köln
Köln – Düsseldorf – Rotterdam/Amsterdam
Köln – Liège – Bruxelles/Brussel – Zeebrugge

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Genova – Milano/Novara – hranica so Švajčiarskom	železnica	štúdie; práce sa začnú do roku 2020
Basel – Rotterdam/Amsterdam/Antwerpen	IWW	modernizácia
Karlsruhe – Basel	železnica	práce sa majú ukončiť do konca roku 2020
Frankfurt – Mannheim	železnica	prebiehajú štúdie

Zevenaar – Emmerich – Oberhausen	železnica	práce sa majú dokončiť do roku 2017
Zeebrugge	prístav	plavebné komory: prebiehajú štúdie

7. Lisboa – Strasbourg

Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid
Lisboa – Aveiro – Oporto
Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bordeaux – Paris – Mannheim/Strasbourg

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Vysokorýchlostná železnica Sines/Lisboa – Madrid	železnica, prístavy	prebiehajú štúdie a práce, modernizácia modálneho prepojenia prístavov Sines/Lisboa
Vysokorýchlostná železnica Porto – Lisboa	železnica	prebiehajú štúdie
Železničné spojenie Aveiro – ES	železnica	cezhraničný úsek: prebiehajú práce
Železničné spojenie Bergara – San Sebastián – Bayonne	železnica	dokončenie v Španielsku sa očakáva do roku 2016, vo Francúzsku do roku 2020
Bayonne – Bordeaux	železnica	prebiehajú verejné konzultácie
Tours – Bordeaux	železnica	prebiehajú práce
Paris	železnica	južný vysokorýchlostný obchvat
Baudrecourt – Mannheim	železnica	modernizácia
Baudrecourt – Strasbourg	železnica	prebiehajúce práce sa majú dokončiť do roku 2016

8. Dublin – London – Paris – Brussel/Bruxelles

Belfast – Dublin – Holyhead – Birmingham
Glasgow/Edinburgh – Birmingham
Birmingham – London – Lille – Brussel/Bruxelles
Dublin/Cork/Southampton – Le Havre – Paris
London – Dover – Calais – Paris

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Dublin – Belfast	železnica	modernizácia; prepojovacie trate v Dubline (DART)

Glasgow – Edinburgh	železnica	modernizácia
Vysokorýchlostná doprava 2	železnica	štúdie
Swansea – Cardiff – Bristol – London	železnica	modernizácia
Dublin, Cork, Southampton, Le Havre	prístavy	spojenia s vnútrozemím
Le Havre – Paris	IWW	modernizácia
Le Havre – Paris	železnica	štúdie
Calais – Paris	železnica	predbežné štúdie

9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille

Amsterdam – Rotterdam – Antwerp – Brussel/Bruxelles – Luxembourg
Luxembourg – Dijon – Lyon
Luxembourg – Strasbourg – Basel

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Maas	IWW	modernizácia
Albertkanaal	IWW	modernizácia
Terneuzen	námorná doprava	plavebné komory: prebiehajú práce
Terneuzen – Gent	IWW	štúdie, modernizácia
Antwerp	námorná doprava, prístav	plavebné komory: prebiehajú štúdie, prístav: spojenie s vnútrozemím
Kanál Seine – Escaut	IWW	návrh dokončený, začal sa konkurenčný dialóg, celkové dokončenie do roku 2018
Modernizácia vodných ciest vo Valónsku	IWW	štúdie, modernizácia
Brussel/Bruxelles – Luxembourg – Strasbourg	železnica	prebiehajú práce
Strasbourg – Mulhouse – Basel	železnica	modernizácia

Železničné spojenie Luxembourg – Dijon – Lyon (TGV Rhin – Rhône)	železnica	štúdie a práce
Lyon	železnica	východný obchvat: štúdie a práce
Prieplav Saône – Moselle/Rhin	IWW	prebiehajú predbežné štúdie
Rhône	IWW	modernizácia

10. Koridor Strasbourg – Dunaj

Strasbourg – Stuttgart – München – Wels/Linz
 Strasbourg – Mannheim – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels/Linz
 Wels/Linz – Wien – Budapest – Arad – Brašov – București – Constanta – Sulina

Predbežne identifikované úseky	Druh dopravy	Opis/údaje
Železničné spojenie Strasbourg – Kehl Appenweier	železnica	práce na prepojení Appenweieru
Karlsruhe – Stuttgart – München	železnica	prebiehajú štúdie a práce
München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg	železnica	prebiehajú štúdie a práce
Salzburg – Wels	železnica	štúdie
Nürnberg – Regensburg – Passau – Wels	železnica	štúdie; práce prebiehajú čiastočne
Železničné spojenie Wels – Wien	železnica	dokončenie sa očakáva do roku 2017
Wien – Budapest	železnica	štúdie vysokorýchlostnej trate v Maďarsku
Arad – Brašov – București – Constanta	železnica	modernizácia konkrétnych úsekov; štúdie vysokorýchlostnej trate
Main – Main-Donau-Canal – Danube	IWW	štúdie a práce na viacerých úsekoch a úzkych miestach; vnútrozemské vodné prístavy: prepojenia s vnútrozemím
Constanta	prístav	prepojenia s vnútrozemím

b) Ďalšie úseky v základnej sieti

Sofia – hranica s Bývalou juhoslovanskou republikou Macedónsko	cezhraničný úsek	železnica	prebiehajú štúdie
Sofia – hranica so Srbskom	cezhraničný úsek	železnica	prebiehajú štúdie
Timișoara – hranice so Srbskom	cezhraničný úsek	železnica	prebiehajú štúdie
München – Praha	cezhraničný úsek	železnica	štúdie
Nürnberg – Praha	cezhraničný úsek	železnica	štúdie
Wrocław – Dresden	cezhraničný úsek	železnica	modernizácia
Wrocław – Praha	cezhraničný úsek	železnica	štúdie
Graz – Maribor – Pragersko	cezhraničný úsek	železnica	štúdie
Botnický koridor: Lulea – Oulu	cezhraničný úsek	železnica	štúdie a práce
severozápadné Španielsko a Portugalsko	úzke miesto	železnica	prebiehajú práce
Frankfurt – Fulda – Erfurt – Berlin	úzke miesto	železnica	štúdie
Halle – Leipzig – Nürnberg	úzke miesto	železnica	prebiehajúce práce sa majú ukončiť do roku 2017
železnica Egnathia	úzke miesto	železnica	prebiehajú štúdie
vnútrozemské vodné cesty Dunkerque – Lille	úzke miesto	IWW	prebiehajú štúdie
paralelná vysokorýchlostná železničná trať Paris – Lyon	úzke miesto	železnica	prebiehajú predbežné štúdie
Sundsvall – Umea – Lulea	úzke miesto	železnica	štúdie a práce
Malmö - Göteborg	iná základná sieť	železnica	práce
Botnický záliv – Kiruna – hranice s Nórskom	iná základná sieť	železnica	štúdie a práce
železničné prepojenie Shannon – Cork – Dublin	iná základná sieť	železnica	prebiehajú štúdie

železničné spojenie s Wilhelmshavenom a Bremerhavenom	iná sieť	základná	železnica	prebiehajú štúdie
Žilina – hranica s Ukrajinou	iná sieť	základná	železnica	modernizácia
Ventspils – Riga – hranica s Ruskom	iná sieť	základná	železnica	modernizácia
Klaipeda – Kaunas – Vilnius – hranica s Bieloruskom	iná sieť	základná	železnica	modernizácia, prepojenie s letiskom
Katowice – Wrocław – hranica s Nemeckom	iná sieť	základná	železnica	modernizácia
Marseille – Toulon – Nice – hranica s Talianskom	iná sieť	základná	železnica	štúdie vysokorýchlostnej trate
Bordeaux – Toulouse	iná sieť	základná	železnica	štúdie vysokorýchlostnej trate
Tampere – Oulu	iná sieť	základná	železnica	modernizácia úsekov
Pamplona – Zaragoza – Sagunto	iná sieť	základná	železnica	štúdie a práce

ČASŤ II: ZOZNAM PRIORITNÝCH KORIDOROV INFRAŠTRUKTÚRY A OBLASTÍ
V SEKTORE ENERGETIKY

a) Prioritné koridory		
	Cieľ	Zainteresované členské štáty
1. Elektrická rozvodná sieť na moriach severnej Európy („NSOG“)	Vybudovať integrovanú elektrickú rozvodnú sieť v Severnom mori, Írskom mori, Lamanšskom prielive, Baltskom mori a v susediacich vodách na prenos elektrickej energie z obnoviteľných zdrojov energie na mori do centier jej spotreby a uchovávania a na zvýšenie cezhraničnej výmeny elektrickej energie	Belgicko, Dánsko, Francúzsko, Nemecko, Írsko, Luxembursko, Holandsko, Švédsko, Spojené kráľovstvo
2. Severo-južné prepojenia elektrických sietí v juhozápadnej Európe („NSI West Electricity“)	Vybudovanie prepojení medzi členskými štátmi regiónu a so stredomorskými tretími krajinami, predovšetkým s cieľom integrovať elektrickú energiu z obnoviteľných zdrojov energie	Belgicko, Francúzsko, Nemecko, Írsko, Taliansko, Luxembursko, Holandsko, Malta, Portugalsko, Španielsko, Spojené kráľovstvo
3. Severo-južné plynovodné	Zvýšiť kapacitu	Belgicko, Írsko, Luxembursko,

<p>prepojenia v západnej Európe („NSI West Gas“)</p>	<p>prepojovacích plynovodných tokov zo severu na juh v západnej Európe s cieľom ďalej diverzifikovať zásobovacie trasy a zvýšiť okamžitú schopnosť dodávky plynu</p>	<p>Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Malta, Holandsko, Portugalsko, Španielsko, Spojené kráľovstvo</p>
<p>4. Severojužné prepojenia elektrických sietí v strednej a východnej Európe a v juhovýchodnej Európe („NSI East Electricity“):</p>	<p>Posilnenie prepojení a vnútorných rozvodných vedení v smere zo severu na juh a z východu na západ s cieľom dobudovať vnútorný trh a integrovať výrobu energie z obnoviteľných energetických zdrojov</p>	<p>Rakúsko, Bulharsko, Česká republika, Cyprus, Nemecko, Grécko, Maďarsko, Taliansko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko</p>
<p>5. Severojužné plynovodné prepojenia v strednej a východnej Európe a v juhovýchodnej Európe („NSI East Gas“):</p>	<p>Posilnenie regionálnych plynovodných prepojení medzi regiónom Baltského, Jadranského, Egejského a Čierneho mora, predovšetkým s cieľom zvýšiť diverzifikáciu a zvýšiť bezpečnosť dodávok plynu</p>	<p>Rakúsko, Bulharsko, Česká republika, Cyprus, Grécko, Maďarsko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko</p>

<p>6. Plán prepojenia baltského energetického trhu s elektrickou energiou („BEMIP Electricity“):</p>	<p>Vybudovanie prepojení medzi členskými štátmi v pobaltskom regióne a zároveň posilnenie vnútornej infraštruktúry rozvodnej siete s cieľom ukončiť izoláciu pobaltských štátov a podporiť integráciu trhu v regióne</p>	<p>Dánsko, Estónsko, Fínsko, Nemecko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Švédsko</p>
<p>7. Plán prepojenia baltského energetického trhu so zemným plynom („BEMIP Gas“):</p>	<p>Odstránenie izolácie troch pobaltských štátov a Fínska ukončením závislosti na jednom dodávateľovi a zvýšením diverzifikácie dodávok v regióne Baltského mora</p>	<p>Dánsko, Estónsko, Fínsko, Nemecko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Švédsko</p>
<p>8. Južný plynovodný koridor („SGC“):</p>	<p>Preprava zemného plynu z oblasti Kaspického mora, Strednej Ázie, Stredného východu a východnej časti Stredomoria do Únie s cieľom zvýšiť diverzifikáciu dodávok plynu</p>	<p>Rakúsko, Bulharsko, Česká republika, Cyprus, Francúzsko, Nemecko, Maďarsko, Grécko, Taliansko, Poľsko, Rumunsko, Slovensko, Slovinsko</p>

b) Prioritné oblasti		
	Cieľ	Zainteresované členské štáty
Zavedenie inteligentných sietí:	Urýchlenie prijatia technológií inteligentných sietí v celej Únii s cieľom účinne integrovať správanie a činnosti všetkých užívateľov elektrickej siete.	všetky
Elektrické diaľnice	Vybudovanie prvých elektrických diaľnic do roku 2020 s cieľom vytvoriť systém elektrických diaľnic v celej Únii.	všetky
Cezhraničná sieť pre oxid uhličitý	Príprava výstavby prepravnej infraštruktúry oxidu uhličitého medzi členskými štátmi s cieľom zaviesť zachytávanie a skladovanie oxidu uhličitého.	všetky

ČASŤ III: ZOZNAM PREDBEŽNE IDENTIFIKOVANÝCH PRIORÍT A OBLASTÍ INTERVENCIE

V OBLASTI TELEKOMUNIKÁCIÍ

a) Horizontálne priority

<p>Inovačný manažment, mapovanie a služby</p>	<p>Technická pomoc a opatrenia replikácie v rámci projektov, kde je to potrebné na účely zavedenia a riadenia, vrátane projektového a investičného plánovania a štúdií uskutočniteľnosti.</p> <p>Mapovanie celoeurópskej širokopásmovej infraštruktúry s cieľom zriadiť priebežné podrobné fyzické testovanie a dokumentovanie príslušných lokalít, analýzu práv prístupu, posúdenie možnosti modernizácie súčasných zariadení atď.</p> <p>Analýza vplyvu na životné prostredie zohľadňujúca potreby prispôsobenia sa zmene klímy, zmiernenia jej účinkov a odolnosti voči katastrofám.</p>
<p>Podporné akcie a iné opatrenia technickej pomoci</p>	<p>Akcie potrebné na prípravu realizácie projektov spoločného záujmu alebo akcie prispievajúce k tomuto účelu, vrátane prípravných, hodnotiacich a validačných štúdií a štúdií uskutočniteľnosti, a všetky ostatné opatrenia technickej pomoci, vrátane predbežných akcií na úplné vymedzenie a rozvoj akcie.</p>

b) Širokopásmové siete

Intervencia v oblasti širokopásmových sietí prispieva k inteligentnému a inkluzívnemu rastu prostredníctvom budovania vyváženého a geograficky diverzifikovaného portfólia širokopásmových projektov, vrátane projektov pre rýchlosti 30 Mbps a viac ako 100 Mbps; s projektmi pre mestá, predmestia a vidiek, s cieľom dosiahnuť uspokojivú úroveň konektivity vo všetkých členských štátoch.

<p>Charakteristiky intervencie</p>	<p>Opis</p>
<p>Intervencia v oblasti širokopásmových sietí zahŕňa:</p>	<p>investície do širokopásmových sietí schopných dosiahnuť cieľ Digitálnej agendy 2020, t. j. univerzálne pokrytie rýchlosťou 30 Mbps; alebo</p>

	investície do širokopásmových sietí schopných dosiahnuť cieľ Digitálnej agendy 2020 a minimálne 50 % domácností využívajúcich rýchlosti nad 100 Mbps.
Intervencia v oblasti širokopásmových sietí pozostáva predovšetkým z jedného alebo viacerých týchto prvkov:	zavedenie pasívnej fyzickej infraštruktúry alebo kombinovanej pasívnej a aktívnej fyzickej infraštruktúry a pomocných prvkov infraštruktúry, zabezpečenie služieb potrebných na prevádzkovanie takejto infraštruktúry;
	súvisiace zariadenia a súvisiace služby, napríklad vybudovanie vedenia, antén, veží a iných pomocných konštrukcií, potrubí, inštaláčnych trubíc, stožiarov, montážnych otvorov a skriň;
	využitie potenciálnych synergii medzi zavedením širokopásmových sietí a služieb ďalších úžitkových sietí (energetických, dopravných, vodohospodárskych, kanalizačných atď.), predovšetkým tých, ktoré súvisia s inteligentným rozvodom elektrickej energie.

c) Infraštruktúry digitálnych služieb

V oblasti infraštruktúr digitálnych služieb sa podporujú sa tieto oblasti intervencie.

Digitálna služba	Opis
<i>Transeurópske vysokorýchlostné základné prepojenia pre verejné správy</i>	Verejná transeurópska základná infraštruktúra služieb zabezpečí vysokorýchlostnú konektivitu medzi verejnými inštitúciami v takých oblastiach, ako je verejná správa, kultúra, vzdelávanie a zdravotníctvo.
<i>Cezhraničné poskytovanie služieb elektronickej verejnej správy</i>	Štandardizované, cezhraničné a užívateľsky priateľské interakčné platformy, ktorými sa zvýši efektívnosť tak v celom hospodárstve, ako aj vo verejnom sektore, a ktoré prispievajú k jednotnému trhu. Takéto platformy umožnia elektronické

	<p>obstarávanie, on-line zdravotnícke služby, elektronickú výmenu justičných informácií, štandardizované podnikové výkazníctvo, transeurópsku on-line registráciu spoločností, služby elektronickej verejnej správy pre podniky vrátane transeurópskej on-line registrácie spoločností.</p>
<p><i>Sprístupnenie informácií verejného sektora a viacjazyčných služieb</i></p>	<p>Digitalizácia veľkých zbierok európskych kultúrnych zdrojov a podpora ich opakovaného používania tretími stranami.</p> <p>Dosiahnutie plného prístupu k opakovanému používaniu všetkých zverejniteľných informácií verejného sektora v EÚ do roku 2020.</p> <p>Umožnenie všetkým podnikom v EÚ poskytovať on-line služby vo svojom vlastnom jazyku, aby boli ľahko dostupné a použiteľné v ktoromkoľvek jazyku EÚ.</p>
<p><i>Bezpečnosť a bezpečnostná ochrana</i></p>	<p>Zdieľané počítačové zariadenia, databázy a softvérové nástroje pre „centrá bezpečnejšieho internetu“ v členských štátoch, ako aj back-office operácie na riešenie nahlásených prípadov obsahu súvisiaceho so sexuálnym zneužívaním.</p> <p>Infraštruktúry kritických služieb, vrátane komunikačných kanálov a platforiem vyvinutých a zavedených na účely zvýšenia pripravenosti, zdieľania informácií, koordinácie a reakcieschopnosti v celej EÚ.</p>
<p><i>Zavádzanie riešení informačných a komunikačných technológií pre inteligentné energetické siete a pre zabezpečovanie inteligentných energetických služieb</i></p>	<p>Moderné informačné a komunikačné technológie v oblasti inteligentných energetických služieb na uspokojenie potrieb obyvateľov (ktorí môžu byť výrobcami, ako aj spotrebiteľmi energie), poskytovateľov energie a verejných orgánov.</p>

LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

1.1. Názov návrhu/iniciatívy

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady o zriadení nástroja „Spájame Európu“

1.2. Príslušná(-é) oblasť(-ti) politiky v rámci štruktúry ABM/ABB⁴⁸

06 Mobilita a doprava
32 Energetika
09 Informačná spoločnosť a médiá
13 Regionálna politika

1.3. Druh návrhu/iniciatívy

Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie**

Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu**⁴⁹

Návrh/iniciatíva sa týka **predĺženia trvania existujúcej akcie**

Návrh/iniciatíva sa týka **akcie presmerovanej na novú akciu**

1.4. Ciele

1.4.1. Viacročné strategické ciele) Komisie, ktoré sú predmetom návrhu/iniciatívy

Okruh 1 Inteligentný a inkluzívny rast

Nástroj „Spájame Európu“ (ďalej len „CEF“) sa zaoberá týmito všeobecnými cieľmi v sektoroch energetiky, dopravy a telekomunikácií:

a) prispieva k inteligentnému, udržateľnému a inkluzívnemu rastu rozvojom moderných a vysokovýkonných transeurópskych sietí, čím zabezpečuje prínos pre celú Európsku úniu, pokiaľ ide o konkurencieschopnosť a hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť v rámci jednotného trhu a vytvára prostredie priaznivejšie pre súkromné a verejné investície prostredníctvom kombinácie finančných nástrojov a priamej podpory Únie a využívaním synergie vo všetkých sektoroch;

b) umožňuje Európskej únii dosiahnuť svoje ciele, ktoré predstavujú zníženie emisií skleníkových plynov o 20 %, zvýšenie energetickej účinnosti o 20 % a nárast podielu

⁴⁸ ABM: riadenie podľa činností – ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

⁴⁹ Podľa článku 49 ods. 6 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

obnoviteľnej energie na 20 % do roku 2020 a zároveň zabezpečenie solidarity medzi členskými štátmi.

1.4.2. *Konkrétne ciele a príslušné činnosti v rámci ABM/ABB*

CEF sleduje v sektoroch dopravy, energetiky a telekomunikácií tieto konkrétne ciele:

1. V oblasti dopravy:
 - a) odstránenie úzkych miest a premostenie chýbajúcich prepojení;
 - b) zabezpečenie udržateľnej a efektívnej dopravy z dlhodobého hľadiska;
 - c) optimalizácia integrácie a vzájomného prepojenia druhov dopravy a zvýšenie interoperability, bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany dopravných služieb.
2. V oblasti energetiky:
 - a) podpora ďalšej integrácie vnútorného energetického trhu a cezhraničnej interoperability elektrických a plynovodných rozvodných sietí vrátane zabezpečenia toho, aby žiadny členský štát nebol oddelený od európskej siete;
 - b) zvýšenie bezpečnosti zásobovania Únie;
 - c) prispievanie k udržateľnému rozvoju a ochrane životného prostredia, predovšetkým posilňovaním integrácie energie z obnoviteľných zdrojov do prenosovej siete a vytvorením sietí na prenos oxidu uhličitého.
3. V oblasti telekomunikačných sietí:
 - a) urýchlenie zavádzania rýchlych a ultrarýchlych širokopásmových sietí a ich využívania aj malými a strednými podnikmi;
 - b) podpora vzájomného prepojenia a interoperability vnútroštátnych on-line verejných služieb, ako aj prístupu do takýchto sietí.

Príslušné činnosti) v rámci ABM/ABB

06 03

32 03

09 03

13 14

1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.

Celkový sociálno-ekonomický a environmentálny vplyv:

Úspešnou realizáciou CEF sa urýchli rozvoj vysokovýkonnej infraštruktúry v EÚ v oblasti dopravy, energetiky a informačných a telekomunikačných technológií, čo prispeje k dosiahnutiu súvisiacich cieľov stratégie EÚ 2020 týkajúcich sa energetiky a zmeny klímy a k dosiahnutiu udržateľnej konkurencieschopnosti EÚ. Prevádzkové predpisy v rámci CEF budú podporovať realizáciu akcií a maximálny pákový efekt príspevkov z rozpočtu EÚ s cieľom prilákať súkromné a verejné investície do projektov. Okrem toho sa infraštruktúry európskeho významu vďaka pomoci finančných nástrojov ustanovených s prispením EÚ stanú atraktívnymi investičnými aktívami pre inštitucionálnych investorov z Európy aj mimo jej územia.

Vplyv na konkrétne sektory:

Doprava:

Urýchlená realizácia koridorov transeurópskej dopravnej základnej siete prispeje k primeranejšiemu pokrytiu dopravnej infraštruktúry v Únii, k presunu na iné druhy dopravy a ku komodalite. Inovačné informačné a riadiace systémy, ktoré budú súčasťou siete, zabezpečia podporu pre logistické funkcie, intermodálnu integráciu a udržateľnú prevádzku s cieľom ustanoviť konkurencieschopné dopravné reťazce v súlade s potrebami používateľov. Zvýši sa efektívnosť dopravného systému a zároveň sa významne zníži jeho preťaženie a skráti sa doby cestovania.

Energetika:

Rozvoj a výstavba prioritných koridorov a oblastí energetickej infraštruktúry okrem iného na podporu:

- rozsiahleho zavádzania obnoviteľných energií,
- optimalizácie prenosu energie na úrovni EÚ,
- bezpečnosti zásobovania.

Telekomunikácie:

- viac obyvateľov s prístupom k širokopásmovému internetu,
- dostupnosť interoperabilných infraštruktúr s digitálnymi službami, predovšetkým dostupnosť inteligentných služieb rozvodu elektrickej energie,
- mobilizácia súkromného aj verejného investovania do digitálnych infraštruktúr.

Pre oblasť IKT sa v štúdiu OECD predpokladá, že miera rozšírenia širokopásmových sietí vyššia o 10 % v ktoromkoľvek roku zodpovedá 1,5 %-nému nárastu produktivity práce v nasledujúcich piatich rokoch⁵⁰.

V metaštúdiu pre Európsku komisiu sa odhaduje, že pripojenie celej Európy k modernej vysokorychlostnej širokopásmovej sieti by v členských štátoch EÚ-27 vytvorilo približne 3,99 milióna pracovných miest. V tejto analýze sa ďalej uvádza, že priemerná úroveň rastu HDP vyplývajúceho z investícií do širokopásmových sietí predstavuje 7,03 %. To by sa rovnalo nárastu HDP v EÚ-27 o 862,47 mld. EUR. Okrem toho štúdiu OECD predpokladá⁵¹, že vlády môžu pri plnom financovaní vnútorných FTTH sietí typu „bod-bod“ s otvoreným prístupom dosiahnuť desaťročnú návratnosť.

1.4.4. Prehľad medzníkov a cieľov:

Doprava:

Všeobecný cieľ 1	Prispieť k inteligentnému, udržateľnému a inkluzívnemu rastu		
Ukazovateľ	Súčasná situácia	Medzník 2017	Dlhodobý cieľ 2020
Objem verejných a súkromných investícií v projektoch spoločného záujmu	.	280 miliárd EUR preinvestovaných do celej siete TEN-T, z toho 140 miliárd EUR do základnej siete.	500 miliárd EUR preinvestovaných do celej siete TEN-T, z toho 250 miliárd EUR do základnej siete.
Objem verejných a súkromných investícií v projektoch spoločného záujmu realizovaných prostredníctvom finančných nástrojov podľa tohto nariadenia	.	15 miliárd EUR vo forme súkromných investícií preinvestovaných do celej siete TEN-T.	40 miliárd EUR vo forme súkromných investícií preinvestovaných do celej siete TEN-T.

Všeobecný cieľ 2	Umožniť EÚ dosiahnuť ciele 20-20-20
-------------------------	-------------------------------------

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

⁵¹ OECD (2010), OECD Information Technology Outlook 2010 (Výhľad OECD v roku 2010 pre oblasť informačných technológií), OECD Publishing. Dostupné na adrese http://dx.doi.org/10.1787/it_outlook-2010-en. Sprístupnené 17.mája 2011.

Ukazovateľ	Súčasná situácia	Medzník 2017	Dlhodobý cieľ
Zníženie emisií skleníkových plynov	(*)	(*)	(*)
Zvýšenie energetickej účinnosti	(*)	(*)	(*)
Podiel obnoviteľnej energie	(*)	(*)	(*)

(*) Údaje nie sú k dispozícii, keďže je ešte potrebné vypracovať metodiku.

Konkrétny cieľ 1 – doprava			
Ukazovateľ	Posledný známy výsledok	Medzník 2017	Cieľ
Počet nových a skvalitnených cezhraničných prepojení	Železnice: 36 (na skvalitnenie)	6	14
Odstránené úzke miesta na dopravných trasách	Železnice: 30 (na odstránenie) IWW: 14	4	10
		1	3

Konkrétny cieľ 2 – doprava			
Ukazovateľ	Posledný známy výsledok	Medzník 2017	Cieľ 2020
Dĺžka konvenčnej železničnej siete TEN-T v EÚ-27 (v km)	81 230 (2005)	74 071	71 490

Dĺžka vysokorýchlostnej železničnej siete TEN-T v EÚ-27 (v km)	10 733 (2010)	20 022	23 198
Zvýšenie energetickej účinnosti	(*)	(*)	(*)
Podiel obnoviteľnej energie	(*)	(*)	(*)

(*) Údaje nie sú k dispozícii, keďže je ešte potrebné vypracovať metodiku.

Konkrétny cieľ 3 – transport	Optimalizácia integrácie a vzájomného prepojenia druhov dopravy a zvýšenie interoperability dopravných služieb		
Ukazovateľ	Posledný známy výsledok existujúce prepojenia (už)	Medzník 2017	Cieľ
Počet prístavov napojených na železničnú sieť (z celkového počtu 82 prístavov)	27	41	54
Počet letísk napojených na železničnú sieť (z celkového počtu 37 letísk)	12	18	24

Energetika:

Všeobecný cieľ 1	Prispievať k inteligentnému, udržateľnému a inkluzívnemu rastu		
Ukazovateľ	Súčasná situácia	Medzník 2017	Dlhodobý cieľ
Objem verejných a súkromných investícií v projektoch spoločného záujmu	0	200 miliárd EUR	200 miliárd EUR

Objem verejných a súkromných investícií v projektoch spoločného záujmu financovaných CEF	0	30 – 60 miliárd EUR	30 – 60 miliárd EUR
--	---	---------------------	---------------------

Všeobecný cieľ 2	Umožniť EÚ dosiahnuť ciele 20-20-20		
Ukazovateľ	Súčasná situácia	Medzník 2017	Dlhodobý cieľ
Zníženie emisií skleníkových plynov	(*)	(*)	(*)
Zvýšenie energetickej účinnosti	Úspory energie približne 6 % v porovnaní so scenárom vývoja bez zmeny	Úspory energie o 14 % v porovnaní so scenárom vývoja bez zmeny	Úspory energie o 20 %
Podiel obnoviteľnej energie (ďalej len „RES“)	Podiel RES na celkovej spotrebe energie 10 %	Podiel RES na celkovej spotrebe energie 15 %	Podiel RES na celkovej spotrebe energie 20 %

(*) Údaje budú k dispozícii po zavedení metodiky vytýčenej v usmerneniach pre energetickú infraštruktúru.

Konkrétny cieľ 1 – energetika	Podpora ďalšej integrácie vnútorného energetického trhu a cezhraničnej interoperability elektrických a plynovodných rozvodných sietí		
Ukazovateľ	Posledný známy výsledok	Medzník	Cieľ
Počet projektov účinne vzájomne prepájajúcich siete členských štátov a odstraňujúcich úzke miesta	(*)	(*)	(*)

(*) Údaje budú k dispozícii po zavedení metodiky vytýčenej v usmerneniach pre energetickú infraštruktúru.

Konkrétny cieľ 2 – energetika	Zvýšiť bezpečnosť zásobovania v Únii		
Ukazovateľ	Posledný známy výsledok	Medzník 2017	Cieľ
Vývoj odolnosti systému	Plyn: N-1 (9 členských štátov nespĺňa podmienku N-1)	Plyn: podmienku N-1 spĺňajú všetky štáty EÚ-27	Plyn: podmienku N-1 spĺňajú všetky štáty EÚ-27 na 100 %
Bezpečnostná ochrana operácií v rámci sústav	(*)	(*)	(*)

počet projektov umožňujúcich diverzifikáciu zdrojov dodávok, dodávateľských partnerov a trás	3 veľké zdroje dodávok zemného plynu pre EÚ okrem skvapalneného zemného plynu (LNG)		minimálne 5 významných zdrojov dodávok plynu pre EÚ okrem skvapalneného zemného plynu (LNG)
--	---	--	---

(*) Údaje budú k dispozícii zavedení metodiky vytýčenej v usmerneniach pre energetickú infraštruktúru.

Konkrétny cieľ 3 – energetika	Prispieť k udržateľnému rozvoju a ochrane životného prostredia		
Ukazovateľ	Posledný známy výsledok	Medzník 2017	Cieľ
Prenos obnoviteľnej energie od výrobcu do veľkých stredísk spotreby a na miesta skladovania	(*)	(*)	(*)
Celkový objem emisií CO ₂ , ktorým sa zabránilo realizáciou projektov využívajúcich CEF	(*)	(*)	(*)

(*) Údaje budú k dispozícii po zavedení metodiky vytýčenej v usmerneniach pre energetickú infraštruktúru.

Telekomunikácie:

Všeobecný cieľ 1	Prispieť k inteligentnému, udržateľnému a inkluzívnemu rastu		
Ukazovateľ	Súčasná situácia	Medzník 2017	Dlhodobý cieľ
Objem súkromných investícií do rýchleho a ultrarýchleho širokopásmového internetu ⁵²			Prognóza súkromných investícií na roky 2011 až 2020: až 50 miliárd EUR (Investičná potreba do roku 2020: 270 miliárd EUR)

⁵²

Je to prognóza investícií nezávislá od nástroja CEF a bez jeho zásahu.

Objem verejných a súkromných investícií do projektov spoločného záujmu pre rýchly a ultrarýchly internet financovaných CEF ⁵³	0	16,4 miliardy EUR	2020: 45,5 miliárd EUR ⁵⁴
--	---	-------------------	--------------------------------------

Konkrétny cieľ 1 – IKT	Urýchlenie zavádzania rýchlych a ultrarýchlych širokopásmových sietí a ich využívania		
Ukazovateľ	Posledný známy výsledok	Medzník 2017	Cieľ
Úroveň pokrytia rýchlou širokopásmovou sieťou (≥ 30 Mbs)	december 2010: 28,7 % domácností	2017: 60 %	2020: 100 %
Úroveň využívania širokopásmového pripojenia nad 100 Mbs	december 2010: <1 %	2017: 20 %	2020: 50 %

⁵³

Je to prognóza toho, čo sa môže dosiahnuť pomocou CEF.

⁵⁴

Predpokladajú sa finančné prostriedky CEF vo výške 6,5 mld. EUR, ktorého vplyvom sa zvýšia súkromné a (iné) verejné investície 7-násobne.

Konkrétny cieľ 2 – IKT	Vzájomné prepojenie a interoperabilita vnútroštátnych on-line verejných služieb, ako aj prístup do takýchto sietí.		
Ukazovateľ	Posledný známy výsledok	Medzník 2017	Cieľ
Obyvatelia a podniky využívajúce on-line verejné služby ⁵⁵	2010: 41,2 % obyvateľov a 75,7 % podnikov	2017: 50 % obyvateľov a 85 % podnikov	2020: 60 % obyvateľov a 100 % podnikov
Dostupnosť cezhraničných verejných služieb ⁵⁶	nie je k dispozícii	80 %	2020: 100 %

1.4.5. Ukazovatele výsledkov a vplyvu

Uved'te ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať uskutočňovanie návrhu/iniciatívy

<p>Výkonnosť CEF sa posudzuje vzhľadom na tieto všeobecné výkonnostné ukazovatele:</p> <p>a) Dosiachnutie všeobecného cieľa a) sa bude merať objemom verejných a súkromných investícií do projektov spoločného záujmu, a predovšetkým objemom verejných a súkromných investícií do projektov spoločného záujmu realizovaných vďaka finančným nástrojom podľa nariadenia o CEF.</p> <p>b) Dosiachnutie všeobecného cieľa b) sa bude merať znížením emisií skleníkových plynov, zvýšením energetickej účinnosti a podielom obnoviteľnej energie do roku 2020. Výkonnosť CEF sa posudzuje aj vzhľadom na tieto výkonnostné ukazovatele konkrétnych sektorov:</p> <p>1. V oblasti dopravy:</p> <p>a) Dosiachnutie konkrétneho cieľa a) sa bude merať počtom nových a skvalitnených cezhraničných prepojení a odstránených úzkych miest na železničiach TEN-T a vnútrozemských vodných cestách, ktoré využívali CEF.</p>

⁵⁵

⁵⁶

Meraný ako obyvatelia a podniky využívajúce služby elektronickej verejnej správy.

Cezhraničné verejné služby: tento ukazovateľ nie je možné zatiaľ merať, keďže členské štáty ešte stále vymedzujú zoznam služieb (akcia Digitálnej agendy č. 91, má sa ukončiť do konca roku 2011).

b) Dosiachnutie konkrétneho cieľa b) sa bude merať dĺžkou železničnej siete v EÚ-27 a dĺžkou vysokorýchlostnej železničnej siete v EÚ-27.

c) Dosiachnutie konkrétneho cieľa c) sa bude merať počtom prístavov a letísk napojených na železnicu.

2. V oblasti energetiky:

a) Dosiachnutie konkrétneho cieľa a) sa bude merať počtom projektov účinne vzájomne prepájajúcich siete členských štátov a odstraňujúcich vnútorné úzke miesta.

b) Dosiachnutie konkrétneho cieľa b) sa bude merať vývojom odolnosti systému a bezpečnostnej ochrany operácií v rámci sústav, ako aj diverzifikáciou zdrojov zásobovania, dodávateľských partnerov a trás.

c) Dosiachnutie konkrétneho cieľa c) sa bude merať prenosom obnoviteľnej energie od výrobcu do veľkých stredísk spotreby a na miesta skladovania a celkovým objemom emisií CO₂, ktorým sa zabránilo realizáciou projektov využívajúcich CEF.

3. V oblasti telekomunikácií:

a) Dosiachnutie konkrétneho cieľa a) sa bude merať úrovňou pokrytia sieťou širokopásmového a ultrarýchleho širokopásmového pripojenia a počtom domácností využívajúcich širokopásmové pripojenie s rýchlosťou nad 100 Mbs.

b) Dosiachnutie konkrétneho cieľa b) sa bude merať percentuálnym podielom obyvateľov a podnikov využívajúcich on-line verejné služby a cezhraničnou dostupnosťou takýchto služieb.

1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy

1.5.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte

Pozri dôvodovú správu o potrebách

Cieľová populácia: celá EÚ

1.5.2. Prínos zapojenia EÚ (pozri aj bod 2.3 dôvodovej správy)

Dňa 29. júna 2011 Komisia prijala oznámenie o rozpočte stratégie Európa 2020 (oznámenie o MFF), ktoré predstavuje jej hlavnú pozíciu týkajúcu sa finančných prostriedkov Únie na roky 2014 – 2020. Zameriava sa na financovanie priorít na úrovni EÚ, ktoré poskytuje skutočnú pridanú hodnotu všetkým občanom EÚ. Programy a nástroje začlenené do viacročného finančného rámca (MFF) boli prepracované tak, aby zabezpečili podporu priorít kľúčovej politiky EÚ vďaka ich výstupom a vplyvom. MFF bol zmodernizovaný predovšetkým prostredníctvom prerozdelenia zdrojov do prioritných oblastí, jednou z ktorých je celoeurópska infraštruktúra.

Oznámenie o MFF zdôraznilo, že plne fungujúci jednotný trh si vyžaduje modernú, vysokovýkonnú infraštruktúru spájajúcu Európu, predovšetkým v oblastiach dopravy,

energetiky a IKT. Vyžaduje si to značné investície, tak z verejného, ako aj zo súkromného sektora. Odhaduje sa, že v období rokov 2014 – 2020 bude na dokončenie transeurópskych energetických sietí len na úrovni prenosových sietí potrebných 200 miliárd EUR, 500 miliárd EUR sa musí investovať do transeurópskej dopravnej siete a viac ako 250 miliárd do IKT.

Uznávajúc, že z trhu môže a mal by pochádzať určitý objem potrebných investícií, v oznámení o MFF sa zdôraznil prínos Únie spočívajúci v zabezpečovaní finančných prostriedkov pre celoeurópske cezhraničné projekty, ktoré spájajú centrálnu a periférnu oblasti v prospech všetkých. Skúsenosti dokázali, že čisto vnútroštátne plánovanie nezabezpečuje dostatočne vysokú prioritu pre mnohonárodné cezhraničné investície na účely vybavenia jednotného trhu infraštruktúrou, ktorú potrebuje. Okrem toho v dôsledku hospodárskej a finančnej krízy predstavujú obmedzené súkromné a verejné zdroje financovania značný stupeň neistoty, pokiaľ ide o rozsah, v ktorom bude možné vyhovieť požadovaným investičným potrebám. Najviac dotknuté sú pravdepodobne predovšetkým projekty transeurópskeho významu, ktoré si vyžadujú dlhodobé investície v mimoriadne veľkom objeme z dôvodu ich väčšej prirodzenej technickej zložitosti, ako aj potrieb cezhraničnej koordinácie. Na preklopenie deficitu sa musia nájsť doplnkové riešenia, ktoré odblokujú súkromný kapitál a obnovia stabilné toky financovania prostredníctvom kapitálového a bankového trhu. Finančné prostriedky EÚ by mali sprevádzať trhovú dynamiku a mali by skôr motivovať, než nahrádzať účasť trhu na financovaní infraštruktúry. Ako bolo zdôraznené aj v oznámení o preskúmaní rozpočtu, na preklopenie medzier, ktoré zanechali členské štáty, sa najlepšie hodí predovšetkým rozpočet EÚ.

V tejto súvislosti nástroj Spájame Európu zabezpečí finančné prostriedky EÚ pre projekty so skutočnou pridanou hodnotou EÚ, konkrétne pre cezhraničné projekty, projekty odstraňujúce úzke miesta alebo projekty, ktoré sú prínosom v celej EÚ.

Vzhľadom na objem potrebných investícií budú nástroje financovania EÚ, predovšetkým inovačné finančné nástroje, prispievať k zabezpečeniu potrebnej účasti súkromného sektora s cieľom urýchliť rozvoj celoeurópskej infraštruktúry.

1.5.3. *Poznanky získané z podobných skúseností v minulosti*

Viacročný finančný rámec na roky 2007 – 2013 poskytol v rámci niekoľkých programov financujúcu infraštruktúru v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií, okrem iného program TEN-T, program TEN-E, CIP IKT PSP, Kohézny fond, EFRR, Európsky plán oživenia energetiky (EERP) a program Marco Polo.

Z ex post hodnotení týchto programov vyplynulo, že vo všetkých troch sektoroch zohrala poskytnutá finančná pomoc EÚ významnú podpornú úlohu stimulovaním rozvoja infraštruktúry. Okrem toho však tieto hodnotenia zdôraznili skutočnosť, že predchádzajúce politiky financovania TEN neboli schopné napraviť trhové/regulačné nedostatky, ktoré určujú súčasnú situáciu, a zabezpečiť väčšiu hodnotu za vynaložené finančné prostriedky.

Rozvoj infraštruktúry trpel roztrieštenosťou programov a nástrojov financovania, ako aj značnou nesúrodosťou aktuálnych podmienok financovania, a to bez ohľadu na hranice všetkých troch sektorov infraštruktúry, ako aj vo vnútri jednotlivých sektorov, čo viedlo k prekryvaniu a nedostatočnému financovaniu a k nedostatočnému využitiu synergií.

Rozdielne pravidlá oprávnenosti a riadenia a prekrývajúce sa ciele slabo, ak vôbec, koordinovaných priorít komplikujú realizáciu a znižujú efektívnosť finančnej pomoci. Dostupnosť rozličných zdrojov financovania v rámci tých istých sektorov vedie k „obchodovaniu s financiami“, keď sa opakovane predloží ten istý návrh projektu, ak nebol akceptovaný v rámci jedného z programov.

Okrem toho by sa mohla zlepšiť podpora infraštruktúry celej EÚ v dotknutých sektoroch:

- sústredenie sa na projekty so skutočnou pridanou hodnotou EÚ, konkrétne na cezhraničné projekty, projekty odstraňujúce úzke miesta alebo projekty, ktoré sú prínosom v celej EÚ vďaka využívaniu synergií dvoch alebo troch sektorov;
- zväčšením pákového efektu financovania EÚ: účinné miery spolufinancovania sú často príliš nízke na podporu rozvoja projektu;
- podporou širšej účasti súkromného sektora prostredníctvom využívania finančných nástrojov popri grantoch, ktoré sa napríklad osvedčili ako vysoko účinné a efektívne pre finančný nástroj s rozdelením rizika (RSFF);
- zjednodušením pravidiel a postupov financovania.

CEF spája nástroje financovania pre tri sektory, čo umožňuje lepšie riešenie uvedených nedostatkov vyplývajúcich z roztrieštenosti, jasne vymedzuje priority financovania, navrhuje lepšie ciele miery financovania a rozširuje súbor nástrojov financovania zavedením nových finančných nástrojov na podporu zvýšenia financovania zo súkromného sektora.

1.5.4. *Zlučiteľnosť a možná synergia s inými finančnými nástrojmi*

Vnútrotná zlučiteľnosť CEF:

Nariadenie o zriadení CEF musí zachovávať rovnováhu medzi potrebou zjednodušiť a zosúladiť pravidlá a podmienky financovania na jednej strane a rešpektovať špecifické politické ciele sektorov.

Nariadenie o zriadení CEF vymedzuje podmienky, metódy a postupy pre poskytovanie finančnej pomoci Únie transeurópskym sieťam, v prípade ktorých budú prijaté tri samostatné sektorové usmernenia v podobe nariadenia Európskeho parlamentu a Rady.

Zabezpečila sa úplná zlučiteľnosť so súčasným a budúcim nariadením o rozpočtových pravidlách. Všetky výnimky sú byť riadne zohľadnené v textoch právnych predpisov.

Synergia s inými relevantnými nástrojmi:

Navrhovaná iniciatíva je v plnej miere v súlade s oznámením o MFF z roku 2011 a jeho sprievodným dokumentom. Stratégia EÚ 2020, preskúmanie rozpočtu EÚ, Akt o jednotnom trhu a oznámenie o MFF poskytujú kontext pre navrhovanú iniciatívu, ktorej ciele vyjadrujú ciele uvedených horizontálnych politík. Kohézny fond a EFRR budú naďalej k dispozícii na účely financovania základnej a komplexnej dopravnej infraštruktúry, IKT a energetických rozvodných sietí s decentralizovaným riadením.

1.6. Trvanie akcie a jej finančného vplyvu

Návrh/iniciatíva s obmedzeným trvaním

- Návrh/iniciatíva sú v platnosti od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2020
- Finančný vplyv trvá od 2014 do 2030

Návrh/iniciatíva s neobmedzeným trvaním

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od RRRR do RRRR,
- a potom bude vykonávanie postupovať v plnom rozsahu.

1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia⁵⁷

Priame centralizované hospodárenie na úrovni Komisie

Nepriame centralizované hospodárenie s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

- výkonné agentúry
- subjekty zriadené spoločnosťami⁵⁸
- národné verejnoprávne subjekty/subjekty poverené vykonávaním verejnej služby
- osoby poverené realizáciou osobitných akcií podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte v zmysle článku 49 nariadenia o rozpočtových pravidlách

Zdieľané hospodárenie s členskými štátmi

Decentralizované hospodárenie s tretími krajinami

Spoločné hospodárenie s medzinárodnými organizáciami (*uved'te*)

V prípade viacerých spôsobov hospodárenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.

Poznámky:

Granty (pre všetky alebo niektoré sektory, v závislosti od ďalších rozhodnutí) bude vykonávať existujúca alebo budúca výkonná agentúra (agentúry).

Ďalšími úlohami môže byť poverená EIB, EIF alebo iné finančné inštitúcie, medzinárodné organizácie (napr. Eurocontrol), orgány poverené poskytovaním služieb vo verejnom záujme alebo orgány uvedené

⁵⁷ Vysvetlenie spôsobov hospodárenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

⁵⁸ Podľa článku 185 nariadenia o rozpočtových pravidlách.

v článku 185 nariadenia o rozpočtových pravidlách (napr. ACER) (články 200 a 201 revidovaného nariadenia o rozpočtových pravidlách).

2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

2.1. Opatrenia týkajúce sa kontroly a predkladania správ

Uvedte časový interval a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.

Prebiehajúci program sa bude monitorovať prostredníctvom priebežného hodnotenia nariadenia o zriadení CEF vrátane preskúmania výkonnosti. Okrem toho sa uskutočnia strednodobé preskúmania viacročných pracovných programov.

V rámci *ex post* hodnotenia vykonaného v úzkej spolupráci s členskými štátmi a príjemcami sa preskúma efektívnosť a účinnosť CEF a vplyv na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť a jej prínos k prioritám Únie predstavujúcim inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast.

Návrh na zriadenie CEF ďalej poskytuje možnosť vykonať hodnotenie metód realizácie projektov, ako aj vplyvu ich realizácie s cieľom posúdiť, či boli dosiahnuté ciele vrátane cieľov týkajúcich sa ochrany životného prostredia.

Na úrovni akcií príjemcovia pravidelne a na základe podmienok vyplývajúcich z dohôd/rozhodnutí predkladajú správy o akciách, ktoré sa majú vykonávať. V nariadení o zriadení CEF sa ďalej poskytuje možnosť požiadať o hodnotenia akcií a súvisiacich projektov týkajúcich sa konkrétnych členských štátov.

2.2. Systémy riadenia a kontroly

2.2.1. Zistené riziká

- oneskorenie vo vykonávaní projektov
- potenciálne nesprávne riadenie finančnej pomoci EÚ príjemcami
- neuspokojivé prijatie finančných nástrojov trhom ...
- trhové podmienky meniace sa v čase

2.2.2. Plánované metódy kontroly

Komisia bude CEF realizovať hlavne prostredníctvom centralizovaného priameho a nepriameho riadenia. Možno predpokladať aj prípady spoločného riadenia. Pokiaľ ide o granty, hlavnými prvkami systému vnútornej kontroly sú postupy výberu a hodnotenia návrhov grantov (kontroly *ex ante*), technické kontroly a kontroly finančných transakcií počas riadenia projektov na základe predložených správ a *ex post* audity u príjemcov.

V súvislosti s kontrolnými metódami grantov sa neplánujú veľké zmeny. Odhadujeme, že CEF bude mať podobné charakteristiky rizík a bude sa uplatňovať podobná stratégia kontrol. Preto predpokladáme, že očakávaná úroveň nezhody bude zodpovedať skúsenostiam TEN-TEA získaným pri riadení projektov TEN-T.

Metódy odberu vzoriek pre audity čiastočne využívajú náhodný prístup a čiastočne prístup založený na rizikách. Miera zistených chýb (odporúčané finančné úpravy ako % realizovaných platieb) bola v rokoch 2009 a 2010 nižšia ako 1 %. To možno do určitej miery pripísať zdieľaniu skúseností v rámci ex ante finančného okruhu (prostredníctvom skúseností získaných z auditov v rokoch 2008 a 2009 a technik na prevenciu podvodov). Z dôvodu obmedzenej veľkosti vzorky a kombinovaného prístupu k výberu vzorky (náhodný výber/výber na základe rizika) sa však miera chybovosti nemôže extrapolovať na všetky projekty, ktoré riadi TEN-TEA.

Dohody a rozhodnutia o vykonávaní akcií v rámci CEF zabezpečia dohľad a finančnú kontrolu zo strany Komisie alebo akéhokoľvek zástupcu povereného Komisiou, ako aj audity Dvora audítorov a kontroly na mieste vykonávané Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF) v súlade s postupmi stanovenými v nariadení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 z 11. novembra 1996 o kontrolách a inšpekciách na mieste, vykonávaných Komisiou s cieľom ochrany finančných záujmov Európskych spoločenstiev pred spreneverou a inými podvodmi a v nariadení (ES) č. 1073/1999 Európskeho parlamentu a Rady z 25. mája 1999 o vyšetreniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF).

Pokiaľ ide o zavádzanie finančných nástrojov, vo všetkých dohodách so subjektom, ktorý bol poverený úlohami, alebo s inými zainteresovanými finančnými inštitúciami bude vyslovene uvedené, že Komisia a Dvor audítorov vykonávajú svoje kontrolné právomoci týkajúce sa dokumentov, priestorov a informácií, a to aj takých, ktoré sú uchovávané na elektronických médiách, všetkých tretích strán prijímajúcich finančné prostriedky Únie.

2.2.3. Charakter a intenzita kontrol

Zhrnutie kontrol	Objem v mil. EUR	Počet príjemcov: transakcie (% z celkového počtu)	Hĺbka kontroly * (hodnotenie 1 – 4)	Pokrytie (% hodnoty)
Riadenie akcií od hodnotenia po ex post audity	371**	1) globálne monitorovanie všetkých projektov: 100 %	1	100 %
		2) audit vybraných projektov: 5 %	4	10 %

(**) aproximácia založená na výpočte 9,9 mil. EUR x 7 x 6, kde:

- 9,9 mil. EUR predstavuje ročné administratívne náklady na TEN-TEA pri prevádzkových rozpočtových prostriedkoch v objeme 8 000 mil. EUR
- 7 predstavuje počet rokov MFF,
- 6 predstavuje multiplikátor na dosiahnutie finančného krytia CEF vo výške 50 000 mil. EUR.

2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

Uvedte existujúce a plánované opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam a existujúce a plánované opatrenia ochrany pred podvodmi a nezrovnalosťami.

Komisia zabezpečí, aby počas vykonávania akcií financovaných na základe tohto nariadenia boli finančné záujmy Únie chránené uplatňovaním preventívnych opatrení proti podvodom, korupcii a akýmkoľvek ďalším nezákonným činnostiam, účinnými kontrolami a vymáhaním neoprávnene vyplatených súm a v prípade zistenia nezrovnalostí účinnými, proporcionálnymi a odrádzajúcimi pokutami v súlade s nariadením Rady (ES, Euratom) č. 2988/95, nariadením Rady (Euratom, ES) č. 2185/96 a nariadením (ES) č. 1073/1999 Európskeho parlamentu a Rady.

Komisia alebo jej zástupcovia a Dvor audítorov budú mať právomoc vykonávať audity všetkých príjemcov grantov, dodávateľov a subdodávateľov, ktorí prijali finančné prostriedky Únie, a to na základe dokumentov a na mieste,.

Európsky úrad pre boj proti podvodom (OLAF) je oprávnený vykonávať kontroly a inšpekcie na mieste u hospodárskych prevádzkovateľov priamo alebo nepriamo dotknutých takýmto financovaním v súlade s postupmi uvedenými v nariadení (Euratom, ES) č. 2185/96, s cieľom zistiť, či došlo k podvodu, korupcii alebo akejkoľvek inej nezákonnej činnosti vplyvajúcej na finančné záujmy Európskej únie v súvislosti s dohodou alebo rozhodnutím o grante alebo zmlouvou týkajúcou sa financovania Únie.

GR INFSO, MOVE a ENER prijali a do roku 2013 ešte prijímú stratégie proti podvodom a súvisiace akčné plány na úrovni GR, ktoré pokrývajú celý výdavkový cyklus, zohľadňujú proporcionalitu a pomer nákladov a prínosov opatrení, ktoré sa majú zrealizovať, čím sa umožní vykonať posúdenie rizík programu.

Tri generálne riaditeľstvá zabezpečia, aby ich prístup **k riadeniu rizika podvodov** viedol k určeniu rizikových oblastí výskytu podvodov zohľadňujúc analýzu nákladov a prínosov špecifickú pre jednotlivé sektory vykonanú generálnym riaditeľstvom a pomocou opatrení prevencie podvodov a analýzy rizík OLAF-u.

Zmluvy o grantoch a obstarávaní budú založené na štandardných modeloch, ktorými sa stanoví všeobecne uplatniteľné opatrenia proti podvodom.

Odborné vzdelávanie v oblasti riadenia grantov budú organizovať pracovníci zaoberajúci sa projektmi.

Pokiaľ ide o finančné nástroje, finančné inštitúcie podieľajúce sa na vykonávaní finančných operácií na základe finančného nástroja budú musieť dodržiavať príslušné normy o prevencii prania špinavých peňazí a boji proti terorizmu. Nesmú byť zriadené na území, ktorého jurisdikcia nespolupracuje s Úniou v súvislosti s uplatňovaním medzinárodne dohodnutých daňových noriem.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

(v bežných cenách)

3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky v týchto okruhoch.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo Názov: Transeurópske dopravné siete	DRP/NRP ⁽⁵⁹⁾	krajín EZVO ⁶⁰	kandidátskych krajín ⁶¹	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods.1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
1	06 03 03	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE
1	06 01 04 31	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE
Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo Názov: Transeurópske energetické siete	DRP/NRP ⁽⁶²⁾	krajín EZVO ⁶³	kandidátskych krajín ⁶⁴	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods.1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
1	32 03 02 (TEN-E)	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE
1	32 01 04 XX	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE
Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo Názov: Rámcový program pre konkurencieschopnosť a inovácie – IKT-PSP	DRP/NRP ⁽⁶⁵⁾	krajín EZVO ⁶⁶	kandidátskych krajín ⁶⁷	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods.1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
1	09 03 XX	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE
1	09 01 04 XX	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE

⁵⁹ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁶⁰ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁶¹ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

⁶² DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁶³ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁶⁴ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

⁶⁵ DRP = diferencované rozpočtové prostriedky/NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁶⁶ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁶⁷ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo Názov: Kohézny fond	DRP/NRP ⁽⁶⁸⁾	krajín EZVO ⁶⁹	kandidátskych krajín ⁷⁰	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods.1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
1	13 04 02	DRP	NIE	NIE	NIE	NIE
1	13 01 04 XX	NRP	NIE	NIE	NIE	NIE

- Požadované nové rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [Názov.....]	DRP/NRP	krajín EZVO	kandidátskych krajín	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods.1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
	[XX.YY.YY.YY]		ÁNO/ NIE	ÁNO/ NIE	ÁNO/ NIE	ÁNO/NIE

Cieľom je samostatný rozpočtový riadok pre nástroj Spájame Európu, rozhodne sa o ňom až neskôr.

⁶⁸ DRP – diferencované rozpočtové prostriedky/NRP – nediferencované rozpočtové prostriedky.

⁶⁹ EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

⁷⁰ Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny zo západného Balkánu.

3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Okruh viacročného finančného rámca:	Číslo 1	Názov: Inteligentný a inkluzívny rast
--	---------	---------------------------------------

GR: MOVE			Rok N ⁷¹ 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	SPOLU
• Operačné rozpočtové prostriedky											
Číslo rozpočtového riadka 06 03 03	Závazky	(1)	2427,3	2687,5	3183,2	3471,8	4000,5	4315,2	4401,9		24487,4
	Platby	(2)	0	2099,7	2299,7	2449,7	2599,7	2799,7	2999,7	9239,2	24487,4
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov ⁷²											
Číslo rozpočtového riadka 06.01.04.31(*)		(3)	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1		122,6
Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU	Závazky	=1+1a +3	2440,0	2705,0	3201,0	3490,0	4019,0	4334,0	4421,0	0,0	24610,0
	Platby	=2+2a +3	12,7	2117,2	2317,5	2467,9	2618,2	2818,5	3018,8	9239,2	24610,0

(*) Tieto hodnoty sa vzťahujú na dotácie pre výkonnú agentúru TEN-T a pokrývajú riadenie dopravnej časti CEF a završenie finančnej podpory pre projekty spoločného záujmu v transeurópskej dopravnej sieti z predchádzajúcich programov. Vychádzajú z predpokladaného portfólia 500 projektov.

⁷¹ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

⁷² Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

GR: REGIO			Rok N ⁷³ 2014	Rok N+1 2015	Rok N+2 2016	Rok N+3 2017	Rok N+4 2018	Rok N+5 2019	Rok N+6 2020	> 2020	SI
• Operačné rozpočtové prostriedky											
Číslo rozpočtového riadku 13 04 02	Závazky	(1)	1477,9	1511,9	1544,3	1587,4	1648,9	1693,9	1774		112
	Platby	(2)	0,0	972,9	1102,6	1236,5	1291,7	1373,2	1551,3	3710,1	112
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov ⁷⁴											
Číslo rozpočtového riadku 13 01 04 XX (**)		(3)	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6		4
Rozpočtové prostriedky pre GR REGIO	Závazky	=1+1a +3	1483,0	1517,4	1549,9	1593,3	1655,1	1700,4	1780,6		1
SPOLU	Platby	=2+2a +3	5,1	978,3	1108,3	1242,4	1297,9	1379,7	1557,9	3710,1	1

(**) Dodatočná suma na podporu dotácií pre výkonnú agentúru TEN-T (vytvorí sa nový rozpočtový riadok) s predpokladom, že táto suma bude delegovaná výkonnej agentúre TEN-T. Mali by sa uplatňovať platné predpisy podľa tohto nariadenia pre transeurópske dopravné siete. Otvoria sa špecifické výzvy na predkladanie návrhov na projekty realizujúce základnú sieť výhradne v členských štátoch oprávnených prijímať finančné prostriedky z Kohézneho fondu. Vychádzajú z predpokladaného portfólia približne 160 projektov.

⁷³ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

⁷⁴ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

GR: ENER			Rok N ⁷⁵	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Rok N+4	Rok N+5	Rok N+6	> 2020	SPOLU
			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
• Operačné rozpočtové prostriedky											
Číslo rozpočtového riadku 32 03 02	Závazky	(1)	1029,52 2	1333,02 2	1139,02 2	1319,02 2	1495,02 2	1759,02 2	2271,02 2	0	1034,02
	Platby	(2)	452,542	915,785	1174,82 2	1264,78 2	1353,26 2	1568,94 2	1921,38 2	1694,13 7	1034,02
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov ⁷⁶											
Číslo rozpočtového riadku 3201XX (***)		(3)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	0	15,358
Rozpočtové prostriedky pre GR ENER SPOLU	Závazky	=1+1a +3	1033	1335	1141	1321	1497	1761	2273	0	1034,02
	Platby	=2+2a +3	456,02	917,763	1176,8	1266,76	1355,24	1570,92	1923,36	1694,13 7	1034,02

(***) Tieto rozpočtové prostriedky zahŕňajú výdavky na koordinátorov EÚ. Okrem toho sa môžu týkať aj ACER, ktorá vykonáva úlohy vymedzené v ustanoveniach nariadenia o usmerneniach pre transeurópsku energetickú infraštruktúru na základe ďalšieho rozhodnutia.

GR: INFSO			Rok N ⁷⁷	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Rok N+4	Rok N+5	Rok N+6	> 2020	SPOLU
-----------	--	--	---------------------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	--------	-------

⁷⁵ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

⁷⁶ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

⁷⁷ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

			2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020		
• Operačné rozpočtové prostriedky											
Číslo rozpočtového riadku 0903XX	Závazky	(1)	679,000	843,800	1302,600	1621,400	1734,200	2003,000	2284,000	0	
	Platby	(2)	454,000	683,800	1262,600	1581,400	1719,200	2003,000	2258,000	506,000	
Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov ⁷⁸											
Číslo rozpočtového riadku 090104XX		(3)	2,000	2,200	2,400	2,600	2,800	3,000	3,000	0	
Rozpočtové prostriedky pre GR INFOS SPOLU	Závazky	=1+1a +3	681,000	846,000	1305,000	1624,000	1737,000	2006,000	2287,000	0	
	Platby	=2+2a +3	456,000	686,000	1265,000	1584,000	1722,000	2006,000	2261,000	506,000	

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (*)	Závazky	(4)	4135,82 2	4864,32 2	5624,82 2	6412,22 2	7229,72 2	8077,22 2	8956,92 2	0,000	45301,0 54	
	Platby	(5)	906,542	3699,28 5	4737,12 2	5295,88 2	5672,16 2	6371,64 2	7179,08 2	11439, 34	45301,0 54	
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov SPOLU(*)			(6)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	0	155,946
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1 (*) viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	=4+ 6	4154,00 0	4886,00 0	5647,00 0	6435,00 0	7253,00 0	8101,00 0	8981,00 0	0,000	45457,0 00	
	Platby	=5+ 6	924,720	3720,96 3	4759,30 0	5318,66 0	5695,44 0	6395,42 0	7203,16 0	11439, 337	45457,0 00	

(*) okrem súm z GR REGIO (Kohézny fond)

⁷⁸ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU (**)	Závázky	(4)	5613,72	6376,22	7169,12	7999,62	8878,62	9771,12	10730,9		56539,3
			2	2	2	2	2	2	22	0,000	54
	Platby	(5)	906,542	4672,18	5839,72	6532,38	6963,86	7744,84	8730,38	15149,44	56539,3
				5	2	2	2	2	2		54
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov SPOLU (**)		(6)									
			23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	0	197,346
Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1 (**) viacročného finančného rámca SPOLU	Závázky	=4+ 6	5637,00	6403,30	7196,90	8028,30	8908,10	9801,50	10761,6	0,000	56736,7
			0	0	0	0	0	0	00		00
	Platby	=5+ 6									
			929,820	4699,26	5867,50	6561,06	6993,34	7775,22	8761,06	15149,437	56736,7
				3	0	0	0	0	0		00

(**) vrátane súm z GR REGIO (Kohézny fond)

Ak má návrh/iniciatíva vplyv na viaceré okruhy: (neuplatňuje sa)

• Operačné rozpočtové prostriedky SPOLU	Závázky	(4)									
	Platby	(5)									
• Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov SPOLU		(6)									
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 4 viacročného finančného rámca SPOLU (referenčná suma)	Závázky	=4+ 6									
	Platby	=5+ 6									

Okruh viacročného finančného rámca:	5	„Administratívne výdavky“
--	----------	---------------------------

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

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

(*)GR ENER a GR INFISO predpokladajú aj (čiastočnú) externalizáciu realizácie CEF na agentúry. Sumy a imputácie sa v prípade potreby upravujú podľa výsledkov procesu externalizácie.

Rozpočtové prostriedky OKRUHU 5	(Závazky spolu)	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
--	-----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	----------------

viacročného finančného rámca SPOLU	= Platby spolu)								
---	-----------------	--	--	--	--	--	--	--	--

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		Rok 2014 ⁷⁹	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	> 2020	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 5(*) viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	4176,19 2	4910,69 1	5674,88 9	6464,64 5	7283,50 9	8132,48 2	9013,05 6	0,000	45655,4 64
	Platby	946,912	3745,65 4	4787,18 9	5348,30 5	5725,94 9	6426,90 2	7235,21 6	11439, 337	45655,4 64

(*) okrem súm z GR REGIO (Kohézny fond)

		Rok 2014 ⁸⁰	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	> 2020	SPOLU
Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 5(*) viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	5659,19 2	6427,99 1	2327,88 9	8057,94 5	8057,94 5	9832,98 2	10793,6 56	0,000	56935,1 64
	Platby	952,012	4723,95 4	5895,38 9	6590,70 5	7023,84 9	7806,70 2	8793,11 6	15149, 437	56935,1 64

(**) vrátane súm z GR REGIO (Kohézny fond)

⁷⁹ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

⁸⁰ Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína uskutočňovať.

3.2.2. Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy	Druh ⁸¹	Priemerné náklady	Rok 2014		Rok 2015		Rok 2016		Rok 2017		... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)				SPOLU			
			Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady		
VÝSTUPY																		
↓			Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady
KONKRÉTNE CIELE ⁸² dopravné siete...																		

- Výstup

Očakáva sa, že prispeje k financovaniu investícií v celkovej výške 150 mld. EUR z odhadovaných investícií vo výške **237 618,21 miliónov EUR** plánovaných v zozname predbežne identifikovaných projektov dopravnej infraštruktúry v časti 1 prílohy k nariadeniu o CEF.

– 2 256,9 miliónov EUR finančných prostriedkov EÚ vo finančných nástrojoch generuje vďaka pákovému efektu investície v objeme 40 mld. EUR.

– 11 238,3 miliónov EUR finančných prostriedkov EÚ z Kohézneho fondu generuje vďaka pákovému efektu investície v objeme 11,5 mld. EUR.

– zvyšných 22 230,5 miliónov EUR finančných prostriedkov EÚ generuje vďaka pákovému efektu investície v objeme 98,5 mld. EUR (na

v mil. EUR

**Odhady
investícií pre
predbežne**

⁸¹ Výstupy znamenajú dodané produkty a služby (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

⁸² Ako je uvedené v oddiele 1.4.2. „Konkrétne ciele...“.

**identifikované
projekty v
zozname v
časti 1 prílohy
k nariadeniu o
CEF**

Horizontálne priority	47 500,00
<i>z toho SESAR</i>	30 000,00
1. Baltsko-jadranský koridor	13 353,20
2. Warszawa – Berlin – Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe – Midlands	5 673,00
3. Stredomorský koridor	37 690,00
4. Hamburg – Rostock – Burgas/hranica s Tureckom – Piraeus – Lefkosia	8 037,60
5. Helsinki – Valletta	31 936,00
6. Genova – Rotterdam	15 622,50
7. Lisboa – Strasbourg	17 170,00
8. Dublin – London – Paris – Brussel/Bruxelles	4 582,00
9. Amsterdam – Basel/Lyon – Marseille	12 551,30
10. Koridor Strasbourg – Dunaj	15 939,40
Iné úseky základnej siete	27 563,21
Spolu	237 618,21

Podrobné údaje za koridory budú k dispozícii počas plánovania a realizácie programu.

KONKRÉTNE CIELE energetické siete

- Výstup realizácia 11 prioritných koridorov a oblastí v priemere za 940 514 miliónov EUR na koridor

KONKRÉTNE CIELE telekomunikačné siete⁸³:

⁸³ Konečné rozdelenie medzi rozpočtové prostriedky vynaložené prostredníctvom finančných nástrojov a granty bude závisieť od prijatia finančných nástrojov trhom.

- Výstup	Vyvinuté a zavedené infraštruktúry digitálnych služieb v rámci Európy	Plánuje sa podpora týchto infraštruktúr digitálnych služieb v rámci CEF:	2446,000
		<ul style="list-style-type: none"> • Interoperabilná elektronická identifikácia a preukazovanie totožnosti v Európe; • Európska centrálna platforma na prepojenie európskych obchodných registrov • Elektronické postupy pri založení a prevádzke podnikateľských subjektov v druhej európskej krajine • Interoperabilné služby cezhraničného elektronického obstarávania • Interoperabilné cezhraničné služby elektronického súdnictva • Interoperabilné cezhraničné služby elektronického zdravotníctva • Infraštruktúra pre služby bezpečnejšieho internetu • Kritické informačné infraštruktúry • Prístup k digitálnym zdrojom európskeho dedičstva • Prístup k opakovanému použitiu informácií verejného sektora • Viacjazyčný prístup k online službám • Transeurópske vysokorýchlostné základné prepojenia pre verejné správy • Zavádzanie riešení informačných a komunikačných technológií pre inteligentné energetické siete a pre zabezpečovanie inteligentných energetických služieb 	

- Výstup	Tisícky	0,1	182	321,00	3573	627,800	554	974,60	6269	1 101,400	803	1	927	1	11126	1 955,000	4564	8 021,000
	domácností	8	7	0			7	0			1	411,200	6	630,000			9	
	pripojených																	
	k širokopásmovému internetu																	

Konkrétny cieľ telekomunikácie medzisúčť		679,0 00		843,800		1 302,600		1 621,400		734,20 0		2 003,00 0		2 284,000		10 468,000
NÁKLADY SPOLU																56 539,354

3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

3.2.3.1. Zhrnutie

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

GR MOVE	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	SPOLU
OKRUH 5 viacročného finančného rámca								
Eudské zdroje	4,198	4,516	4,771	5,089	5,280	5,280	5,280	34,414
Ostatné administratívne výdavky	1,100	1,110	1,120	1,230	1,240	1,250	1,260	8,310
OKRUH 5 viacročného finančného rámca medzisúčt	5,298	5,626	5,891	6,319	6,520	6,530	6,54	42,724
Mimo OKRUHU 5⁸⁴ viacročného finančného rámca (*)								
Eudské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky 06 01 04 31	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Ostatné administratívne výdavky 13 01 04 XX	5,1	5,4	5,6	5,9	6,2	6,6	6,6	41,4
Mimo OKRUHU 5(**) viacročného finančného rámca medzisúčt	12,7	17,5	17,8	18,2	18,5	18,8	19,1	122,6
Mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca medzisúčt	17,8	22,9	23,4	24,1	24,7	25,4	25,7	164,0
MOVE(**) SPOLU	17,998	23,126	23,691	24,519	25,02	25,33	25,64	165,324

⁸⁴ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

MOVE SPOLU	23,098	28,526	29,291	30,419	31,22	31,93	32,24	206,724
-------------------	--------	--------	--------	--------	-------	-------	-------	---------

(*)Za predpokladu, že oblasti dopravy a Kohézneho fondu nástroja CEF budú delegované na výkonnú agentúru TEN-T.

(**) okrem 13 01 04 XX – Kohézny fond

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

GR ENER	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	Spolu
OKRUH 5 (*) viacročného finančného rámca								
Eudské zdroje	5,406	6,233	7,123	7,315	7,315	7,506	7,506	48,404
Ostatné administratívne výdavky	0,171	0,171	0,171	0,471	0,171	0,171	0,471	1,797
OKRUH 5 viacročného finančného rámca medzisúčtet	5,577	6,404	7,294	7,786	7,486	7,677	7,977	50,201
Mimo OKRUHU 5⁸⁵ viacročného finančného rámca								
Eudské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky (**)	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
Mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca medzisúčtet	3,478	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	1,978	15,346
ENER SPOLU	9,055	8,382	9,272	9,764	9,464	9,655	9,955	65,547

(*) GR ENER predpokladá (čiastočnú) externalizáciu realizácie CEF na agentúry. Sumy a imputácie sa v prípade potreby upravujú podľa výsledkov procesu externalizácie.

(**) Tieto rozpočtové prostriedky zahŕňajú výdavky na koordinátorov EÚ. Okrem toho sa môžu týkať aj ACER, ktorá vykonáva úlohy vymedzené v ustanoveniach nariadenia o usmerneniach pre transeurópsku energetickú infraštruktúru na základe ďalšieho rozhodnutia.

⁸⁵ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

GR INFSO	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020	SPOLU
OKRUH 5 (*) viacročného finančného rámca								
Eudské zdroje	11,117	12,451	14,484	15,310	16,263	17,025	17,279	103,929
Ostatné administratívne výdavky	0,2	0,21	0,22	0,23	0,24	0,25	0,26	1,61
OKRUH 5 viacročného finančného rámca medzisúčet	11,317	12,661	14,704	15,540	16,503	17,275	17,539	105,539
Mimo OKRUHU 5⁸⁶ viacročného finančného rámca								
Eudské zdroje								
Ostatné administratívne výdavky	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
Mimo OKRUHU 5 viacročného finančného rámca medzisúčet	2	2,2	2,4	2,6	2,8	3	3	18
INFSO SPOLU	13,317	14,861	17,104	18,140	19,303	20,275	20,539	123,539

(*) GR INFSO predpokladá (čiastočnú) externalizáciu realizácie CEF na agentúry. Sumy a imputácie sa v prípade potreby upravujú podľa výsledkov procesu externalizácie.

Administratívne rozpočtové prostriedky MFF Okruhu 5 SPOLU	22,192	24,691	27,889	29,645	30,509	31,482	32,056	198,464
Administratívne rozpočtové prostriedky MFF mimo Okruhu 5 SPOLU (*)	18,178	21,678	22,178	22,778	23,278	23,778	24,078	155,946
Administratívne rozpočtové prostriedky MFF mimo Okruhu 5 SPOLU	23,278	27,078	27,778	28,678	29,478	30,378	30,678	197,346

⁸⁶ Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií Európskej únie (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

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

(*) okrem 13 01 04 XX – Kohézny fond

3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Odhady sú vyjadrené v jednotkách ekvivalentu plného pracovného času

<i>GR MOVE</i>	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							
06 01 01 01 (sídlo a zastúpenia Komisie)	26	28	29	31	32	32	32
XX 01 01 02 (delegácie)							
06 01 05 01 (nepriamy výskum)							
10 01 05 01 (priamy výskum)							
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)⁸⁷							
06 01 02 01 (ZZ, PADZ, VNE, z celkového finančného krytia)	14	15	17	18	19	19	19
XX 01 02 02 (ZZ, PADZ, PED, MZ a VNE v delegáciách)							
XX 01 04 yy ⁸⁸							
06 01 05 02 (ZZ, PADZ, VNE – nepriamy výskum)							
10 01 05 02 (ZZ, PADZ, VNE – priamy výskum)							
Iné rozpočtové riadky (uved'te)							
MOVE SPOLU	40	43	46	49	51	51	51

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania

⁸⁷ ZZ = zmluvný zamestnanec; PADZ = pracovníci agentúr dočasného zamestnávania; PED = pomocný expert v delegácii; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert.

⁸⁸ Pod stropom pre externých zamestnancov z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení. Sumy a imputácie sa budú upravovať v závislosti od výsledkov plánovaného procesu externalizácie.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Tvorba politiky a stratégií, riadenie a kontrola programov, výber projektov, koordinácia a spolupráca so všetkými zainteresovanými subjektmi na úrovni programov [ministerstvá, iné GR, európske inštitúcie, medzinárodné banky (napr. EIB), dohľad a kontrola pridružených agentúr (externí zamestnanci)].
Externí zamestnanci	Riadenie informačného systému TENtec: zhromažďovanie technických, finančných a geografických údajov pre analýzu, riadenie programu a politické rozhodovanie o programe.

Odhady sa vyjadrujú v jednotkách ekvivalentu plného pracovného času

<i>GR ENER</i>	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)							

(sídlo a zastúpenia 34 39 45 45 45 46 46

2 (delegácie)

(nepriamy výskum)

(priamy výskum)

• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)⁸⁹							
---	--	--	--	--	--	--	--

(ZZ, PADZ, VNE, 17 20 22 25 25 26 26
finančného krytia)

2 (ZZ, PADZ, PED,
v delegáciách)

XX 01 04 yy ⁹⁰	– sídlo ⁹¹						
	– delegácie						

2 (ZZ, PADZ, VNE –
výskum)

(ZZ, PADZ, VNE –
výskum)

ové riadky (uved'te)

LU 51 59 67 70 70 72 72

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania

⁸⁹ ZZ = zmluvný zamestnanec; PADZ = pracovníci agentúr dočasného zamestnávania; PED = pomocný expert v delegácii; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert.

⁹⁰ Pod stropom pre externých zamestnancov z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

⁹¹ Najmä pre štrukturálne fondy, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európsky fond pre rybné hospodárstvo (EFRH).

zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení. Sumy a imputácie sa budú upravovať v závislosti od výsledkov plánovaného procesu externalizácie.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	<ul style="list-style-type: none">– podpora regionálnych a tematických fór pri určovaní projektov spoločného záujmu,– postup výberu,– riadenie ročných výziev na predkladanie návrhov a výber projektov pre finančnú podporu EÚ,– finančný a projektový manažment,– hodnotenia.
Externí zamestnanci	<ul style="list-style-type: none">– podpora regionálnych a tematických fór pri určovaní projektov spoločného záujmu,– postup výberu,– riadenie ročných výziev na predkladanie návrhov a výber projektov pre finančnú podporu EÚ,– finančný a projektový manažment,– hodnotenia.

<i>GR INFSO</i>		Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017	Rok 2018	Rok 2019	Rok 2020
• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)								
09 01 01 01 (sídlo a zastúpenia Komisie)		83	93	108	114	121	127	129
XX 01 01 02 (delegácie)								
XX 01 05 01 (nepriamy výskum)								
10 01 05 01 (priamy výskum)								
• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)⁹²								
09 01 02 01 (ZZ, PADZ, VNE, z celkového finančného krytia)		9	10	12	13	14	14	14
XX 01 02 02 (ZZ, PADZ, PED, MZ a VNE v delegáciách)								
XX 01 04 yy ⁹³	– sídlo ⁹⁴							
	– delegácie							
XX 01 05 02 (ZZ, PADZ, VNE – nepriamy výskum)								
10 01 05 02 (ZZ, PADZ, VNE – priamy výskum)								
Iné rozpočtové riadky (uved'te)								
SPOLU		92	103	120	127	135	141	143

XX predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení. Sumy a imputácie sa budú upravovať v závislosti od výsledkov plánovaného procesu externalizácie.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Koordinácia politiky a stratégií, riadenie programov, riadenie projektov a grantov							
Externí zamestnanci	Riadenie projektov a grantov							
Odhadované potreby ľudských zdrojov spolu	183	205	233	246	256	264	266	

⁹² ZZ = zmluvný zamestnanec; PADZ= pracovníci agentúr dočasného zamestnávania; PED = pomocný expert v delegácii, MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert.

⁹³ Pod stropom pre externých zamestnancov z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

⁹⁴ Najmä pre štrukturálne fondy, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európsky fond pre rybné hospodárstvo (EFRH).

3.2.4. Súlad s viacročným finančným rámcom na roky 2014 – 2020

- Návrh/iniciatíva je v súlade s viacročným finančným rámcom na roky 2014 – 2020.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Vysvetlite požadovanú zmenu v plánovaní a uveďte príslušné rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

Neuplatňuje sa.

- Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca⁹⁵.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

Neuplatňuje sa.

3.2.5. Účasť tretích strán na financovaní

- Návrh/iniciatíva nebude zahŕňať spolufinancovanie tretími stranami.
- Návrh/iniciatíva bude zahŕňať spolufinancovanie tretími stranami, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)			Spolu
Uveďte spolufinancujúci subjekt								
Spolufinancované prostriedky SPOLU								

⁹⁵ Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- Návrh/iniciatíva má finančný vplyv na príjmy, ako sa uvádza v nasledujúcej tabuľke:
 - vplyv na vlastné zdroje
 - vplyv na rôzne príjmy

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúcom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy ⁹⁶					
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6)	
Článok								

V prípade rôznych pripísaných príjmov, na ktoré bude mať návrh/iniciatíva vplyv, uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Určí sa neskôr (Príjmy vytvorené finančnými nástrojmi sa opakovane použijú v priebehu životnosti programu a nakoniec sa prevezmú ako príjmy spolu so základnou sumou na konci programu.)

Uveďte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

⁹⁶ Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 25 % nákladov na výber.

