

Stanovisko Výboru regiónov „Nástroj ‚Spájame Európu‘ “

(2012/C 277/12)

VÝBOR REGIÓNOV

- pripomína význam európskej politiky v oblasti dopravy, energetiky a telekomunikácií ako kľúčového nástroja na zabezpečenie vyššej konkurencieschopnosti miest a regiónov a prínosu k hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti v rámci EÚ;
- podporuje vytvorenie nového nástroja „Spájame Európu“ ako spoločného právneho rámca a tiež ako jediného nástroja na financovanie v sektore dopravy, energetiky a telekomunikácií;
- víta zameranie na doplnenie chýbajúcich prepojení, odstránenie problémových miest a zabezpečenie primeraných cezhraničných spojení, ako aj zavedenie inovatívnych finančných nástrojov s cieľom zabezpečiť čo najvyšší stimulačný účinok verejných výdavkov a dosiahnutie väčšieho prínosu pre občanov EÚ;
- požaduje, aby sa implementácia uskutočnila v úzkej spolupráci s členskými štátmi, miestnymi a regionálnymi orgánmi a miestnymi subjektmi v súlade so zásadou subsidiarity;
- domnieva sa, že implementácia by mala byť tiež v súlade s cieľmi stratégie Európa 2020 a politiky súdržnosti, ako aj s fondmi politiky súdržnosti, s ktorými by sa mala zároveň dopĺňať;
- požaduje, aby boli finančné prostriedky spravodlivo rozdeľované medzi všetky členské štáty a regióny EÚ a aby sa pritom zohľadňovali špecifické územné podmienky EÚ;
- žiada Komisiu, aby objasnila, že v prípade 10 miliárd EUR, ktoré majú byť prevedené z Kohézneho fondu, sa dodržiava nariadenie o Kohéznom fonde, vrátane národných kvót platných pre členské štáty.

Spravodajca	Ivan ŽAGAR (SI/EES), starosta mesta Slovenska Bistrica
Referenčné dokumenty	Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o zriadení nástroja „Spájame Európu“ COM(2011) 665 final/3 – 2011/0302 (COD) Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1639/2006/ES, ktorým sa ustanovuje rámcový program pre konkurencieschopnosť a inovácie (2007 – 2013), a nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 680/2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí COM(2011) 659 final/2 – 2011/0301 (COD)

I. POLITICKÉ ODPORÚČANIA

VÝBOR REGIÓNOV

Všeobecné hodnotenie

1. pripomína, že európska politika v oblasti dopravy, telekomunikácií a digitálnych zariadení by sa mala považovať za kľúčový nástroj na zabezpečenie vyššej konkurencieschopnosti miest a regiónov, voľného pohybu tovaru a osôb, integrácie jednotného trhu a hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti EÚ a jej spojenia so zvyškom sveta;

2. víta potenciálnu úlohu nástroja „Spájame Európu“ pri podpore rastu a zamestnanosti a zvyšovaní konkurencieschopnosti Európy⁽¹⁾ a súhlasí s tým, že sa Komisia zameriava na doplnenie chýbajúcich prepojení, odstránenie problémových miest a zabezpečenie primeraných cezhraničných spojení;

3. podporuje vytvorenie nového nástroja „Spájame Európu“ (Connecting Europe Facility – CEF) ako spoločného právneho rámca a tiež ako nástroja na financovanie v sektore dopravy, energetiky a telekomunikácií;

4. požaduje, aby sa implementácia uskutočnila v úzkej spolupráci s členskými štátmi, miestnymi a regionálnymi orgánmi a miestnymi subjektmi v súlade so zásadou subsidiarity;

5. požaduje transparentnejší, koherentnejší a zjednodušený prístup k financovaniu EÚ, ktorý by bol schopný prilákať financovanie zo strany súkromného sektora, čo je v dnešných časoch nevyhnutné v záujme dosiahnutia cieľov EÚ;

6. domnieva sa, že implementácia nástroja „Spájame Európu“ by mala prispieť aj k posilneniu cieľov hospodárskej, sociálnej

a územnej súdržnosti a mala by byť prepojená s fondmi politiky súdržnosti tak, aby sa navzájom dopĺňali a boli vo vzájomnom súlade;

7. víta návrh Komisie vyčleniť 10 miliárd EUR z Kohézneho fondu do nástroja CEF na podporu koordinovanej realizácie projektov dopravnej infraštruktúry na základnej sieti TEN-T v členských štátoch podporovaných v rámci politiky súdržnosti. Zdôrazňuje, že je potrebné v maximálnej miere rešpektovať národné pridelovanie prostriedkov z Kohézneho fondu, aby sa zabezpečili priaznivé podmienky finančnej podpory poskytovanej z Kohézneho fondu na všetky druhy oprávnených projektov, vrátane cezhraničných cestných projektov;

8. domnieva sa, že projekty v rámci nástroja „Spájame Európu“ by mali sledovať priority inteligentného, inkluzívneho a udržateľného rastu, t. j. ciele stratégie Európa 2020;

9. zdôrazňuje, že pre mnohé členské štáty je ťažké, aby samy rozvíjali zložité projekty v oblasti cezhraničnej dopravnej infraštruktúry, kým na úrovni EÚ nadobudla kritický rozsah potreba väčšej synergie rôznych finančných programov a sektorov politiky, ktorou sa má zabezpečiť čo najvyšší stimulačný účinok verejných výdavkov, čo by malo pre občanov EÚ väčší prínos;

Právny rámec

Nástroj „Spájame Európu“ – všeobecné súvislosti

10. podporuje vytvorenie nového nástroja „Spájame Európu“ ako spoločného právneho rámca a tiež ako jediného nástroja na financovanie v sektore dopravy, energetiky a telekomunikácií;

11. podčiarkuje, že v rámci projektov v oblasti dopravy by sme mali zväziť ich prepojenie s inými druhmi dopravy v dopravných uzloch, napr. s leteckou dopravou, metrom atď. Musí sa zabezpečiť prístup k rýchlej širokopásmovej sieti a službám, najmä v oblastiach, ktoré nie sú komerčne atraktívne, ako sú vidiecke oblasti s nízkou hustotou obyvateľstva, kde IKT

⁽¹⁾ Táto úloha sa zdôrazňuje v záveroch Európskej rady z 28. – 29. júna 2012 („Príspevok európskych politík k rastu“, s. 11).

môžu uľahčiť poskytovanie verejných služieb a prispieť k udržaniu vidieckeho obyvateľstva a k územnej súdržnosti;

12. uvítal by, keby sa objasnil prístup k regiónom s rôznym indexom rozvoja tak, aby sa odrážali špecifické územné podmienky EÚ, vrátane regiónov závažne a trvalo znevýhodnených demografickými a prírodnými podmienkami a najvzdialenejších regiónov, a aby sa regióny Európy zahrnuli vyváženým spôsobom;

Sektorové ciele

13. je naklonený úsiliu o podporu ekologických a udržateľných dopravných systémov, najmä železničnej a námornej dopravy, ktoré sú efektívnymi a konkurencieschopnými spôsobmi dopravy a mali by mať k dispozícii vhodnú infraštruktúru a organizované služby. Aby sa zabezpečilo dobré fungovanie týchto udržateľných spôsobov dopravy, musia sa tiež rozvíjať vnútrozemské logistické uzly, ktoré umožnia optimálnu intermodálnu výmenu a efektívnosť systému ako celku;

14. domnieva sa, že sa musí náležitým spôsobom zohľadniť osobitná situácia rôznych oblastí EÚ, vrátane regiónov v nových členských štátoch, kde bola doteraz infraštruktúra slabá rozvinutá a chýbalo jej dostatočné finančné zabezpečenie, predovšetkým tam, kde to má na regionálnej úrovni veľký prínos, ako napr. v cezhraničnej doprave;

15. zdôrazňuje, že je potrebné podporovať prepojenie energetických sietí a fungovanie vnútorného energetického trhu v EÚ, ako aj uznať energetickú nezávislosť EÚ za jednu z hlavných priorit tohto nástroja a zvýšiť bezpečnosť zásobovania;

16. poukazuje na skutočnosť, že investície do širokopásmovej telekomunikačnej siete a platforiem s infraštruktúrou digitálnych služieb majú rozhodujúci význam z hľadiska plnenia digitálnej agendy EÚ a dosiahnutia cieľov stratégie Európa 2020, ako aj poskytovania európskych verejných služieb;

Rozpočtové otázky

17. víta vytvorenie nástroja CEF a jeho finančných zdrojov, ktoré nemožno spochybňovať, ak sa má zachovať jeho účinnosť a stimulačný účinok na ostatné verejné a súkromné finančné zdroje. Varuje však pred akýmkoľvek pokusom, ktorý by mohol byť na škodu štrukturálnym fondom;

18. vzhľadom na situáciu na finančných trhoch má obavy, pokiaľ ide o očakávaný dosah a stimulačný účinok finančných opatrení CEF na regionálne a miestne verejné financovanie plánované na investície v oblasti infraštruktúry;

19. požaduje, aby boli finančné prostriedky spravodlivo rozdeľované medzi všetky členské štáty a regióny EÚ a aby sa pritom brala do úvahy kvalita a pridaná hodnota projektov financovaných z nástroja CEF v oblasti dopravných, energetických a telekomunikačných sietí pre najslabšie regióny, vrátane tých, ktoré sú závažne a trvalo znevýhodnené geografickými a prírodnými podmienkami alebo majú veľmi nízku hustotu obyvateľstva, a ostrovných, cezhraničných a horských regiónov, a mala by sa dôkladne zvážiť účinnosť a stimulačný účinok navrhovaných projektov;

20. žiada Komisiu, aby objasnila, že v prípade 10 miliárd EUR, ktoré majú byť prevedené z Kohézneho fondu, sa dodržiava nariadenie o Kohéznom fonde, vrátane národných kvót platných pre členské štáty;

21. kládne dôraz na to, aby sa pravidlá oprávnenosti rozšírili vo vzťahu k administratívnym nákladom;

Formy financovania a finančné ustanovenia

22. je za transparentnejší, koherentnejší a zjednodušený prístup k financovaniu EÚ s cieľom prilákať financovanie zo strany súkromného sektora. Požaduje preto zaradenie administratívnych nákladov medzi oprávnené výdavky, aby sa tak dali účinnejšie dosiahnuť stanovené ciele, a zdôrazňuje, že nové zdroje financovania nesmú žiadnym spôsobom nahradiť tradičné financovanie EÚ, ale ho len dopĺňať;

23. víta zavedenie inovatívnych finančných nástrojov, predovšetkým využívanie európskych projektových dlhopisov, ktoré pomôžu prilákať súkromných investorov a podnetia vytváranie verejno-súkromných partnerstiev v EÚ. Vzhľadom na situáciu na finančných trhoch by mala za tieto dlhopisy ručiť Komisia;

24. žiada Komisiu, aby navrhla opatrenia na budovanie kapacít na využívanie inovatívnych finančných nástrojov s cieľom podporiť zapojenie orgánov verejnej moci, ktoré nemajú požadovanú odbornosť, najmä na regionálnej a miestnej úrovni. Víta, že 6. júla 2012 bolo prijaté nariadenie, ktorým sa otvára pilotná fáza (2012 – 2013) iniciatívy EÚ týkajúcej sa dlhopisov na financovanie projektov, s cieľom mobilizovať až 4,5 miliardy EUR zo súkromného sektora na financovanie kľúčových strategických projektov v oblasti infraštruktúry⁽²⁾. Podporuje myšlienku, že ak bude pilotná fáza úspešná, bude po nej v rokoch 2014 – 2020 nasledovať prevádzková fáza v rámci nástroja „Spájame Európu“;

Granty

25. víta pracovné programy ako nástroje využívajúce formu grantov, ktoré sa používajú na osobitné opatrenia;

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení a dopĺňa rozhodnutie č. 1639/2006/ES, ktorým sa ustanovuje rámcový program pre konkurencieschopnosť a inovácie (2007 – 2013), a nariadenie (ES) č. 680/2007, ktorým sa ustanovujú všeobecné pravidlá udeľovania finančnej pomoci Spoločenstva v oblasti transeurópskych dopravných a energetických sietí.

26. konštatuje, že oprávnenosť výdavkov, ako ju definuje CEF, môže byť limitujúcim faktorom pri realizácii projektov. Mala by sa preto upraviť, pokiaľ ide o dátumy oprávnenosti a konkrétne položky oprávnených nákladov, ako sú náklady na prípravu, nenávratná DPH, nákup pôdy;

27. je znepokojený skutočnosťou, že všetky návrhy na granty budú podliehať jedine súhlasu členských štátov. Výbor regiónov preto požaduje, aby boli v prípade potreby a v súlade so svojimi právnymi kompetenciami miestne a regionálne orgány súčasťou postupu výberu;

28. poukazuje na to, že vzhľadom na situáciu, ktorej v súčasnosti čelia miestne a regionálne orgány, príjemcovia nebudú schopní začať práce načas. Ustanovenia týkajúce sa zrušenia projektov by preto nemali byť nadmerne obmedzujúce a mali by umožniť trojročné obdobie namiesto dvojročného, ktoré navrhuje Komisia;

Verejné obstarávanie

29. pripomína, že 10 miliárd EUR, ktoré majú byť vyčlenené z Kohézneho fondu, sa bude spravovať podľa pravidiel priameho hospodárenia, a nie prístupom založeným na poradi, v akom sú žiadosti doručené. Zdôrazňuje, že prístupom založeným na poradi, v akom sú žiadosti doručené, sa môže riskovať, že sa zvýrazní nerovnováha medzi krajinami EÚ podporovanými v rámci politiky súdržnosti, ktoré viac čelia ťažkostiam súvisiacim s administratívnymi, personálnymi a finančnými podmienkami, čo by mohlo niektorým členským štátom a regiónom znemožniť predloženie kvalitatívne vypracovaných projektov;

30. navrhuje, aby pravidlá oprávnenosti pre čerpanie 10 miliárd EUR, ktoré majú byť prevedené z Kohézneho fondu, boli v súlade s nariadením týkajúcim sa tohto fondu;

Finančné nástroje

31. bez toho, aby bola dotknutá otázka právomocí, výbor žiada, aby finančná podpora projektov na úrovni nižšej, ako sú transeurópske siete, zodpovedala zásade subsidiarity;

Programovanie, vykonávanie a kontrola

32. podporuje viacročné pracovné programy, ktoré budú oznámené všetkým príslušným stranám. V súlade so zásadami viacúrovňového riadenia by mali byť do vypracúvania pracovných programov zapojení partneri na všetkých úrovniach;

Viacúrovňové riadenie

33. podčiarkuje, že miestne a regionálne orgány nesú právnu zodpovednosť za mnohé oblasti, na ktoré sa CEF vzťahuje,

a navrhované opatrenia na financovanie transeurópskej dopravnej, energetickej a telekomunikačnej infraštruktúry majú na tieto orgány priamy vplyv. Z tohto dôvodu je úplne nevyhnutné, aby sa dodržiavali zásady viacúrovňového riadenia s cieľom zabezpečiť vyvážený územný rozvoj;

34. domnieva sa, že návrh nástroja CEF nevyvoláva žiadne otázky týkajúce sa jeho súladu so zásadou subsidiarity⁽³⁾. Pripomína, že vzhľadom na svoj rozsah a vplyv môžu mať projekty CEF nadnárodný rozmer, a preto ich treba realizovať na najvhodnejšej úrovni: EÚ, národnej, regionálnej alebo miestnej;

35. trvá na tom, že regionálne a miestne orgány a iné zainteresované strany musia byť zapojené do procesu prijímania rozhodnutí a plánovania v rámci členských štátov v súvislosti s informatívnym zoznamom projektov, ktoré by sa potenciálne mohli financovať v rámci CEF;

36. trvá na tom, že miestne a regionálne orgány by mali byť čo najskôr informované o návrhoch CEF a aktívne podporované v tom, aby ich začlenili do prípravy projektov a územných stratégií rozvoja. Dôležité je aj to, aby všetky zainteresované strany v jednotlivých regiónoch spolupracovali na príprave a realizácii budúcich projektov CEF;

37. zastáva názor, že do konca roku 2012 je potrebné vypracovať strategické opatrenia na povzbudenie regionálnych a národných orgánov k tomu, aby vyhotovili zoznamy navrhovaných investícií v oblasti energetiky a telekomunikácií, pretože len tak sa členským štátom ponechá dostatočný časový priestor na prípravu projektovej dokumentácie;

Riadenie a implementácia

38. zdôrazňuje, že v odvetví nových technológií (napr. infraštruktúra pre alternatívne palivá) sú prekážky vstupu väčšie než v prípade tradičnej infraštruktúry, ako je cestná a železničná infraštruktúra, a preto treba umožniť poskytovanie grantov až do výšky 50 % namiesto 20 %;

39. podčiarkuje, že implementácia nástroja „Spájame Európu“ prostredníctvom výkonnej agentúry Európskej komisie ako riadiaceho orgánu by sa mala uskutočňovať v úzkej spolupráci s inými príslušnými orgánmi verejnej správy. Treba predísť dodatočným nákladom súvisiacim so zriadením a činnosťou takejto agentúry;

40. zdôrazňuje, že je potrebné stanoviť pravidlá upravujúce finančné prostriedky CEF pre prípad, keď jednotliví partneri z rôznych členských štátov nebudú schopní dosiahnuť dohodu týkajúcu sa implementácie určitého projektu;

⁽³⁾ Stanovisko Výboru regiónov k CEF zohľadňuje konzultáciu so sieťou na monitorovanie subsidiarity Výboru regiónov. Správa z konzultácie je dostupná na internetovej stránke VR: <http://extranet.cor.europa.eu/subsidiarity/Pages/default.aspx>.

41. navrhuje preto, aby Komisia preskúmala využiteľnosť EZÚS pri riešení možných ťažkostí s implementáciou cezhraničných projektov, ktoré by mohli nastať v dôsledku rozdielnych vnútroštátnych právnych predpisov a kombinovania rôznych finančných zdrojov definovaných v rozličných nariadeniach;

Súlad s inými politikami EÚ – politika súdržnosti

42. vyzdvihuje potrebu zabezpečiť celkový súlad medzi projektmi financovanými prostredníctvom štrukturálnych fondov, Kohézneho fondu a CEF a tiež očakávaný vplyv CEF na malé projekty;

43. žiada Komisiu, aby stanovila jasné opatrenia, ktoré by garantovali koordináciu a súlad medzi nariadeniami týkajúcimi sa štrukturálnych fondov, najmä pokiaľ ide vypracovanie návrhu spoločného strategického rámca a zmlúv o partnerstve, ale tiež v súvislosti s pravidlami oprávnenosti a možným prekryvaním sa financovaných projektov;

44. upriamuje pozornosť na vplyv CEF na územné plánovanie i regionálne a miestne rozvojové stratégie. Podporuje opatrenia na budovanie kapacít s cieľom napomôcť regionálne a miestne orgány v tom, aby boli čo najlepšie pripravené na predkladanie kvalitne vypracovaných projektov, ktoré sa majú financovať pomocou CEF;

45. trvá na tom, že operačné programy a pravidlá na programové obdobie 2014 – 2020 musia byť schválené včas, aby sa začiatkom roku 2014 mohlo začať s realizáciou projektov;

Všeobecné a záverečné ustanovenia

46. podporuje návrh Komisie zamerať sa viac na výsledky prostredníctvom jasných a merateľných cieľov a ukazovateľov výsledkov, ktoré by boli stanovené vopred. Malo by sa stanoviť niekoľko jasných a spoľahlivých ukazovateľov, ktoré by mali byť všeobecné, spravodlivé, primerané a založené na zásade rovnakého zaobchádzania. Miestne a regionálne orgány preto budú musieť mať k dispozícii nástroje strategického plánovania s cieľom vyhnúť sa ďalšej administratívnej záťaži súvisiacej s podávaním správ. Navyše je potrebné vykonať dodatočné hodnotenie zahŕňajúce vplyv na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť;

47. žiada, aby členské štáty viac využívali technickú pomoc dostupnú pre operačné programy, a to s cieľom zlepšiť schopnosť miestnych a regionálnych orgánov a iných účastníkov čerpať finančné prostriedky EÚ. V rámci nástroja CEF je obzvlášť dôležité, aby aj menej rozvinuté členské štáty vypracúvali kvalitné projekty s podporou zdrojov technickej pomoci, a pri podávaní žiadosti v rámci výzvy na predkladanie návrhov na spolufinancovanie EÚ teda mohli byť rovnocenným kandidátom v porovnaní s ostatnými členskými štátmi;

48. požaduje podrobnejšiu definíciu, pokiaľ ide o prípravu projektovej dokumentácie, vypracúvanie projektov, iniciovanie postupov a prihlášky jednotlivých účastníkov (deľba úloh medzi ústrednými, regionálnymi a miestnymi orgánmi) v rámci nástroja CEF.

II. ODPORÚČANÉ ZMENY A DOPLNENIA

COM(2011) 665 final/3

Pozmeňovací návrh 1

Vložiť nové odôvodnenie za odôvodnenie 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
	<p><u>Uvedený mechanizmus sa tiež rozhodným spôsobom zasadí za projekty, ktoré uprednostňujú nákladné železničné infraštruktúry ako prvok na prepojenie prístavov a multimodálnych platforiem a na vytvorenie štruktúry území, najmä v hospodárskej, sociálnej a územnej oblasti, čo nepochybne umožní lepší prístup na rozvíjajúce sa trhy. Tieto elektrifikované železničné siete vo veľkej miere prispievajú k úsporám energie, vďaka svojej univerzálnosti z hľadiska pripojenia na rôzne zdroje energie umožňujú znížiť závislosť od externých dodávok energie a prispievajú tiež k environmentálnej udržateľnosti, pretože sú v priamom súlade s cieľmi stratégie Európa 2020.</u></p>

Zdôvodnenie

Sociálna a územná súdržnosť v Európe je vo veľkej miere závislá od schopnosti EÚ dosiahnuť rovnováhu medzi jednotlivými územnými celkami a udržiavať medzi nimi prvotriedne prepojenie. Vytváranie štruktúry európskeho územia pomocou rozsiahlych dopravných sietí, ktoré sú udržateľné z environmentálneho hľadiska, musí zohľadniť nielen potrebu prepojiť už rozvinuté oblasti: komunikačné osi musia samy osebe slúžiť ako základné nosné prvky, ktoré oživia sociálne a hospodársky najviac znevýhodnené oblasti. Zavedenie mechanizmov na prepojenie Európy musí byť tiež kľúčovým prvkom pre územné plánovanie a dosiahnutie rovnováhy medzi regiónmi.

Pozmeňovací návrh 2

Článok 3 písm. a)

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
(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. (...)	(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. <u>Platí to najmä v menej rozvinutých regiónoch a členských štátoch a v regiónoch, ktorých HDP na obyvateľa v rokoch 2007 – 2013 bolo nižšie ako 75 % priemeru EÚ 25 v referenčnom období, no ktorých HDP na obyvateľa je nad úrovňou 75 % priemerného HDP v EÚ 27, ako aj v regiónoch závažne a trvalo znevýhodnených demografickými a prírodnými podmienkami.</u> (...)

Zdôvodnenie

Pozri bod 12.

Pozmeňovací návrh 3

Článok 5 ods. 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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. (...)	2. Finančné krytie nástroja „Spájame Európu“ sa môže vzťahovať na výdavky súvisiace s prípravnými, monitorovacími, kontrolnými, audítorskými, a hodnotiacimi akciami <u>a na administratívne náklady</u> , 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. (...)

Zdôvodnenie

Pozri bod 22.

Pozmeňovací návrh 4

Článok 7 ods. 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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:	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:

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
(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];	(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];	(b) <u>akcie realizujúce komplexnú sieť podľa kapitoly II nariadenia o TEN-T, keď tieto akcie prispievajú k uľahčeniu cezhraničnej dopravy alebo odstráneniu problematických miest a tiež keď prispievajú k rozvoju základnej siete;</u>
(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];	(bc) štúdie pre projekty spoločného záujmu vymedzené v článku 8 ods. 1 písm. b) a c) 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];	(ed) akcie podporujúce projekty spoločného záujmu vymedzené v článku 8 ods. 1 písm. a) a d) nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
(e) akcie podporujúce služby nákladnej dopravy v súlade s článkom 38 nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];	(de) akcie podporujúce systémy riadenia dopravy v súlade s článkom 37 nariadenia (EÚ) č. XXXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
(f) akcie na zníženie hluku zo železničnej nákladnej dopravy úpravou existujúcich koľajových vozidiel;	(ef) akcie podporujúce služby nákladnej dopravy v súlade s článkom 38 nariadenia (EÚ) č. XXX/2012 [usmernenia pre TEN-T];
(g) akcie na podporu programu.	(fg) akcie na zníženie hluku zo železničnej nákladnej dopravy <u>zakúpením nových koľajových vozidiel a úpravou existujúcich koľajových vozidiel;</u>
[...]	(gh) akcie na podporu programu.

Pozmeňovací návrh 5

Článok 7 ods. 4

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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.	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. <u>Dostupné prostriedky môžu najmä členské štáty a regióny využívať na finančné zabezpečenie programov podpory širokopásmového pripojenia.</u>

Zdôvodnenie

V článku 2 ods. 9 návrhu nariadenia sa uvádza, že ako (priami) príjemcovia finančnej pomoci prichádzajú do úvahy aj verejné subjekty. Túto skutočnosť treba privítať. Dostupné prostriedky by mali mať k dispozícii aj členské štáty a regióny, aby finančne zabezpečili programy podpory širokopásmového pripojenia.

Pozmeňovací návrh 6

Článok 8 ods. 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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].	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]. <u>Náklady na vypracovanie preklenujúcich projektov z rokov 2007 – 2013 sa považujú za oprávnené.</u>

Zdôvodnenie

Pozri bod 26

Pozmeňovací návrh 7

Článok 8 ods. 6

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
Výdavky súvisiace s nákupom pôdy nepredstavujú oprávnené náklady.	Výdavky súvisiace s nákupom pôdy ne predstavujú oprávnené náklady <u>do výšky 10 % celkových investícií do projektu.</u>

Zdôvodnenie

Pozri bod 26.

Pozmeňovací návrh 8

Článok 8 ods. 7

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
DPH nepredstavuje oprávnené náklady.	<u>Nenávratná DPH</u> ne predstavuje oprávnené náklady.

Zdôvodnenie

Pozri bod 26.

Pozmeňovací návrh 9

Článok 9 ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
Návrhy môže predkladať jeden alebo viac členských štátov, medzinárodných organizácií, spoločných podnikov alebo verejných či súkromných podnikov alebo orgánov zriadených v členských štátoch.	Návrhy môže predkladať jeden alebo viac členských štátov, medzinárodných organizácií, spoločných podnikov, <u>ako sú EZÚS</u> , alebo verejných či súkromných podnikov alebo orgánov zriadených v členských štátoch.

Zdôvodnenie

Pozri bod 27.

Pozmeňovací návrh 10

Článok 10 ods. 2 písm. b)

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
v prípade grantov na práce týkajúce sa: i) železnice a vnútrozemských vodných ciest: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 20 % oprávnených	v prípade grantov na práce týkajúce sa: i) železnice a vnútrozemských vodných ciest: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 20 % oprávnených

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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;	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 a <u>osobitné akcie na podporu interoperability v krátkodobom horizonte</u> ;
[...]	[...]

Zdôvodnenie

V niektorých krajinách, ako napríklad v Španielsku, sa musí vzhľadom na východiskovú situáciu, ktorú určuje o. i. odlišný rozchod koľaje či odlišný elektrifikačný systém, vyvinúť väčšie úsilie na splnenie európskych noriem v oblasti interoperability európskej železničnej siete. V tejto súvislosti považujeme za nevyhnutné stanoviť prioritu jednotlivých opatrení, ktoré by umožnili skutočnú realizáciu interoperability, príchod nových prevádzkovateľov z podnikateľskej časti sektoru dopravy a logistiky, ktorí by museli využívať vytvárané siete, dodávku vhodných mobilných zariadení atď. Panuje preto názor, že (už rozbehnuté) zavádzanie technologických riešení ako je „tretia koľajnica“ (tri koľajnice v rámci koľaje umožňujúce dva rozchody) na existujúcich tratiach, umožní existenciu interoperabilných dopravných služieb bez toho, aby sa muselo čakať na dokončenie koridorov špeciálne navrhnutých podľa týchto noriem. To by znamenalo, že tieto služby by boli uvedené do prevádzky najskôr po roku 2020. Tieto kroky by mali byť považované za „počiatočné“ činnosti zamerané na dosiahnutie plnej interoperability budúcich koridorov, ktoré budú dokončené v dlhšom časovom horizonte, a preto musia mať v rámci finančných nástrojov prednostné postavenie. Jednou z možností by mohlo byť udeliť týmto činnostiam rovnaký status, ako majú cezhraničné úseky. V každom prípade je tento návrh v súlade s bodom 17 politických odporúčaní, pretože pokiaľ ide o železnice, Španielsko je jedným z „najsilších regiónov a regiónov, ktoré majú najviac problémov“, keďže španielska železničná sieť má odlišný rozchod koľaje. Je to tiež v súlade s bodom 26, pretože v rámci konvenčnej železničnej siete Španielsko patrí vzhľadom na odlišný rozchod koľaje medzi „zaostávajúce regióny“.

Pozmeňovací návrh 11

Článok 10 ods. 4 písm. a)

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
akcie v oblasti širokopásmových sietí: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 50 % oprávnených nákladov;	akcie v oblasti širokopásmových sietí: objem finančnej pomoci Únie neprekročí 85 50 % oprávnených nákladov;

Zdôvodnenie

Rozvoj širokopásmových sietí na územiach s nízkou hustotou obyvateľstva si vyžaduje značné finančné investície, pričom záujem hospodárskych subjektov o rozšírenie svojich obchodných činností na takéto územia je nízky, ba až nulový. Vzhľadom na navrhovanú mieru spolufinancovania bude preto zložitá splniť v odvetví elektronickej komunikácie ciele, ktoré boli stanovené v rámci Digitálnej agendy pre Európu, pokiaľ ide o poskytovanie prístupu k širokopásmovému pripojeniu.

Pozmeňovací návrh 12

Článok 10 ods. 5

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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.	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 <u>a v prípade investícií v menej rozvinutých regiónoch a členských štátoch a v regiónoch, ktorých HDP na obyvateľa v rokoch 2007 – 2013 bolo nižšie ako 75 % priemeru EÚ 25 v referenčnom období, no ktorých HDP na obyvateľa je nad úrovňou 75 % priemerného HDP v EÚ 27, ako aj v prípade investícií v regiónoch, ktoré sú závažne a trvalo znevýhodnené prírodnými a demografickými podmienkami</u> . Toto zvýšenie by sa nemalo uplatňovať na miery spolufinancovania uvedené v článku 11.

Zdôvodnenie

Považuje sa za potrebné stanoviť diferencovaný spôsob zaobchádzania s menej rozvinutými regiónmi, ako aj s regiónmi, ktoré sú závažne a trvalo znevýhodnené prírodnými a demografickými podmienkami, keďže všetky tieto kritériá ovplyvňujú regionálny rozvoj, a preto by sa mali rovnakým spôsobom zohľadniť pri posudzovaní miery spolufinancovania. V súlade s touto myšlienkou Komisia začlenila do návrhu nariadenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja na nasledujúce programové obdobie konkrétne ustanovenia v snahe zabezpečiť, aby sa venovala mimoriadna pozornosť špecifickým problémom regiónov s týmito osobitnými územnými črtami, a to v súlade s článkom 174 ZFEÚ.

Pozmeňovací návrh 13

Článok 11 ods. 2

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
Na tieto osobitné výzvy sa vzťahujú pravidlá platné podľa tohto nariadenia pre sektor dopravy. V rámci realizácie týchto výziev sa maximálna možná priorita udeli projektom rešpektujúcim národné pridelovanie finančných prostriedkov z Kohézneho fondu.	Na tieto osobitné výzvy sa vzťahujú pravidlá platné podľa tohto nariadenia pre sektor dopravy. V rámci realizácie týchto výziev sa <u>rešpektuje maximálna možná priorita udeli projektom rešpektujúcim národné pridelovanie finančných prostriedkov z Kohézneho fondu aspoň po strednodobé preskúmanie viacročného pracovného programu. V prípade potreby sa môžu uskutočniť ďalšie výzvy na predkladanie návrhov v členských štátoch oprávnených na podporu z Kohézneho fondu, ktoré môžu mať ťažkosti s úspešným predkladaním projektov.</u>

Zdôvodnenie

Pozri bod 7.

Pozmeňovací návrh 14

Článok 12 ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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.	S výnimkou riadne odôvodnených prípadov Komisia zruší poskytovanie finančnej pomoci akciám, ktoré sa nezačali realizovať v priebehu <u>dvoch rokov</u> jedného roku od dátumu začatia akcie stanoveného v podmienkach platných pre poskytovanie pomoci.

Zdôvodnenie

Zaistí sa tak väčšia flexibilita potrebná na to, aby sa príjmom pomohli prekonať prekážky v implementácii.

Pozmeňovací návrh 15

Článok 12 ods. 2 písm. c)

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
(c) po posúdení dosiahnutého pokroku projektu, predovšetkým v prípade výrazných oneskorení v realizácii akcie.	(c) po posúdení dosiahnutého pokroku projektu, predovšetkým v prípade výrazných oneskorení v realizácii akcie, <u>ktoré spôsobili príjemcovia.</u>

Zdôvodnenie

Pozri bod 28.

Pozmeňovací návrh 16

Článok 12 ods. 3

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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.	Komisia môže požiadať o vrátenie poskytnutej finančnej pomoci, ak v priebehu troch dvoch rokov od konečného dátumu stanoveného v podmienkach platných pre poskytovanie pomoci, nebola dokončená realizácia akcie prijímajúcej finančnú pomoc.

Zdôvodnenie

Pozri bod 28.

Pozmeňovací návrh 17

Článok 12 ods. 4

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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.	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 <u>lehote minimálne troch mesiacov</u> stanovenom časovom rámci .

Zdôvodnenie

Pozri bod 28.

Pozmeňovací návrh 18

Článok 17 ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2.	Komisia prijíma viacročné a ročné pracovné programy pre každý sektor. <u>Komisia do vypracúvania týchto viacročných a ročných pracovných programov zapojí príslušných partnerov, rešpektujúc prístup viacúrovňového riadenia.</u> Komisia môže prijímať aj viacročné a ročné pracovné programy, ktoré sa týkajú viac ako jedného sektora. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 24 ods. 2.

Zdôvodnenie

Pozri bod 32.

Pozmeňovací návrh 19

Článok 17 – nový odsek 8

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
	<u>Komisia podporí opatrenia v rámci nástroja „Spájame Európu“, ktoré využívajú nové technológie, pretože v tomto odvetví sú prekážky vstupu väčšie než pri tradičnej infraštruktúre, ako je cestná a železničná infraštruktúra, a preto treba umožniť poskytovanie grantov až do výšky 50 % namiesto 20 %;</u>

Zdôvodnenie

V odvetví nových technológií (napr. pri infraštruktúre pre alternatívne palivá) sú prekážky vstupu väčšie než pri tradičnej infraštruktúre, ako je cestná a železničná infraštruktúra. Sú súčasťou nových usmernení TEN-T, avšak v CEF chýbajú ustanovenia týkajúce sa ich financovania. Takéto projekty sa ťažšie financujú. Na druhej strane podporujú nezávislosť od dodávok ropy a dosiahnutie cieľov bielej knihy o doprave, medzi ktoré patrí zníženie počtu vozidiel na tradičné palivá v mestách do roku 2030 o polovicu. Za takýchto okolností je nelogické obmedziť granty pre inováciu v doprave na 20 %, čo je najmenej zo všetkých druhov dopravy.

Pozmeňovací návrh 20

Článok 17 – nový odsek 9

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
	<u>Komisia podporí opatrenia v rámci nástroja „Spájame Európu“ (a prípadne v rámci Kohézneho fondu) zamerané na posilnenie inštitucionálnej kapacity a účinnosti verejnej správy a verejných služieb spojených s prípravou a realizáciou projektov zameraných na splnenie cieľov CEF.</u>

Pozmeňovací návrh 21

Článok 26 ods. 1

Text navrhnutý Komisiou	Pozmeňovací návrh VR
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. V hodnotení sa overujú aj možnosti zjednodušenia, jeho vnútorný a vonkajší súlad, pokračujúca relevantnosť všetkých cieľov, ako aj tým, nakoľko opatrenia prispievajú k prioritám Únie dosiahnuť inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast. Berie do úvahy výsledky hodnotenia dlhodobého vplyvu predchádzajúcich opatrení.	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. V hodnotení sa overujú aj možnosti zjednodušenia, jeho vnútorný a vonkajší súlad, pokračujúca relevantnosť všetkých cieľov, ako aj to tým , nakoľko opatrenia prispievajú k prioritám Únie dosiahnuť inteligentný, udržateľný a inkluzívny rast, <u>vrátane vplyvu na hospodársku, sociálnu a územnú súdržnosť</u> . Berie do úvahy výsledky hodnotenia dlhodobého vplyvu predchádzajúcich opatrení.

Zdôvodnenie

Pozri bod 46.

V Bruseli 19. júla 2012

Predsedníčka
Výboru regiónov
Mercedes BRESSO