



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

Reģionālās attīstības komiteja

2011/0302(COD)

6.12.2012

ATZINUMS

Sniegusi Reģionālās attīstības komiteja

Transporta un tūrisma komitejai

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido
Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu
(COM(2011)0665/2 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))

Atzinumu sagatavoja: *Markus Pieper*

PA_Legam

ĪSS PAMATOJUMS

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (ESI) ir galvenais Eiropas Savienības instruments, ar kuru finansēt tos projektus pamattīklā, kuriem ir augstākā Eiropas pievienotā vērtība, izveidojot trūkstošos pārrobežu posmus, likvidējot galvenās šaurās vietas un izveidojot multimodālus transporta mezglus. ESI varēs izmantot visas dalībvalstis, tas nodrošinās vienlīdzīgu piekļuvi iekšējam tirgum un veicinās Eiropas Savienībai vajadzīgās infrastruktūras attīstību.

Attiecībā uz 10 miljardu euro pārvešanu no Kohēzijas fonda uz ESI, lai tos izmantotu transporta infrastruktūras projektu īstenošanai tikai tajās dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda finansējumu, šīs dalībvalstis ir izteikušas iebildumus un pat protestu. Neskatoties uz to, dalībvalstīm, kas tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda finansējumu, atvēlētais finansējums būtu jāizmanto mērķtiecīgi, jo, ja šis finansējums netiks izmantots, to nepārnēsīs atpakaļ uz Kohēzijas fondu, un tas būs zaudēts. Eiropas Parlamentam kā likumdevējam ir jāstrādā ar Komisijas priekšlikumu un jāveic nepieciešamie precizējumi tekstā, lai panāktu visu dalībvalstu atbalstu, izstrādājot labu priekšlikumu ar Eiropas pievienoto vērtību. Šai sakarā atzinuma sagatavotājs uzskata, ka tekstā jāveic turpmāk izklāstītie precizējumi.

Kohēzijas fonda finansējumu 10 miljardu euro apmērā nevajadzētu ņemt vērā, nosakot piešķirumu nepārsniedzamo summu 2,5 % apmērā no IKP

No Kohēzijas fonda pārnestos 10 miljardus euro nevajadzētu ņemt vērā, izmantojot daudzgadu finanšu shēmā ierosināto nepārsniedzamās summas aprēķināšanas metodi, kas paredz piemērot likmi 2,5 % no IKP. Principu līmenī nav nozīmes iekļaut nepārsniedzamās summas noteikšanā tādu centralizēti pārvaldītu instrumentu kā ESI. Lielākā daļa projektu, ko finansēs, ir pārrobežu projekti, un nepārsniedzamās summas noteikšana varētu radīt nevienlīdzīgu attieksmi abās projekta pusēs. Turklāt tas ievieš dalībvalstīm, kas tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda finansējumu, nevienlīdzīgas attieksmes elementu starp EUR 21,7 miljardu un EUR 10 miljardu summām, jo uz konkurenci balstītā projekta īstenošanā, piemēram, nepārsniedzamo summu, tāpat kā pilnībā noteiktus valstu piešķirumus, nav iespējams ņemt vērā.

Lielāks uzsvars būtu jāliek uz pārrobežu projektiem pierobežas reģionos

Daudzos pierobežas reģionos pašreizējā infrastruktūra joprojām atspoguļo šaurus nacionālos principus (nevis vēlētāju prioritāti dalībvalstīs, kuras dod priekšroku ieguldījumiem infrastruktūrā centrā, kaut gan ir ļoti svarīgi gūt labumu no Eiropas integrācijas procesa un iekšējā tirgus), un attiecīgie reģioni cieš to nomaļās atrašanās vietas dēļ. Prioritāro projektu vairākums patiešām attiecas uz starpvalstu infrastruktūras projektiem, bet bieži vien projekti pārrobežu posmos tiek pārtraukti beigu posmā vai netiek pabeigti vispār. Līdz šim no 30 TENT-T prioritārajiem projektiem 26 ir saistīti ar darbiem pierobežas reģionos vai ir pārrobežu projekti, taču visi šie projekti, kuru ietvaros veikti ieguldījumi pierobežas reģionos, ir īstenoti.

Būtu jāveido cieša sinerģija starp ESI un Kohēzijas fondu

Sinergija attiecībā uz infrastruktūras pārrobežu projektiem ir jāizstrādā arī teritoriālās sadarbības programmās, ko finansē Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) un Kohēzijas fonds. Būtu skaidri jāparedz, ka ERAF finansējumam jābūt pieejamam arī finansiāli labākā situācijā esošos reģionos pārrobežu infrastruktūras projektu īstenošanai saistībā ar izaugsmes un nodarbinātības programmām.

Dažos gadījumos ESI būtu jānodrošina atbalsts visaptveroša tīkla izveidei

ESI finansējumam jābūt pieejamam arī ar visaptverošu tīklu saistītiem infrastruktūras projektiem, piemērojot 5 % nepārsniedzamo likmi, it īpaši projektiem, ko īsteno pārrobežu reģionos.

Lai palielinātu ieguldījumus pamatinfrastruktūrā, ir jāpaplašina infrastruktūras savienošanas instruments

Valstis ar finansiālām grūtībām ir visvairāk atkarīgas no ieguldījumiem infrastruktūrā, jo tie stimulē izaugsmi un rada nodarbinātību. Tādēļ būtu jāparedz iespēja finansiālās grūtībās nonākušām dalībvalstīm pēc to pieprasījuma izmantot līdzekļus, kurus iegūst no koriģētajām vai atgūtajām naudas plūsmām ESI piešķirumos un/vai valsts piešķirumos, kas paredzēti infrastruktūras projektu īstenošanai. Attiecīgās summas Komisijai ir jāpārvalda centralizētā veidā programmas par konkurētspēju un izaugsmi ietvaros. Tas veicinās ieguldījumus valsts, kā arī starpvalstu infrastruktūras projektos un tādējādi palīdzēs nodrošināt Eiropas pievienoto vērtību.

Visbeidzot ir jāuzsver tas, ka ir jāizstrādā Eiropas Savienības mēroga redzējums par tālsatiksmes pārvadājumu koridoru, kas sniedzas pāri valstu robežām, lai noteiktu šķēršļus (infrastruktūras, tehniskus un administratīvus) raitiem, savstarpēji savienojamiem vairākveidu pārvadājumiem un novērstu tos. Šie šķēršļi ne tikai nopietni kaitē Eiropas konkurētspējai, palielinot izmaksas un samazinot uzticamību loģistikas ķēdei, bet arī asimetriski ietekmē nomaļākās valstis, tādējādi vājinot Eiropas Savienības teritoriālo kohēziju.

GROZĪJUMI

Reģionālās attīstības komiteja aicina par jautājumu atbildīgo Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteju ziņojumā iekļaut šādus grozījumus:

Grozījums Nr. 1

Regulas priekšlikums 1. atsauce

Komisijas ierosinātais teksts

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā **172. pantu**,

Grozījums

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā **172., 174. un 349. pantu**,

Grozījums Nr. 2

Regulas priekšlikums 2. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(2) Pilnībā funkcionējošs vienotais tirgus ir atkarīgs no mūsdienīgas, *augstefektīvas* infrastruktūras, kas savieno Eiropu, jo īpaši transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomās. Šie izaugsmi veicinošie savienojumi nodrošinātu labāku piekļuvi iekšējam tirgum un tādējādi *vairos* konkurenci tirgus ekonomikā atbilstīgi stratēģijas "Eiropa 2020" mērķiem un uzdevumiem.

Grozījums

(2) Pilnībā funkcionējošs vienotais tirgus ir atkarīgs no mūsdienīgas, ***integrētas, ļoti efektīvas*** infrastruktūras, kas savieno Eiropu ***un tās reģionus***, jo īpaši transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomās. Šie izaugsmi veicinošie savienojumi nodrošinātu labāku piekļuvi iekšējam tirgum un tādējādi *vairotu* konkurenci tirgus ekonomikā atbilstīgi stratēģijas „Eiropa 2020” mērķiem un uzdevumiem.

Grozījums Nr. 3

Regulas priekšlikums 5. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Komisija ir apņēmusies klimata pārmaiņu jautājumus iestrādāt Savienības izdevumu programmās un vismaz 20 % no Savienības budžeta novirzīt ar klimatu saistītiem mērķiem. Ir svarīgi nodrošināt, ka, sagatavojot, izstrādājot un īstenojot *kopējas ieinteresētības* projektus, tiek sekmēta klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās klimata pārmaiņām, risku novēršana un vadība. Šajā regulā *iztirzājumiem* ieguldījumiem infrastruktūrā būtu jāveicina pāreja uz tādu ekonomiku un sabiedrību, kas rada *zemas CO₂ emisijas* un ir noturīga pret klimata pārmaiņām un katastrofām.

Grozījums

(5) Komisija ir apņēmusies klimata pārmaiņu jautājumus iestrādāt Savienības izdevumu programmās un vismaz 20 % no Savienības budžeta novirzīt ar klimatu saistītiem mērķiem. Ir svarīgi nodrošināt, ka, sagatavojot, izstrādājot un īstenojot *kopīgu interešu* projektus, tiek sekmēta klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās klimata pārmaiņām, risku novēršana un vadība. Šajā regulā *paredzējumiem* ieguldījumiem infrastruktūrā būtu jāveicina pāreja uz tādu ekonomiku un sabiedrību, kas rada *zemu oglekļa emisiju* un ir noturīga pret klimata pārmaiņām un katastrofām, ***nepalielinot noteiktu Eiropas reģionu, piemēram, tālāko un salu reģionu, nošķirtību.***

Pamatojums

Pasākumiem un darbībām, kuru mērķis ir veicināt tādu sabiedrību, kas rada zemu oglekļa emisiju, nevajadzētu palielināt to reģionu nošķirtību, kuri jau ir attālināti no iekšējās ekonomikas.

Grozījums Nr. 4

Regulas priekšlikums 6.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6a) Lai finansētu infrastruktūru pārrobežu reģionos nolūkā izveidot visaptverošu tīklu, būtu jāpanāk ESI un ERAF finansēšanas instrumentu cieša sinerģija.

Grozījums Nr. 5

Regulas priekšlikums 10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(10) Pamatojoties uz baltajā grāmatā nospraustajiem mērķiem, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. XXX/2012 noteiktajās TEN-T *vadlīnijās* apzināta Eiropas transporta tīklu infrastruktūra, noteikts, kādām prasībām tai jāatbilst un paredzēti pasākumi to īstenošanai. *Vadlīnijās* iecerēts, ka pamattīkla izveide tiks pabeigta līdz 2030. gadam.

(10) Pamatojoties uz baltajā grāmatā nospraustajiem mērķiem, Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. XXX/2012 noteiktajās TEN-T *pamatnostādnēs* ir apzināta Eiropas transporta tīklu infrastruktūra, *un* noteikts, kādām prasībām tai jāatbilst, un paredzēti pasākumi to īstenošanai. *Pamatnostādnēs* iecerēts, ka pamattīkla izveide tiks pabeigta līdz 2030. gadam, ***izveidojot jaunu infrastruktūru, kā arī atjaunojot un modernizējot esošo infrastruktūru.***

Grozījums Nr. 6

Regulas priekšlikums 11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(11) Pamatojoties uz dalībvalstu transporta infrastruktūras plānu analīzi, Komisija lēš, ka 2014.–20. gada periodā transporta nozarē, *t. i.*, visā TEN-T tīklā vajadzētu ieguldīt **500** miljardus *euro*, no kuriem **250** miljardi būtu jāiegulda TEN-T pamattīklā. Ņemot vērā Savienības līmenī pieejamos resursus, ir jākoncentrējas uz pašu svarīgāko daļu ar lielāko Eiropas pievienoto vērtību, lai panāktu vēlamo ietekmi. Tāpēc atbalsts būtu *galvenokārt* jāpiešķir pamattīklam (konkrētāk, pamattīkla koridoriem) **un kopējas ieinteresētības** projektiem satiksmes vadības sistēmu jomā (jo īpaši gaisa satiksmes pārvaldības *sistēmas*, kas balstās uz SESAR un kam nepieciešami Savienības budžeta līdzekļi aptuveni 3 miljardu *euro* apjomā).

Grozījums

(11) Pamatojoties uz dalībvalstu transporta infrastruktūras plānu analīzi, Komisija lēš, ka 2014.–2020. gada periodā transporta nozarē, *t. i.*, visā TEN-T tīklā vajadzētu ieguldīt **EUR [500]** miljardus, no kuriem **EUR [250]** miljardi būtu jāiegulda TEN-T pamattīklā. Ņemot vērā Savienības līmenī pieejamos resursus, ir jākoncentrējas uz pašu svarīgāko daļu ar lielāko Eiropas pievienoto vērtību, lai panāktu vēlamo ietekmi. Tāpēc atbalsts būtu jāpiešķir *galvenokārt* pamattīklam (konkrētāk, pamattīkla koridoriem), **neizslēdzot atbalstu visaptverošam tīklam, kas var efektīvi veicināt sociālo un teritoriālo kohēziju un uzlabot pieejamību visā Savienībā, kā arī kopīgu interešu** projektiem satiksmes vadības sistēmu jomā (jo īpaši gaisa satiksmes pārvaldības *sistēmām*, kas balstās uz SESAR un kam nepieciešami Savienības budžeta līdzekļi aptuveni 3 miljardu *euro* apjomā).

Pamatojums

ESI atbalsts būtu jāpiešķir galvenokārt pamattīklam, tomēr atbalstu visaptverošajam tīklam nevajadzētu izslēgt gadījumos, kad projekti nodrošina Eiropas pievienoto vērtību, jo īpaši tādos apgabalos kā tālākos reģionos, kuri saskaņā ar LESD 355. un 375. pantu ir ietverti visaptverošajā tīklā, lai novērstu šo apgabalu izolāciju.

Grozījums Nr. 7

Regulas priekšlikums

13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(13) Pieredze ar pašreizējo finanšu shēmu liecina, ka **daudzām** dalībvalstīm, kas ir tiesīgas uz atbalstu no Kohēzijas fonda, ir ievērojamas grūtības laikā īstenot kompleksus pārrobežu transporta infrastruktūras projektus ar lielu ES pievienoto vērtību. Tālab, lai uzlabotu tādu

Grozījums

(13) Pieredze ar pašreizējo finanšu shēmu liecina, ka **dažām** dalībvalstīm, kas ir tiesīgas uz atbalstu no Kohēzijas fonda, ir ievērojamas grūtības laikā īstenot kompleksus pārrobežu transporta infrastruktūras projektus ar lielu ES pievienoto vērtību. Tālab, lai uzlabotu tādu

transporta projektu (īpaši pārrobežu projektu) īstenošanu, kam ir liela Eiropas pievienotā vērtība, daļa no Kohēzijas fonda līdzekļiem (EUR 10 mljrd.) būtu jānovirza, lai ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu finansētu transporta projektus transporta pamattīklā tajās dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda. Komisijai būtu jāpalīdz dalībvalstīm, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda, sagatavot projektus, **lai vislielākā prioritāte tiktu piešķirta valsts piešķirumiem saskaņā ar Kohēzijas fondu.**

transporta projektu (īpaši pārrobežu projektu) īstenošanu, kam ir liela Eiropas pievienotā vērtība, daļa no Kohēzijas fonda līdzekļiem (EUR XXX mljrd.) būtu jānovirza, lai ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu finansētu transporta projektus transporta pamattīklā tajās dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda. **Līdz 2016. gada 31. decembrim projektu atlasē pilnībā būtu jāņem vērā valsts piešķirumi saskaņā ar Kohēzijas fondu. No 2017. gada 1. janvāra resursi, kas vēl nav piešķirti kādam transporta infrastruktūras projektam, būtu jādara pieejami visām dalībvalstīm, kuras tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda līdzekļus saskaņā ar šo regulu. Vislielākā iespējamā prioritāte būtu jāpiešķir projektiem, kuros ievēroti Kohēzijas fonda piešķirumi valstīm.** Komisijai būtu jāpalīdz dalībvalstīm, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda, sagatavot **un īstenot šīs regulas pielikumā uzskaitītos projektus, kam ir Eiropas pievienotā vērtība.**

Grozījums Nr. 8

Regulas priekšlikums 13.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(13a) Institucionālās un administratīvās spējas ir būtisks priekšnoteikums, lai efektīvi sasniegtu Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta mērķus. Komisijai būtu jānodrošina, lai šīs spējas vienmēr būtu projektu izstrādei un īstenošanai pietiekamā līmenī, un nepieciešamības gadījumā tai būtu jāpiedāvā atbilstoši līdzekļi attiecīgajai dalībvalstij.

Grozījums Nr. 9

Regulas priekšlikums 24. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(24) Ir jāizveido stabili un saderīgi ES mēroga tīkli, lai digitālā vidē varētu sniegt sabiedriskā labuma pakalpojumus, iesaistot gan publisko pārvaldi, gan pilsoniskās sabiedrības pārstāvjus *valstu un* reģionālā līmenī, tālab ir ļoti svarīgi nodrošināt strukturētu ES finansējumu, kas paredzēts sistēmas un programmatūras izmaksu segšanai, kā arī šādu tīklu noturīgu mezglu uzturēšanai, lai no *nacionālo* operatoru budžeta būtu jāsedz tikai iekšzemes izmaksas.

Grozījums

(24) Ir jāizveido stabili un saderīgi ES mēroga tīkli, lai digitālā vidē varētu sniegt sabiedriskā labuma pakalpojumus, iesaistot gan publisko pārvaldi, gan pilsoniskās sabiedrības pārstāvjus *valsts*, reģionālā *un vietējā* līmenī, tālab ir ļoti svarīgi nodrošināt strukturētu ES finansējumu, kas paredzēts sistēmas un programmatūras *izstrādes* izmaksu segšanai, kā arī šādu tīklu noturīgu mezglu uzturēšanai, lai no *valstu* operatoru budžeta būtu jāsedz tikai iekšzemes izmaksas.

Grozījums Nr. 10

Regulas priekšlikums 37. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(37) Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments piedāvātu finanšu instrumentus, lai veicinātu privātā sektora ieguldītāju un finanšu iestāžu ilgtspējīgu piedalīšanos ieguldījumos infrastruktūrā. Lai finanšu instrumenti būtu pietiekami pievilcīgi privātajam sektoram, tie jāveido un jāievieš, pienācīgi ņemot vērā vienkāršošanas un administratīvā sloga samazināšanas vajadzības, tajā pašā laikā ir jāparedz pietiekama elastība, lai elastīgi varētu reaģēt uz apzinātajām vajadzībām pēc finansējuma. Veidojot šos instrumentus, būtu jāņem vērā pieredze, kas gūta, ieviešot finanšu instrumentus 2007.–2013. gada daudzgadu finanšu *shēmas ietveros*, piem., aizdevumu garantiju instrumentu TEN-T projektiem (LGTT), riska dalīšanas finanšu mehānismu (RSFF) un 2020. gada Eiropas Fondu enerģētikai, klimata pārmaiņām un

Grozījums

(37) Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments piedāvātu finanšu instrumentus, lai veicinātu privātā sektora ieguldītāju un finanšu iestāžu ilgtspējīgu piedalīšanos ieguldījumos infrastruktūrā. Lai finanšu instrumenti būtu pietiekami pievilcīgi privātajam sektoram, tie jāveido un jāievieš, pienācīgi ņemot vērā vienkāršošanas un administratīvā sloga samazināšanas vajadzības, tajā pašā laikā ir jāparedz pietiekama elastība, lai elastīgi varētu reaģēt uz apzinātajām vajadzībām pēc finansējuma. ***Atbildīgajām pārvaldības iestādēm būtu jārada nepieciešamie stimuli, lai piesaistītu privātos ieguldītājus.*** Veidojot šos instrumentus, būtu jāņem vērā pieredze, kas gūta, ieviešot finanšu instrumentus *saskaņā ar* 2007.–2013. gada daudzgadu finanšu *shēmu*, piem., aizdevumu garantiju instrumentu TEN-T projektiem (LGTT), riska dalīšanas finanšu mehānismu (RSFF)

infrastrukturai (fonds „Marguerite”).

un 2020. gada Eiropas Fondu enerģētikai, klimata pārmaiņām un infrastruktūrai (fonds „Marguerite”).

Grozījums Nr. 11

Regulas priekšlikums 41. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(41) Mehānisma nodrošinātā atbalsta daudzgadu plānošanai būtu jātiecas uz Savienības prioritāšu atbalstīšanu, nodrošinot vajadzīgo finanšu līdzekļu pieejamību un Savienības un dalībvalstu kopīgās rīcības saskaņotību un nepārtrauktību. *Par* priekšlikumiem, kas iesniegti pēc tam, kad īstenota pirmā daudzgadu darba programma transporta jomā, *atbalstu par izmaksām varētu saņemt* no 2014. gada 1. janvāra, lai nodrošinātu to projektu nepārtrauktību, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 680/2007, ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā.

Grozījums

(41) Mehānisma nodrošinātā atbalsta daudzgadu plānošanai būtu jātiecas uz Savienības prioritāšu atbalstīšanu, nodrošinot vajadzīgo finanšu līdzekļu pieejamību un Savienības un dalībvalstu kopīgās rīcības saskaņotību, *taisnīgumu* un nepārtrauktību. Priekšlikumiem, kas iesniegti pēc tam, kad īstenota pirmā daudzgadu darba programma transporta jomā, *attaisnojamo izdevumu laikposmam vajadzētu sākties* no 2014. gada 1. janvāra, lai nodrošinātu to projektu nepārtrauktību, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 20. jūnija Regula (EK) Nr. 680/2007, ar ko paredz vispārīgus noteikumus Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanai Eiropas transporta un enerģētikas tīklu jomā.

Grozījums Nr. 12

Regulas priekšlikums 44. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(44) Pamatojoties uz nozarspecifiskajām *vadlīnijām*, kas izklāstītas atsevišķās regulās, ir sagatavots prioritāro jomu saraksts, kam piemērojama šī regula, un šis saraksts būtu jāiekļauj pielikumā. Lai ņemtu vērā iespējamo politikas prioritāšu un tehnisko iespēju maiņu, kā arī iespējamās izmaiņas satiksmes plūsmās, pilnvaras pieņemt aktus attiecībā uz

Grozījums

(44) Pamatojoties uz nozarspecifiskajām *pamatnostādņēm*, kas izklāstītas atsevišķās regulās, ir sagatavots prioritāro jomu saraksts, kam piemērojama šī regula, un šis saraksts būtu jāiekļauj pielikumā. Lai ņemtu vērā iespējamo politikas prioritāšu un tehnisko iespēju maiņu, kā arī iespējamās izmaiņas satiksmes plūsmās, pilnvaras pieņemt aktus attiecībā uz

pielikumu grozījumiem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai. **Īpaši svarīgi, lai Komisija**, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi **apspriestos**, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, *laicīga* un *pienācīga* dokumentu *pārsūtīšana* Eiropas Parlamentam un Padomei.

Grozījums Nr. 13

Regulas priekšlikums

2. pants – 10.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

pielikumu grozījumiem saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jādeleģē Komisijai. **Komisijai**, veicot sagatavošanas darbus, **būtu** atbilstīgi **jāapspriežas**, tostarp ekspertu līmenī. Komisijai, sagatavojot un izstrādājot deleģētos aktus, būtu jānodrošina vienlaicīga, *savlaicīga* un *atbilstīga* dokumentu *nosūtīšana* Eiropas Parlamentam un Padomei.

Grozījums

(10a) „visaptverošs tīkls” ir Eiropas transporta tīkls, kā noteikts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T pamatnostādnes] II nodaļā, kas nodrošina piekļuvi iekšējam tirgum un visu Savienības reģionu, tostarp nomaļo, tālāko un mazapdzīvoto reģionu, savstarpēju savienojamību, tādējādi stiprinot ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju starp dalībvalstīm, dalībvalstīs un starp dalībvalstīm un trešām valstīm;

Grozījums Nr. 14

Regulas priekšlikums

3. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments dod iespēju sagatavot un īstenot *kopējas ieinteresētības* projektus saskaņā ar Eiropas tīklu politiku enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē. Konkrētāk, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments ir atbalsts, īstenojot *kopējas* projektus, kuru mērķis ir jaunas infrastruktūras attīstīšana un būve vai

Grozījums

Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments dod iespēju sagatavot un īstenot *kopīgu interešu* projektus saskaņā ar Eiropas tīklu politiku enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē. Konkrētāk, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments ir atbalsts, īstenojot projektus, kuru mērķis ir jaunas infrastruktūras attīstīšana un būve vai esošās infrastruktūras modernizēšana

esošās infrastruktūras modernizēšana enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē. Tālab Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam ir šādi mērķi:

a) sekmēt gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi, izveidojot modernus un efektīvus Eiropas tīklus, *kas nāks par labu* visai Eiropas Savienībai, proti, tās konkurētspējai un ekonomiskajai, sociālai un teritoriālajai kohēzijai vienotajā tirgū, radot privātā un publiskā sektora ieguldījumiem labvēlīgākus apstākļus ar finanšu instrumentiem un Savienības tiešo atbalstu, un izmantojot sinerģiju starp nozarēm. To, kā izdodas sasniegt šo mērķi, mērīs pēc tā, cik lieli ir publiskā un privātā sektora ieguldījumi *kopējas ieinteresētības* projektos un jo īpaši pēc tā, cik lieli publiskā un privātā sektora ieguldījumi *kopējas ieinteresētības* projektos izdarīti, izmantojot finanšu instrumentus saskaņā ar šo regulu;

b) *dot iespēju Savienībai sasniegt izvirzītos mērķus* — līdz 2020. gadam par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas, par 20 % palielināt energoefektivitāti un par 20 % palielināt atjaunojamās enerģijas īpatsvaru energoavotu struktūrā —, tajā pašā laikā nodrošinot lielāku dalībvalstu solidaritāti.

Grozījums Nr. 15

Regulas priekšlikums

3. pants – ba apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

enerģētikas, transporta un telekomunikāciju nozarē, ***un prioritārā kārtā risināt infrastruktūras trūkuma problēmu***. Tālab Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam ir šādi mērķi:

a) sekmēt gudru, ilgtspējīgu un iekļaujošu izaugsmi, izveidojot modernus un efektīvus Eiropas tīklus, ***kuros ir ņemtas vērā nākotnē paredzamās satiksmes plūsmas, tādējādi nodrošinot labumu*** visai Eiropas Savienībai, proti, tās konkurētspējai un ekonomiskajai, sociālai un teritoriālajai kohēzijai vienotajā tirgū, radot privātā un publiskā sektora ieguldījumiem labvēlīgākus apstākļus ar finanšu instrumentiem un Savienības tiešo atbalstu, un izmantojot sinerģiju starp nozarēm. To, kā izdodas sasniegt šo mērķi, mērīs pēc tā, cik lieli ir publiskā un privātā sektora ieguldījumi *kopīgu interešu* projektos un jo īpaši pēc tā, cik lieli publiskā un privātā sektora ieguldījumi *kopīgu interešu* projektos izdarīti, izmantojot finanšu instrumentus saskaņā ar šo regulu ***un kopā ar citiem finanšu resursiem***;

b) ***veicināt Savienības mērķu sasniegšanu*** — līdz 2020. gadam par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju, par 20 % palielināt energoefektivitāti un par 20 % palielināt atjaunojamās enerģijas īpatsvaru energoavotu struktūrā —, tajā pašā laikā nodrošinot lielāku dalībvalstu solidaritāti.

Grozījums

ba) veidot trūkstošos posmus un likvidēt šaurās vietas, jo īpaši pārrobežu posmos;

Pamatojums

Pierobežas reģioni atrodas nelabvēlīgākā situācijā nomaļās atrašanās vietas dēļ, un tāpēc tie ir īpaši atkarīgi no savienojumiem ar Eiropas Savienības transporta tīklu. Tāpēc turpmāk būtu jāveicina infrastruktūras projektu īstenošana pierobežas reģionos, lai izveidotu trūkstošos posmus un likvidētu šaurās vietas, savienojot šos reģionus ar pamattīklu un tādējādi nodrošinot labāku piekļuvi iekšējam tirgum.

Grozījums Nr. 16

Regulas priekšlikums

4. pants

Komisijas ierosinātais teksts

1. Līdztekus 3. pantā izklāstītajiem vispārīgajiem mērķiem Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam jāsekmē šādu specifisku nozaru mērķu sasniegšana:

a) Transporta nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta *kopējas ieinteresētības* projektus, kas tiecas sasniegt tālāk izklāstītos mērķus, kā sīkāk norādīts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 4. pantā:

i) novērst šaurās vietas un iztrūkstošos posmus, *kā rezultativitāti mēra* pēc jaunu un uzlabotu pārrobežu savienojumu skaita un *novērstu* šauru vietu skaita transporta maršrutos, kas saņēmuši Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalstu;

ii) nodrošināt ilgtspējīgu un efektīvu transportu ilgtermiņā, *kā rezultativitāti mērīs* pēc parastā dzelzceļa tīkla garuma ES-27 valstīs un pēc ātrgaitas dzelzceļa tīkla garuma ES-27 valstīs;

iii) optimizēt transporta veidu integrāciju

Grozījums

1. Līdztekus 3. pantā izklāstītajiem vispārīgajiem mērķiem Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam jāsekmē šādu specifisku nozaru mērķu sasniegšana:

a) Transporta nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta *kopīgu interešu* projektus, kas tiecas sasniegt tālāk izklāstītos mērķus, kā sīkāk norādīts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T pamatnostādnes] 4. pantā:

i) novērst šaurās vietas un iztrūkstošos posmus, ***izmantojot arī šīs regulas 10. pantā noteiktos kvotu un līdzfinansējuma apmērus un ņemot vērā reģionus ar neizdevīgu ģeogrāfisko izvietojumu, un šā mērķa sasniegšanu mērot*** pēc jaunu un uzlabotu ***iekšējo un pārrobežu savienojumu skaita un novērstu*** šauru vietu skaita transporta maršrutos, kas saņēmuši Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalstu;

ii) nodrošināt ilgtspējīgu un efektīvu transportu ilgtermiņā, *šā mērķa sasniegšanu mērot* pēc parastā dzelzceļa tīkla garuma ES-27 valstīs un pēc ātrgaitas dzelzceļa tīkla garuma ES-27 valstīs;

iii) optimizēt transporta veidu integrāciju

un starpsavienojumus un uzlabot transporta pakalpojumu sadarbību. Šī mērķa sasniegšanu mērīs pēc ostu un lidostu skaita, kas savienotas ar dzelzceļa tīklu.

b) Enerģētikas nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta *kopējas ieinteresētības* projektus, kas tiecas sasniegt šādus mērķus, kā sīkāk norādīts Regulā (ES) Nr. XXXX/2012:

i) veicināt turpmāku iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un elektrotīklu un gāzes tīklu sadarbību pāri robežām, tostarp nodrošināt, ka neviena dalībvalsts nav izolēta no Eiropas tīkla, *kā rezultativitāti mērīs* pēc to projektu skaita, ar kuriem efektīvi tiek savienoti dalībvalstu tīkli un novērstas iekšējās šaurās vietas;

ii) uzlabot Savienības apgādes drošību, *kā rezultativitāti mērīs* pēc sistēmas noturības un sistēmas operāciju drošības attīstības, kā arī pēc to projektu skaita, kas dod iespēju diversificēt piegāžu avotus, piegāžu partnerus un maršrutus;

iii) sekmēt ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību, jo īpaši veicinot no atjaunojamiem energoavotiem ražotas enerģijas integrāciju pārvades tīklā un izveidojot CO₂ tīklus, *kā rezultativitāti mērīs* pēc atjaunojamās enerģijas pārvades no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas vietām un pēc CO₂ emisiju summas, kas *novērstas*, izbūvējot projektus, kuri saņēmuši atbalstu no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta.

c) Telekomunikāciju tīklu nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta *kopējas ieinteresētības* projektus, kas tiecas sasniegt šādus mērķus, kā sīkāk norādīts Regulā (ES) Nr. XXXX/2012

un starpsavienojumus un uzlabot transporta pakalpojumu sadarbību. Šā mērķa sasniegšanu mērīs pēc ostu un lidostu skaita, kas savienotas ar dzelzceļa tīklu;

iv) sagatavoties nākotnē paredzamām transporta plūsmām.

b) Enerģētikas nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta *kopīgu interešu* projektus, kas tiecas sasniegt šādus mērķus, kā sīkāk norādīts Regulā (ES) Nr. XXXX/2012:

i) veicināt turpmāku iekšējā enerģijas tirgus integrāciju un elektrotīklu un gāzes tīklu sadarbību pāri robežām, tostarp nodrošināt, ka neviena dalībvalsts nav izolēta no Eiropas tīkla, *šā mērķa sasniegšanu mērot* pēc to projektu skaita, ar kuriem efektīvi tiek savienoti dalībvalstu tīkli un novērstas iekšējās šaurās vietas;

ii) uzlabot Savienības apgādes drošību ***un efektivitāti, modernizējot infrastruktūru***, *šā mērķa sasniegšanu mērot* pēc sistēmas noturības un sistēmas operāciju drošības attīstības, kā arī pēc to projektu skaita, kas dod iespēju diversificēt piegāžu avotus, piegāžu partnerus un maršrutus;

iii) sekmēt ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību, jo īpaši veicinot no atjaunojamiem energoavotiem ražotas enerģijas integrāciju pārvades tīklā un izveidojot CO₂ tīklus, *šā mērķa sasniegšanu mērot* pēc atjaunojamās enerģijas pārvades no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas vietām un pēc *kopējā CO₂ emisijas apmēra*, kas *novērstas*, izbūvējot projektus, kuri saņēmuši atbalstu no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta.

c) Telekomunikāciju tīklu nozarē Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments atbalsta *kopīgu interešu* projektus, kas tiecas sasniegt šādus mērķus, kā sīkāk norādīts Regulā (ES) Nr. XXXX/2012

[INFSO vadlīnijas]:

i) paātrināt ātrdarbīgu un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu laišanu ekspluatācijā un plašāku izmantošanu, tostarp mazos un vidējos uzņēmumos (MVU), *kā rezultativitāti mēra* pēc platjoslas un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu pārklājuma un pēc mājsaimniecību skaita, kam ir platjoslas pieslēgums ar ātrumu, kas pārsniedz 100 Mbps;

ii) sekmēt valstu publisko tiešsaistes pakalpojumu starpsavienojumus un sadarbību, kā arī piekļuvi šādiem tīkliem, *kā rezultativitāti mēris* pēc iedzīvotāju un uzņēmumu procentuālā skaita, kuri izmanto publiskos tiešsaistes pakalpojumus, un pēc šādu pakalpojumu pieejamības pāri robežām.

Grozījums Nr. 17

Regulas priekšlikums

4. pants – 1. punkts – b apakšpunkts – iii daļa

Komisijas ierosinātais teksts

iii) sekmēt ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību, jo īpaši veicinot no atjaunojamiem energoavotiem ražotas enerģijas integrēšanu pārvades tīklā **un** izveidojot CO₂ tīklus, *kā rezultativitāti mēris* pēc atjaunojamās enerģijas pārvades no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas vietām un pēc CO₂ emisiju summas, kas *novērsta*, izbūvējot projektus, kuri saņēmuši atbalstu no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta.

Grozījums Nr. 18

[INFSO pamatnostādnes]:

i) paātrināt ātrdarbīgu un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu laišanu ekspluatācijā un plašāku izmantošanu **visos ES reģionos, starp tiem un arī lauku apvidos**, tostarp mazos un vidējos uzņēmumos (MVU) un mājsaimniecībās, *šā mērķa sasniegšanu mērot* pēc platjoslas un sevišķi ātrdarbīgu platjoslas tīklu pārklājuma un pēc mājsaimniecību skaita, kam ir platjoslas pieslēgums ar ātrumu, kas pārsniedz 100 Mbps;

ii) sekmēt valstu publisko tiešsaistes pakalpojumu starpsavienojumus un sadarbību, kā arī piekļuvi šādiem tīkliem, *šā mērķa sasniegšanu mērot* pēc iedzīvotāju un uzņēmumu procentuālā skaita, kuri izmanto publiskos tiešsaistes pakalpojumus, un pēc šādu pakalpojumu pieejamības pāri robežām.

Grozījums

iii) sekmēt ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību, jo īpaši veicinot no atjaunojamiem energoavotiem ražotas enerģijas integrēšanu pārvades tīklā, izveidojot CO₂ tīklus **un ieguldot ilgtspējīgā transportā**, *šā mērķa sasniegšanu mērot* pēc atjaunojamās enerģijas pārvades no ražošanas vietām uz lielākajiem patēriņa centriem un uzglabāšanas vietām un pēc *kopējā* CO₂ emisijas apmēra, kas *novērsta*, izbūvējot projektus, kuri saņēmuši atbalstu no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta.

Regulas priekšlikums

5. pants

Komisijas ierosinātais teksts

1. Finansējums Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta īstenošanai no 2014. līdz 2020. gadam ir EUR **50 000 000 000**. Summu starp 3. pantā minētajām nozarēm sadala šādi:

a) transports: EUR **31 694 000 000**, no kuriem EUR **10 000 000 000** pārnēs no Kohēzijas fonda, lai izmantotu saskaņā ar šo regulu dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda;

b) enerģētika: EUR **9 121 000 000**;

c) telekomunikācijas: EUR **9 185 000 000**.

2. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansējums var segt izdevumus, kas saistīti ar sagatavošanas, pārraudzības, kontroles, revīzijas un novērtēšanas darbībām, kas vajadzīgas programmas pārvaldībai un tās mērķu sasniegšanai, jo īpaši par pētījumiem, ekspertu sanāksmēm, ciktāl tās saistītas ar šīs regulas vispārējiem mērķiem, par izdevumiem par informācijas apmaiņai paredzētiem IT tīkliem un par visiem citiem tehniskā un administratīvā atbalsta izdevumiem, kas radušies Komisijai, pārvaldot programmu.

Finanšu piešķirumi var segt arī tehniskās un administratīvās palīdzības izdevumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu pāreju no pasākumiem, kuri pieņemti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 680/2007, uz šo programmu. Vajadzības gadījumā apropriācijas var iekļaut budžetā pēc 2020. gada līdzīgu izdevumu segšanai, lai būtu iespējams pārvaldīt darbības, kas

Grozījums

1. Finansējums Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta īstenošanai no 2014. līdz 2020. gadam ir EUR **[XXX]**. Summu starp 3. pantā minētajām nozarēm sadala šādi:

a) transports: EUR **[XXX]**, no kuriem EUR **[XXX]** pārnēs no Kohēzijas fonda, lai izmantotu saskaņā ar šo regulu, **Regulu (ES) Nr. [...]/2012 [CPR] un Regulu (ES) Nr. [...]/2012 [Kohēzijas fonds] tikai tajās** dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda **projektiem, kas uzskaitīti 1. pielikumā, un pilnībā ievērojot piešķirumus valstīm no Kohēzijas fonda, kurus tās saņems līdz 2016. gada 31. decembrim**;

b) enerģētika: EUR **[XXX]**;

c) telekomunikācijas: EUR **[XXX]**.

2. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansējums var segt izdevumus, kas saistīti ar sagatavošanas, pārraudzības, kontroles, revīzijas un novērtēšanas darbībām, kas vajadzīgas programmas pārvaldībai un tās mērķu sasniegšanai, jo īpaši par pētījumiem, ekspertu sanāksmēm, ciktāl tās saistītas ar šīs regulas vispārējiem mērķiem, par izdevumiem par informācijas apmaiņai paredzētiem IT tīkliem un par visiem citiem tehniskā un administratīvā atbalsta izdevumiem, kas radušies Komisijai, pārvaldot programmu.

Finanšu piešķirumi var segt arī tehniskās un administratīvās palīdzības izdevumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu pāreju no pasākumiem, kuri pieņemti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 680/2007, uz šo programmu. Vajadzības gadījumā apropriācijas var iekļaut budžetā pēc 2020. gada līdzīgu izdevumu segšanai, lai būtu iespējams pārvaldīt darbības, kas

2020. gada 31. decembrī vēl nav pabeigtas.

3. Pēc termiņa vidusposma novērtēšanas saskaņā ar 26,1. panta 1. punktu Komisija var *apropriācijas pārnest* starp 1. punktā minētajiem piešķiršanas sektoriem, izņemot EUR 10 000 000 000, kas pārnesti no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta nozares projektus dalībvalstīs, kas *tiesības* saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda.

Grozījums Nr. 19

Regulas priekšlikums

7. pants

Komisijas ierosinātais teksts

1. Tikai darbības, kas sekmē *kopējas ieinteresētības* projektus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T *vadlīnijas*], Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [Eiropas energoinfrastrukturās *vadlīnijas*] un Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO *vadlīnijas*], kā arī programmas atbalsta darbības ir tiesīgas saņemt atbalstu kā Savienības finansiālo atbalstu dotāciju, finanšu instrumentu un iepirkuma veidā.

2. Transporta nozarē tikai darbības, kas sekmē *kopējas ieinteresētības* projektus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T *vadlīnijas*], un programmas atbalsta darbības ir tiesīgas uz atbalstu *kā* ES finansiālo atbalstu iepirkumu un finanšu instrumentu veidā saskaņā ar šo regulu. Savienības finansiālo atbalstu dotāciju veidā ir tiesīgas saņemt tikai šādas darbības:

a) darbības, ar kurām īsteno pamattīklu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T *vadlīnijas*] III nodaļu, tostarp jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T *vadlīnijas*] 39. pantu;

2020. gada 31. decembrī vēl nav pabeigtas.

3. Pēc termiņa vidusposma novērtēšanas saskaņā ar 26,1. panta 1. punktu Komisija var *pārnest apropriācijas* starp 1. punktā minētajiem piešķiršanas sektoriem, ***paredzot katram sektoram ne vairāk kā 3 %***, izņemot EUR [XXX], kas pārnesti no Kohēzijas fonda, lai finansētu transporta nozares projektus dalībvalstīs, kas *tiesīgas* saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda.

Grozījums

1. Tikai darbības, kas sekmē *kopīgu interešu* projektus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T *pamatnostādnes*], Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-E *pamatnostādnes*] un Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [INFSO *pamatnostādnes*], kā arī programmas atbalsta darbības ir tiesīgas saņemt atbalstu kā ES finansiālo atbalstu dotāciju, finanšu instrumentu un iepirkuma veidā.

2. Transporta nozarē tikai darbības, kas sekmē *kopīgu interešu* projektus saskaņā ar Regulu (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T *pamatnostādnes*], un programmas atbalsta darbības ir tiesīgas uz atbalstu ES finansiālo atbalstu iepirkumu un finanšu instrumentu veidā saskaņā ar šo regulu. Savienības finansiālo atbalstu dotāciju veidā ir tiesīgas saņemt tikai šādas darbības:

a) darbības, ar kurām īsteno pamattīklu saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T *pamatnostādnes*] III nodaļu, tostarp jaunu tehnoloģiju un inovāciju ieviešana saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T *pamatnostādnes*] 39. pantu;

- b) pētījumi *kopējas ieinteresētības* projektiem, kā definēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 8. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā;
- c) darbības *kopējas ieinteresētības* projektu atbalstam, kā definēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 8. panta 1. punkta a) un d) apakšpunktā;
- d) darbības satiksmes pārvaldības sistēmu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 37. pantu;
- e) darbības kravu pārvadājumu pakalpojumu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T vadlīnijas] 38. pantu;
- f) darbības dzelzceļa *kravu pārvadājumu* trokšņa *samazināšanai*, modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu;
- g) programmas atbalsta darbības.

Transporta nozares darbības, kas saistītas ar pārrobežu posmu vai šāda posma daļu, var saņemt Savienības finansiālo atbalstu, ja ir rakstiska vienošanās starp attiecīgajām dalībvalstīm vai starp attiecīgajām dalībvalstīm un trešām valstīm par pārrobežu posmu pabeigšanu. Izņēmuma kārtā iepriekšminētā rakstiskā vienošanās netiek prasīta, ja projekts ir vajadzīgs, lai

aa) darbības, ar kurām veido visaptverošu tīklu saskaņā Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T pamatnostādnes] II nodaļu, ja šādas darbības palīdz atvieglot pārrobežu satiksmes plūsmas vai novērš šaurās vietas un ja šādas darbības veicina arī pamattīkla attīstību un nodrošina savienojumu starp reģioniem, tostarp nomaļākajiem un tālākajiem reģioniem, — nepārsniedzot maksimālo summu 5 % apmērā no transporta nozarei piešķirtā finansējuma, kā noteikts šīs regulas 5. pantā;

- b) pētījumi *kopīgu interešu* projektiem, kā definēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T pamatnostādnes] 8. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā;
- c) darbības *kopīgu interešu* projektu atbalstam, kā definēts Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T pamatnostādnes] 8. panta 1. punkta a) un d) apakšpunktā;
- d) darbības satiksmes pārvaldības sistēmu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T pamatnostādnes] 37. pantu;
- e) darbības kravu pārvadājumu pakalpojumu atbalstam saskaņā ar Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [TEN-T pamatnostādnes] 38. pantu;
- f) darbības, *kuru mērķis ir* dzelzceļa trokšņa *mazināšana, tostarp* modernizējot *un uzlabojot* pašreizējo ritošo sastāvu;
- g) programmas atbalsta darbības;

ga) darbības jauno tehnoloģiju un inovācijas atbalstam visos transporta veidos.

Transporta nozares darbības, kas saistītas ar pārrobežu posmu vai šāda posma daļu, var saņemt Savienības finansiālo atbalstu, ja ir rakstiska vienošanās starp attiecīgajām dalībvalstīm vai starp attiecīgajām dalībvalstīm un trešām valstīm par pārrobežu posmu pabeigšanu. *Komisija sniedz palīdzību, lai panāktu vienošanos, un katru gadu iesniedz Parlamentam*

nodrošinātu savienojumu ar kaimiņu dalībvalsts vai trešās valsts tīklu, bet faktiski nešķērso robežu.

Dotāciju finansējums projektiem, kuru būtisks ieņēmumu avots ir lietotāji, pirmām kārtām ir pieejams **projekta sagatavošanai**, jo īpaši PPP novērtēšanai.

3. Enerģētikas nozarē specifiski nosacījumi, ar kādiem darbības, ar kurām īsteno *kopējas ieinteresētības* projektus, ir atbilstīgas Savienības finansiālā atbalsta saņemšanai finanšu instrumentu un dotāciju veidā saskaņā ar šo regulu, ir izklāstīti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [*Eiropas energoinfrastruktūras vadlīnijas*] 15. pantā.

4. Telekomunikāciju nozarē visas darbības, ar kurām īsteno *kopējas ieinteresētības* projektus, un programmas atbalsta darbības, kas minētas Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [*INFSO vadlīnijas*] pielikumā ir tiesīgas saņemt Savienības finansiālo atbalstu dotāciju, iepirkumu un finanšu instrumentu veidā saskaņā ar šo regulu.

ziņojumu par gadījumiem, kad tika konstatētas problēmas, un par grūtību būtību. Izņēmuma kārtā iepriekšminētā rakstiskā vienošanās netiek prasīta, ja projekts ir vajadzīgs, lai nodrošinātu savienojumu ar kaimiņu dalībvalsts vai trešās valsts tīklu, bet faktiski nešķērso robežu.

Dotāciju finansējums projektiem, kuru būtisks ieņēmumu avots ir lietotāji, pirmām kārtām ir pieejams **projektam**, jo īpaši PPP novērtēšanai.

3. Enerģētikas nozarē specifiski nosacījumi, ar kādiem darbības, ar kurām īsteno *kopīgu interešu* projektus, ir atbilstīgas Savienības finansiālā atbalsta saņemšanai finanšu instrumentu un dotāciju veidā saskaņā ar šo regulu, ir izklāstīti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [*Energoinfrastruktūras pamatnostādnes*] 15. pantā.

4. Telekomunikāciju nozarē visas darbības, ar kurām īsteno *kopīgu interešu* projektus, un programmas atbalsta darbības, kas minētas Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [*INFSO pamatnostādnes*] pielikumā ir tiesīgas saņemt Savienības finansiālo atbalstu dotāciju, iepirkumu un finanšu instrumentu veidā saskaņā ar šo regulu.

Grozījums Nr. 20

Regulas priekšlikums

8. pants

Komisijas ierosinātais teksts

1. Dotācijas saskaņā ar šo regulu var būt kādā no veidiem, kas paredzēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Jaunā finanšu regula] XXX. pantā.

Darba programmās nosaka dotāciju veidu, ko var izmantot, lai finansētu attiecīgās

Grozījums

1. Dotācijas saskaņā ar šo regulu var būt kādā no veidiem, kas paredzēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Jaunā finanšu regula] XXX. pantā.

Darba programmās nosaka dotāciju veidu, ko var izmantot, lai finansētu attiecīgās

darbības.

2. Izdevumi var būt attiecināmi no dienas, kad iesniegts atbalsta pieteikums.

[Izdevumi par projektiem, kas iekļauti pirmajā daudzgadu programmā, var būt attiecināmi no 2014. gada 1. janvāra, ja šī regula stājas spēkā pēc minētās dienas].

3. Attiecināmi var būt tikai dalībvalstīs radušies izdevumi, izņemot gadījumus, kad *kopējas ieinteresētības* projekts skar trešo valstu teritoriju un kad darbība ir obligāti nepieciešama, lai sasniegtu konkrētā projekta mērķus.

4. Iekārtu un infrastruktūras izmaksas, ko saņēmējs uzskata par kapitālizdevumiem, var būt attiecināmas līdz pilnam apjomam.

5. Attiecināmi var būt izdevumi saistībā ar vides pētījumiem par vides aizsardzību un par atbilstību Savienības acquis.

6. Izdevumi, kas saistīti ar zemes iegādi, nav attiecināmas izmaksas.

7. PVN *nav* attiecināmas izmaksas.

8. Noteikumus par saņēmējam radušos izmaksu attiecināmību mutatis mutandis piemēro izmaksām, kas radušās īstenošanas struktūrām.

Grozījums Nr. 21

Regulas priekšlikums

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Priekšlikumus var iesniegt viena vai

PE491.329v02-00

darbības.

2. Izdevumi var būt attiecināmi no dienas, kad iesniegts atbalsta pieteikums.

[Izdevumi par projektiem, kas iekļauti pirmajā daudzgadu programmā, var būt attiecināmi no 2014. gada 1. janvāra, ja šī regula stājas spēkā pēc minētās dienas].

3. Attiecināmi var būt tikai dalībvalstīs radušies izdevumi, izņemot gadījumus, kad *kopīgu interešu* projekts skar trešo valstu teritoriju un kad darbība ir obligāti nepieciešama, lai sasniegtu konkrētā projekta mērķus.

4. Iekārtu un infrastruktūras izmaksas, ko saņēmējs uzskata par kapitālizdevumiem, var būt attiecināmas līdz pilnam apjomam.

5. Attiecināmi var būt izdevumi saistībā ar vides pētījumiem par vides aizsardzību un par atbilstību Savienības acquis.

6. Izdevumi, kas saistīti ar *neapbūvētas* zemes iegādi, nav attiecināmas izmaksas.

7. *Neatgūstams* PVN *ir* attiecināmas izmaksas.

8. Noteikumus par saņēmējam radušos izmaksu attiecināmību mutatis mutandis piemēro izmaksām, kas radušās īstenošanas struktūrām.

8.a Tehniskās un administratīvās palīdzības izmaksas ir attiecināmas izmaksas.

Grozījums

1. Priekšlikumus var iesniegt viena vai

20/34

AD\915841LV.doc

vairākas dalībvalstis, starptautiskas organizācijas, kopuzņēmumi vai dalībvalstīs reģistrēti publiski vai privāti uzņēmumi vai struktūras.

vairākas dalībvalstis, starptautiskas organizācijas, kopuzņēmumi, **piemēram, Eiropas Teritoriālās sadarbības grupa**, vai dalībvalstīs reģistrēti publiski vai privāti uzņēmumi vai struktūras.

Pamatojums

Eiropas Teritoriālās sadarbības grupa (ETSG) ir unikāla Eiropas Savienības līmeņa struktūra, kas var piedāvāt idejas un izstrādāt vietējās stratēģijas, pārstāvēt vadošās iestādes sarežģītās programmās, kurās izmanto vairākus finansējuma avotus, un īstenot projektus vai programmas. ETSG ļauj samazināt administratīvās izmaksas un veicina vienkāršošanu, radot papildu pievienot vērtību pārrobežu situācijās.

Grozījums Nr. 22

Regulas priekšlikums 10. pants

Komisijas ierosinātais teksts

1. Izņemot gadījumus, kad minēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Jaunā finanšu regula] XXX. pantā, priekšlikumu atlase notiek, izsludinot uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus saskaņā ar 17. pantā minētajām darba programmām.
2. Transporta nozarē:
 - a) dotācijas pētījumiem — Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50 % no attiecināmajām izmaksām;
 - b) dotācijas par darbiem —
 - i) dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi: Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz **20%** no attiecināmajām izmaksām; finansējuma apmēru **var palielināt** līdz 30 % projektiem, kas paredzēti šauru vietu novēršanai; finansējuma apmēru **var palielināt** līdz 40% projektiem, kas attiecas uz pārrobežu posmiem;
 - ii) iekšzemes transporta savienojumi ar ostām un lidostām, darbības dzelzceļa

Grozījums

1. Izņemot gadījumus, kad minēti Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [Jaunā finanšu regula] XXX. pantā, priekšlikumu atlase notiek, izsludinot uzaicinājumu iesniegt priekšlikumus saskaņā ar 17. pantā minētajām darba programmām.
2. Transporta nozarē:
 - a) dotācijas pētījumiem — Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50 % no attiecināmajām izmaksām;
 - b) dotācijas par darbiem —
 - i) dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi: Savienības finansiālais atbalsts **ir vismaz 20 %, bet** nepārsniedz 30 % no attiecināmajām izmaksām; finansējuma apmēru **palielina** līdz 30 % projektiem, kas paredzēti šauru vietu novēršanai; finansējuma apmēru **palielina** līdz 40 % projektiem, kas attiecas uz pārrobežu posmiem; **25 % no ESI finansējuma novirza programmām robežšķērsošanas punktos;**
 - ii) iekšzemes transporta savienojumi ar ostām un lidostām, darbības dzelzceļa

kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai, modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu, **kā arī** ostu **un multimodālu platformu** attīstīšana: Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 20% no attiecināmajām izmaksām;

c) dotācijas satiksmes pārvaldības sistēmām un pakalpojumiem —

i) Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēma (ERTMS): Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50% no attiecināmajām izmaksām;

ii) satiksmes pārvaldības sistēmas, kravas transporta pakalpojumi, drošas stāvvietas autoceļu pamattīklā, kā arī darbības, lai atbalstītu jūras transporta maģistrāļu attīstīšanu: Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 20% no attiecināmajām izmaksām.

3. Enerģētikas nozarē:

a) Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50% no pētījumu un/vai darbu attiecināmajām izmaksām;

b) līdzfinansējuma apjomu var palielināt līdz ne vairāk kā 80% darbībām, kas, pamatojoties uz Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [*Eiropas energoinfrastruktūras vadlīnijas*] 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajiem pierādījumiem, nodrošina lielu energoapgādes drošību reģionālā vai Savienības mērogā vai stiprina Savienības solidaritāti, vai ietver ļoti inovatīvus risinājumus.

4. Telekomunikāciju nozarē:

a) darbības platjoslas tīklu jomā Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50% no attiecināmajām izmaksām;

b) darbības vispārējo pakalpojumu jomā Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz

kravu pārvadājumu trokšņa samazināšanai, modernizējot pašreizējo ritošo sastāvu **un veicinot tā uzlabošanu**, ostu attīstīšana, **ņemot vērā reģionus ar neizdevīgu ģeogrāfisko izvietojumu, kā arī darbības jauno tehnoloģiju un inovāciju atbalstam visos transporta veidos** — Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 20 % no attiecināmajām izmaksām;

c) dotācijas satiksmes pārvaldības sistēmām un pakalpojumiem —

i) Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēma (ERTMS) **un upju informācijas sistēmas**: Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50 % no attiecināmajām izmaksām;

ii) satiksmes pārvaldības sistēmas, kravas transporta pakalpojumi, drošas stāvvietas autoceļu pamattīklā, kā arī darbības, lai atbalstītu jūras transporta maģistrāļu attīstīšanu: Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 20 % no attiecināmajām izmaksām.

3. Enerģētikas nozarē:

a) Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50 % no pētījumu un/vai darbu attiecināmajām izmaksām;

b) līdzfinansējuma apjomu var palielināt līdz ne vairāk kā 80 % darbībām, kas, pamatojoties uz Regulas (ES) Nr. XXXX/2012 [*Energoinfrastruktūras pamatnostādnes*] 15. panta 2. punkta a) apakšpunktā minētajiem pierādījumiem, nodrošina lielu energoapgādes drošību reģionālā vai Savienības mērogā vai stiprina Savienības solidaritāti, vai ietver ļoti inovatīvus risinājumus.

4. Telekomunikāciju nozarē:

a) darbības platjoslas tīklu jomā Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 50 % no attiecināmajām izmaksām;

b) darbības vispārējo pakalpojumu jomā Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz

75% no attiecināmajām izmaksām;

c) pamatpakalpojumu platformas parasti finansē, izmantojot iepirkumu. Izņēmuma gadījumos tās var finansēt ar dotāciju, kas sedz līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām, neskarot līdzfinansējuma principu;

d) programmas atbalsta darbības, ieskaitot infrastruktūras kartēšanu, mērķsadarbību un tehnisko palīdzību Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 75% no attiecināmajām izmaksām.

5. Iepriekš minēto līdzfinansējumu var palielināt par ne vairāk kā 10 procentpunktiem darbībām, kam *raksturīgas starpnozāriskas sinerģijas*, kas palīdz sasniegt klimata pārmaiņu mazināšanas mērķus, kas palielina noturību pret klimata pārmaiņām vai samazina siltumnīcefekta gāzu *emisijas*. Šo palielinājumu nepiemēro 11. pantā minētajiem līdzfinansējuma apmēriem.

6. Finansiālā atbalsta apjomu, kas piešķirams izraudzītajām darbībām, noteiks, pamatojoties uz katra projekta izmaksu un ieguvumu analīzi, budžeta līdzekļu pieejamību un nepieciešamību maksimāli palielināt ES finansējuma sviras efektu.

75 % no attiecināmajām izmaksām;

c) pamatpakalpojumu platformas parasti finansē, izmantojot iepirkumu. Izņēmuma gadījumos tās var finansēt ar dotāciju, kas sedz līdz 100 % no attiecināmajām izmaksām, neskarot līdzfinansējuma principu;

d) programmas atbalsta darbības, ieskaitot infrastruktūras kartēšanu, mērķsadarbību un tehnisko palīdzību Savienības finansiālais atbalsts nepārsniedz 75 % no attiecināmajām izmaksām.

5. Iepriekš minēto līdzfinansējumu var palielināt par ne vairāk kā 10 procentpunktiem darbībām, kam *raksturīga sinerģija starp nozarēm*, kas palīdz sasniegt klimata pārmaiņu mazināšanas mērķus, kas palielina noturību pret klimata pārmaiņām vai samazina siltumnīcefekta gāzu *emisiju*. Šo palielinājumu nepiemēro 11. pantā minētajiem līdzfinansējuma apmēriem.

6. Finansiālā atbalsta apjomu, kas piešķirams izraudzītajām darbībām, noteiks, pamatojoties uz katra projekta izmaksu un ieguvumu analīzi, budžeta līdzekļu pieejamību un nepieciešamību maksimāli palielināt ES finansējuma sviras efektu.

Grozījums Nr. 23

Regulas priekšlikums

11. pants

Komisijas ierosinātais teksts

1. *Kas attiecas uz EUR 10 000 000 000*, kas pārnesti no Kohēzijas fonda [Regulas XXX XX pants] un ko *paredzēt* tērēt dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, izsludina īpašus uzaicinājumus attiecībā uz projektiem, ar kuriem *īsteno* pamattīklu tikai un vienīgi dalībvalstīs, kas ir tiesīgas

Grozījums

1. *Attiecībā uz EUR [XXX]*, kas pārnesti no Kohēzijas fonda [Regulas XXX XX pants] un ko *paredzēts* tērēt dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, izsludina īpašus uzaicinājumus attiecībā uz projektiem, ar kuriem *veido* pamattīklu tikai un vienīgi dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt atbalstu

saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda.

2. Šiem īpašajiem uzaicinājumiem piemēro transporta nozarei piemērojamos noteikumus saskaņā ar šo regulu. ***Īstenojot šos uzaicinājumus, pēc iespējas lielāku prioritāti piešķir*** projektiem, kuros ievēroti valsts piešķirumi saskaņā ar Kohēzijas fondu.

3. Atkāpjoties no 10. panta un attiecībā uz EUR **10 000 000 000**, kas pārnesti no Kohēzijas fonda un ko paredzēts tērēt dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, maksimālie finansēšanas apjomi ir tie, kas piemērojami Kohēzijas fondam un minēti 22. pantā un 110. panta 3. punktā Regulā (ES) Nr. XXX/2012 [ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu, uz kuriem attiecas vienotais stratēģiskais satvars, un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ Regulu (EK) Nr. 1083/2006], attiecībā uz šādām darbībām:

no Kohēzijas fonda.

2. Šiem īpašajiem uzaicinājumiem piemēro transporta nozarei piemērojamos noteikumus saskaņā ar šo regulu, ***cenšoties sasniegt mobilitātes šķēršļu mazināšanas mērķi. To projektu atlasī, kuri ir tiesīgi saņemt finansējumu, veic, pamatojoties uz projektu pietiekamas gatavības līmeni, kvalitāti un ES pievienoto vērtību, saskaņā ar šajā regulā noteiktajiem mērķiem un kritērijiem, kā arī ievērojot piešķirumus valstīm no Kohēzijas fonda, kurus tās saņems līdz 2016. gada 31. decembrim. No 2017. gada 1. janvāra resursus, kas pārnesti uz Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un nav piešķirti transporta infrastruktūras projektam, dara pieejamus visām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda līdzekļus, lai finansētu transporta infrastruktūras projektus saskaņā ar šīs regulas noteikumiem. Tomēr vislielākā iespējamā prioritāte būtu jānodrošina*** projektiem, kuros ievēroti valsts piešķirumi saskaņā ar Kohēzijas fondu.

3. Atkāpjoties no 10. panta un attiecībā uz EUR [XXX], kas pārnesti no Kohēzijas fonda un ko paredzēts tērēt dalībvalstīs, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, maksimālie finansēšanas apjomi ir tie, kas piemērojami Kohēzijas fondam un minēti 22. pantā un 110. panta 3. punktā Regulā (ES) Nr. XXX/2012 [ar ko paredz kopīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu, Kohēzijas fondu, Eiropas Lauksaimniecības fondu lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fondu, uz kuriem attiecas vienotais stratēģiskais satvars, un vispārīgus noteikumus par Eiropas Reģionālās attīstības fondu, Eiropas Sociālo fondu un Kohēzijas fondu un atceļ Regulu (EK) Nr. 1083/2006], attiecībā uz šādām darbībām:

- a) dotācijas pētījumiem;
- b) dotācijas *par* darbiem —
 - i) dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi;
 - ii) darbības pārrobežu ceļu posmu izveides atbalstam;
 - iii) iekšzemes transporta savienojumi ar ostām un lidostām, multimodālu platformu un ostu attīstīšana;
- c) dotācijas satiksmes pārvaldības sistēmām un pakalpojumiem —
 - i) Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēma (ERTMS);
 - ii) satiksmes pārvaldības sistēmas.

- a) dotācijas pētījumiem;
- b) dotācijas darbiem —
 - i) dzelzceļš un iekšzemes ūdensceļi;
 - ii) darbības pārrobežu ceļu posmu izveides atbalstam;
 - iii) iekšzemes transporta savienojumi ar ostām un lidostām, multimodālu platformu un ostu attīstīšana;
- c) dotācijas satiksmes pārvaldības sistēmām un pakalpojumiem —
 - i) Eiropas Dzelzceļa satiksmes pārvaldības sistēma (ERTMS), ***upju informācijas pakalpojumi (RIS) un kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēma (VTMIS)***;
 - ii) satiksmes pārvaldības sistēmas;
 - iii) ***jūras maģistrāles.***

Lai atbalstītu tās dalībvalstis, kuras ir tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda līdzekļus un kurām var rasties grūtības, izstrādājot pietiekamas gatavības un kvalitatīvus projektus ar ES pievienoto vērtību, Komisija vismaz reizi gadā organizē papildu uzaicinājumus uz konkursu. Lai nodrošinātu pēc iespējas labāku pārnestā finansējuma apguvi visās dalībvalstīs, kuras ir tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda finansējumu, īpašu uzmanību pievērš Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentā paredzētajām programmas atbalsta darbībām, kuru mērķis ir stiprināt institucionālās spējas un to valsts pārvaldes iestāžu un valsts dienestu efektivitāti, kuri ir saistīti ar šīs regulas 1. pielikumā minētajiem projektiem.

3.a No Kohēzijas fonda pārnestos EUR [XXX] neierēķina maksimālajā struktūrfondu finansējumā, kas dalībvalstīm, kuras tiesīgas saņemt atbalstu no Kohēzijas fonda, ir 2,5 % no IKP.

3.b Uz Kohēzijas fonda resursiem, kas izmantoti, lai finansētu transporta nozares

projektus dalībvalstīs, kas ir tiesīgas saņemt Kohēzijas fonda līdzekļus, neattiecina kohēzijas politikā izmantoto nepārsniedzamās summas noteikšanas sistēmu.

Grozījums Nr. 24

Regulas priekšlikums 11.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

11.a pants

1. Dalībvalstis, kurām ir finansiālas grūtības un kuras atbilst Regulas (ES) Nr. XXXX/XXXX (Kopīgo noteikumu regula) 22. panta un 100. panta 3. punkta noteikumiem, papildus augstākai ESI līdzfinansējuma likmei, kas nepārsniedz 10 %¹, pēc pieprasījuma var izmantot arī:

i) līdzekļus, kurus iegūst no atgūtajām naudas plūsmām ESI piešķirumos infrastruktūras projektu īstenošanai;

ii) līdzekļus, kurus iegūst no koriģētajām un/vai atgūtajām naudas plūsmām valstu piešķirumos infrastruktūras projektu īstenošanai;

iii) attiecīgās summas Komisija pārvalda centralizēti saskaņā ar konkurētspējas un izaugsmes programmu. Tas veicinās ieguldījumus valsts, kā arī starpvalstu infrastruktūras projektos un tādējādi palielinās Eiropas pievienoto vērtību.

¹ Sk. turpat 3., 11. panta 3. punktu.

Pamatojums

Dalībvalstis, kurām ir finansiālas grūtības, ir īpaši atkarīgas no infrastruktūras, jo tā veicina nodarbinātību un sekmē izaugsmi.

Grozījums Nr. 25

Regulas priekšlikums

12. pants – 2. daļa – c punkts

Komisijas ierosinātais teksts

c) pēc projekta virzības novērtēšanas, jo īpaši, ja minētās darbības īstenošana ir ievērojami aizkavējusies.

Grozījums

c) pēc projekta virzības novērtēšanas, jo īpaši, ja minētās darbības īstenošana ir ievērojami aizkavējusies ***un ja par šo aizkavēšanos tieši atbild saņēmēji.***

Grozījums Nr. 26

Regulas priekšlikums

12. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Pirms Komisija pieņem kādu no 1., 2. un 3. punktā paredzētajiem lēmumiem, tā izvērtē attiecīgo gadījumu un informē attiecīgos saņēmējus, lai tie ***noteiktā termiņā*** varētu iesniegt savus apsvērumus.

Grozījums

4. Pirms Komisija pieņem kādu no 1., 2. un 3. punktā paredzētajiem lēmumiem, tā izvērtē attiecīgo gadījumu un informē attiecīgos saņēmējus, lai tie ***vismaz trīs mēnešu laikā*** varētu iesniegt savus apsvērumus.

Pamatojums

Trīs mēnešu laikposmam vajadzētu būt pietiekamam, lai valsts un vietējās iestādes varētu sagatavot padziļinātu analīzi un iesniegt būtiskus apsvērumus par attiecīgo projektu pirms Komisija pieņem lēmumus.

Grozījums Nr. 27

Regulas priekšlikums

15. pants – 6.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

6.a Finanšu instrumenti ir vērsti uz vienu vai vairākiem konkrētiem Savienības politiskajiem mērķiem, to darbība ir nediskriminējoša, tiem ir noteikts precīzs darbības termiņš, tie atbilst pareizas finanšu pārvaldības principiem un papildina līdzšinējos instrumentus,

piemēram, dotācijas.

Pamatojums

Finanšu instrumentu izmantošanai jābūt efektīvi regulētai, un jānodrošina pietiekamas garantijas, lai pēc iespējas samazinātu risku saistībā ar publiskā finansējuma izlietojumu un nodrošinātu sviras efektu.

Grozījums Nr. 28

Regulas priekšlikums

21. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis attiecībā uz transporta **un** enerģētikas nozaru projektiem veic darbību tehnisko uzraudzību un finanšu kontroli, cieši sadarbojoties ar Komisiju, un apliecina to izdevumu patiesumu un atbilstību, kuri radušies saistībā ar projektiem vai projektu daļām. Dalībvalstis var lūgt Komisiju piedalīties pārbaudēs uz vietas.

Grozījums

Dalībvalstis attiecībā uz transporta, enerģētikas **un telekomunikāciju** nozaru projektiem veic darbību tehnisko uzraudzību un finanšu kontroli, cieši sadarbojoties ar Komisiju, un apliecina to izdevumu patiesumu un atbilstību, kuri radušies saistībā ar projektiem vai projektu daļām. Dalībvalstis var lūgt Komisiju piedalīties pārbaudēs uz vietas.

Grozījums Nr. 29

Regulas priekšlikums

21. pants – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Telekomunikāciju nozarē valstu regulatīvās iestādes veic visu iespējamo, lai nodrošinātu vajadzīgo tiesisko noteiktību un tādu investīciju *vidu*, lai *atvieglinātu* to projektu īstenošanu, kas saņem Savienības finansiālo atbalstu saskaņā ar šo regulu.

Grozījums

Telekomunikāciju nozarē valstu regulatīvās iestādes **arī** veic visu iespējamo, lai nodrošinātu vajadzīgo tiesisko noteiktību un tādu investīciju *vidi*, lai *atvieglotu* to projektu īstenošanu, kas saņem Savienības finansiālo atbalstu saskaņā ar šo regulu.

Grozījums Nr. 30

Regulas priekšlikums

23. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Komisija veic pienācīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka, īstenojot saskaņā ar šo regulu finansētas darbības, tiek aizsargātas Savienības finansiālās intereses, piemērojot aizsargpasākumus pret krāpšanu, korupciju un jebkādam citām prettiesiskām darbībām, veicot efektīvas pārbaudes un, ja ir atklātas nelikumības, atgūstot nepamatoti izmaksātās summas un vajadzības gadījumā piemērojot iedarbīgus, samērīgus un preventīvus sodus.

Grozījums

1. Komisija veic pienācīgus pasākumus, lai nodrošinātu, ka, īstenojot saskaņā ar šo regulu finansētas darbības, tiek aizsargātas Savienības finansiālās intereses, ***nodrošinot, lai līdzīgai infrastruktūrai dažādās dalībvalstīs izmaksas būtu samērīgas, ņemot vērā vietējās cenas, kā arī*** piemērojot aizsargpasākumus pret krāpšanu, korupciju un jebkādam citām prettiesiskām darbībām, veicot efektīvas pārbaudes un, ja ir atklātas nelikumības, atgūstot nepamatoti izmaksātās summas un vajadzības gadījumā piemērojot iedarbīgus, samērīgus un preventīvus sodus.

Pamatojums

Ir jānodrošina, lai par ES līdzekļiem finansēto infrastruktūras projektu izmaksas dažādās dalībvalstīs būtu pēc iespējas līdzīgākas, ņemot vērā darbaspēka un materiālu izmaksas.

Grozījums Nr. 31

Regulas priekšlikums

24. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Komisijai palīdz Instrumenta koordinēšanas komiteja. ***Minētā komiteja*** ir ***komiteja*** Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

Grozījums

1. Komisijai palīdz Instrumenta koordinēšanas komiteja ***un komitejas, kas izveidotas katrai no trim instrumenta nozarēm — transporta, enerģētikas un telekomunikāciju infrastruktūrai. Šīs komitejas*** ir ***komitejas*** Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.

Grozījums Nr. 32

Regulas priekšlikums

24. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Komiteja nodrošina horizontālu pārskatu

Grozījums

3. ***Koordinēšanas*** komiteja nodrošina

pār 17. pantā minētajām darba programmām, lai nodrošinātu konsekvensi un starpnozaru sinerģiju apzināšanu un izmantošanu.

horizontālu pārskatu pār 17. pantā minētajām darba programmām, lai nodrošinātu konsekvensi un apzinātu un izmantotu sinerģiju starp nozarēm.
Attiecīgo nozaru komitejas palīdz Komisijai uzraudzīt attiecīgo pamatnostādņu īstenošanu un piedalās pamatnostādņu pārskatīšanā.

Grozījums Nr. 33

Regulas priekšlikums 25. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, ***kas minētas 20. pantā***, Komisijai piešķir uz ***nenoteiktu*** laikposmu, ***sākot no dienas, kad šī regula stājas spēkā.***

Grozījums

2. Pilnvaras pieņemt ***šīs regulas 20. pantā minētos*** deleģētos aktus Komisijai piešķir uz ***3 gadu*** laikposmu no ...*. ***Komisija sagatavo ziņojumu par deleģētajām pilnvarām vēlākais 9 mēnešus pirms triju gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģējumu automātiski pagarina par tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu ne vēlāk kā trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.***

* ***OV: lūdzu, ievietojiet šīs regulas spēkā stāšanās datumu.***

Pamatojums

Deleģētajiem aktiem nevajadzētu prevalēt pār likumdevēju pilnvarām, un tāpēc būtu jāparedz noteikumi, lai nodrošinātu Komisijas izpildes pilnvaru regulāru uzraudzību.

Grozījums Nr. 34

Regulas priekšlikums 25. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

5. Deleģētais akts, ***kas pieņemts saskaņā ar***

Grozījums

5. ***Saskaņā ar 20. pantu pieņemts***

20. pantu, stājas spēkā tikai tad, ja **divu** mēnešu laikā pēc Eiropas Parlamenta un Padomes informēšanas par šo aktu nav saņemti iebildumi no Eiropas Parlamenta vai Padomes vai ja līdz minētā termiņa beigām Komisija ir saņēmusi informāciju gan no Eiropas Parlamenta, gan no Padomes par to, ka iebildumi netiks celti. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo periodu pagarina par **diviem** mēnešiem.

Grozījums Nr. 35

Regulas priekšlikums 26. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Ne vēlāk kā līdz **2018. gada** vidum Komisija sagatavo novērtējuma ziņojumu par to, kā sasniegti visu pasākumu mērķi (rezultātu un ietekmes līmenī), cik efektīvi izmantoti resursi un kāda ir Eiropas pievienotā vērtība, ņemot vērā iespējamo lēmumu par pasākumu atjaunošanu, grozīšanu vai apturēšanu. Bez tam novērtējumā aplūko arī vienkāršošanas iespējas, iekšējo un ārējo *konsekvenci*, to, vai visi mērķi vēl aizvien ir būtiski, kā arī to, kā pasākumi nāk par labu Savienības prioritātēm — gudrai, ilgtspējīgai un iekļaujošai izaugsmei. Tajā ņem vērā rezultātus novērtējumiem par iepriekšējo pasākumu ilgtermiņa ietekmi.

Grozījums Nr. 36

Regulas priekšlikums 1. pielikums – 1. daļa – a iedaļa – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

BY robeža – Warszawa – Poznań –

AD\915841LV.doc

deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja **trīs** mēnešu laikā pēc tā paziņošanas Eiropas Parlamentam un Padomei ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja līdz minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo periodu pagarina par **trim** mēnešiem.

Grozījums

1. Ne vēlāk kā līdz **2017. gada** vidum Komisija sagatavo novērtējuma ziņojumu par to, kā sasniegti visu pasākumu mērķi (rezultātu un ietekmes līmenī), cik efektīvi izmantoti resursi un kāda ir Eiropas pievienotā vērtība, ņemot vērā iespējamo lēmumu par pasākumu atjaunošanu, grozīšanu vai apturēšanu. Bez tam novērtējumā aplūko arī vienkāršošanas iespējas, *tās* iekšējo un ārējo *saskaņotību*, visu mērķu atbilstības nepārtrauktību, kā arī pasākumu ieguldījumu Savienības gudras, ilgtspējīgas un integrējošas izaugsmes prioritātēs, **tostarp ietekmi uz ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju**. Tajā ņem vērā iepriekšējo pasākumu ilgtermiņa ietekmes novērtējuma rezultātus.

Grozījums

BY robeža – Warszawa – Poznań –

PE491.329v02-00

Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –
Osnabrück – Enschede – **Utrecht** –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –
Osnabrück – **Rheine** –
Twente/Mittellandkanal – Enschede –
Hengelo – Utrecht –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

***Iekšējie ūdensceļi (IŪC) Mittellandcanal
un Twentecanal savienojuma priekšizpēte***

Grozījums Nr. 37

Regulas priekšlikums

1. pielikums – 1. daļa – a iedaļa – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

BY robeža – Warszawa – Poznań –
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –
Osnabrück – **Münster/Osnabrück lidosta** –
Enschede – Utrecht –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

***Dzelzceļš, lidosta dzelzceļa un Münster-
Osnabrück lidostas savstarpējs
savienojums***

Grozījums Nr. 38

Regulas priekšlikums

1. pielikums – 1. daļa – a iedaļa – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

BY robeža – Warszawa – Poznań –
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –
Osnabrück – **Hengelo/Twente** – Enschede
– Utrecht – Amsterdam/Rotterdam –
Felixstowe – Birmingham/Manchester –
Liverpool

***Dzelzceļš vairāku posmu modernizācija
(Hannover – Osnabrück –
Hengelo/Twente; jo īpaši Minden/Seelze –
Hannover un Twente apvedceļš)***

Grozījums Nr. 39

Regulas priekšlikums

1. pielikums – 1. daļa – a iedaļa – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

BY robeža – Warszawa – Poznań –
Frankfurt/Oder – Berlin – Hannover –
West-German Canals, Mittellandkanal –
Osnabrück – Enschede – Utrecht –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

***Iepriekš definēti posmi West-German
Canals, Mittellandkanal, Hannover –
Magdeburg – Berlin***

Veids Iekšējie ūdensceļi

***Apraksts/grafiks modernizācija (piem.,
tīltu paaugstināšana, nodrošinot iespēju
pārvadāt konteinerus trīs līmeņos), tostarp
savienojumi ar citiem transporta veidiem***

PROCEDŪRA

Virsraksts	Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments			
Atsauces	COM(2011)0665 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD)			
Atbildīgās komitejas Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ITRE 17.11.2011	TRAN 17.11.2011		
Atzinumu sniedza Datums, kad paziņoja plenārsēdē	REGI 17.11.2011			
Atzinumu sagatavoja Iecelšanas datums	Markus Pieper 23.11.2011			
51. pants – komiteju apvienotās sanāksmes Datums, kad paziņoja plenārsēdē	15.3.2012			
Izskatīšana komitejā	23.11.2011	20.6.2012	12.7.2012	17.9.2012
Pieņemšanas datums	27.11.2012			
Galīgais balsojums	+: –: 0:	39 1 2		
Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Victor Boştinaru, John Bufton,			

balsošanā	Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Tamás Deutsch, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Maria Irigoyen Pérez, Seán Kelly, Mojca Kleva, Constanze Angela Krehl, Petru Constantin Luhan, Ramona Nicole Mănescu, Vladimír Maňka, Iosif Matula, Erminia Mazzoni, Miroslav Mikolášik, Jens Nilsson, Jan Olbrycht, Younous Omarjee, Markus Pieper, Tomasz Piotr Poręba, Monika Smolková, Ewald Stadler, Georgios Stavrakakis, Nuno Teixeira, Lambert van Nistelrooij, Oldřich Vlasák, Kerstin Westphal, Hermann Winkler, Joachim Zeller
Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā	Jan Březina, Andrea Cozzolino, Ivars Godmanis, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Vilja Savisaar-Toomast, Elisabeth Schroedter