



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

Komisja Rozwoju Regionalnego

2011/0302(COD)

29.11.2012

OPINIA

Komisji Rozwoju Regionalnego

dla Komisji Transportu i Turystyki

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego instrument „Łącząc Europę”
(COM(2011)0665/2 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Markus Pieper

PA_Legam

ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

CEF jest głównym instrumentem UE mającym służyć finansowaniu projektów dotyczących sieci bazowych, które posiadają największą wartość dodaną dla Europy poprzez uzupełnienie brakujących połączeń, wyeliminowanie głównych wąskich gardeł oraz wykorzystanie węzłów multimodalnych. CEF przyniesie korzyści wszystkim państwom członkowskim, zapewniając równy dostęp do rynku wewnętrznego i przyspieszając rozwój infrastruktury potrzebny UE.

Co do 10 mld euro przesuniętych z Funduszu Spójności i przeznaczonych w ramach CEF na projekty dotyczące infrastruktury transportowej wyłącznie w państwach członkowskich objętych polityką spójności, te ostatnie wyraziły pewne zastrzeżenia, a nawet sprzeciw. Niemniej jednak środki przeznaczone dla państw objętych polityką spójności powinny znaleźć ukierunkowane zastosowanie, gdyż jeśli nie zostaną one wykorzystane, nie wrócą z powrotem do Funduszu Spójności, a tym samym zostaną utracone. Parlament Europejski jako współstawodawca powinien pracować nad wnioskiem Komisji i wnieść do tekstu niezbędne wyjaśnienia w celu zapewnienia poparcia wszystkich państw członkowskich, tak aby wypracować dobry wniosek wnoszący europejską wartość dodaną. W związku z tym sprawozdawca uważa, że do tekstu należy wprowadzić następujące wyjaśnienia:

kwota 10 mld euro z Funduszu Spójności nie powinna być uwzględniana w ograniczeniu transferu ustalonym na poziomie 2,5% PKB.

Kwota 10 mld euro przesunięta z Funduszu Spójności nie powinna być brana pod uwagę przy osiąganiu ograniczenia górnego pułapu transferu ustalonego na poziomie 2,5% PKB, zaproponowanego w WRF. Zasadniczo nie ma sensu uwzględniać centralnie zarządzanego instrumentu takiego jak CEF w ograniczeniu dotyczącym transferu. Większość projektów przewidzianych do finansowania to projekty transgraniczne, a konsekwencją ograniczenia mogłoby być nierówne traktowanie po obu stronach projektu. Ponadto dla państw członkowskich objętych polityką spójności wprowadza się element nierównego traktowania w granicach od 21,7 mld euro do 10 mld euro, ponieważ podczas realizacji projektów w oparciu o zasady konkurencji nie ma możliwości przestrzegania takiego pułapu, podobnie jak całkowicie ustalonych kopert krajowych.

Większy nacisk na projekty transgraniczne w regionach przygranicznych

W wielu obszarach przygranicznych obecna infrastruktura w dalszym ciągu świadczy o zawężonych krajowych zasadach (polegających na tym, że obszary te, choć niezbędne do uzyskania korzyści z procesu integracji europejskiej i funkcjonowania rynku wewnętrznego, nie są priorytetem wyborczym dla państw członkowskich, które wolą angażować się w inwestycje infrastrukturalne w centralnej części kraju) i poszczególne regiony odczuwają negatywne skutki ich peryferyjnej lokalizacji. Większość projektów priorytetowych to rzeczywiście transgraniczne projekty infrastrukturalne, ale często się zdarza, że realizację projektów w odcinkach transgranicznych finalizuje się na samym końcu albo wcale się jej nie kończy. 26 z 30 projektów priorytetowych TEN-T do tej pory dotyczyło regionów przygranicznych lub miały wymiar transgraniczny, ale we wszystkich z tych projektów inwestycje w regionie przygranicznym były ukończone jako ostatnie.

Tworzenie silnych synergii między CEF a Funduszem Spójności.

Synergie w ramach transgranicznych projektów infrastrukturalnych powinno się tworzyć również z programami współpracy terytorialnej finansowanymi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i Funduszu Spójności. Transgraniczne projekty infrastrukturalne także w bogatszych regionach powinny być wyraźnie kwalifikowalne w ramach EFRR oraz programów na rzecz wzrostu i zatrudnienia.

CEF powinno w niektórych przypadkach wspierać kompleksową sieć.

Ponadto CEF powinien obejmować projekty infrastrukturalne dotyczące kompleksowej sieci z ograniczeniem wynoszącym 5%, zwłaszcza w odniesieniu do projektów w regionach transgranicznych.

„Głębszy” instrument łączący w celu zwiększenia inwestycji w kluczową infrastrukturę.

Państwa o trudnej sytuacji finansowej są najbardziej zależne od inwestycji w infrastrukturę, ponieważ tego rodzaju przedsięwzięcia mają stymulujący wpływ na wzrost gospodarczy i wzrost zatrudnienia. W związku z powyższym państwa członkowskie znajdujące się w trudnej sytuacji finansowej powinny na własny wniosek mieć możliwość skorzystania ze środków pochodzących ze skorygowanych lub odzyskanych przepływów pieniężnych w ramach CEF lub w granicach ich krajowych kopert na projekty infrastrukturalne. Zarządzaniem odpowiednimi kwotami w sposób scentralizowany powinna się zajmować Komisja w ramach programu na rzecz konkurencyjności i wzrostu. Taki system powinien sprzyjać inwestycjom w krajowe i międzynarodowe projekty infrastrukturalne i tym samym przyczyniać się do tworzenia europejskiej wartości dodanej.

I kwestia ostatnia, choć nie mniej ważna: warto podkreślić, że w całej UE wizja długiego korytarza przekraczającego granice krajowe jest niezbędna do identyfikacji barier (infrastrukturalnych, technicznych i administracyjnych) dla płynnego, interoperacyjnego i intermodalnego transportu oraz ich usunięcia. Bariery te są nie tylko bardzo szkodliwe dla europejskiej konkurencyjności, ponieważ powodują wzrost kosztów i zagrażają niezawodności łańcucha logistycznego, lecz także przyczyniają się do asymetrii w bardziej peryferyjnie położonych państwach, a w związku z tym do pogorszenia spójności terytorialnej UE.

POPRAWKI

Komisja Rozwoju Regionalnego zwraca się do Komisji Transportu i Turystyki jako do komisji przedmiotowo właściwej o naniesienie w swoim sprawozdaniu następujących poprawek:

Poprawka 1

Wniosek dotyczący rozporządzenia Odniesienie 1

Tekst proponowany przez Komisję

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172,

Poprawka

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 172, **174 i 349**,

Poprawka 2

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 2 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(2) Pełne funkcjonowanie jednolitego rynku zależy od nowoczesnej, wysoce sprawnej infrastruktury łączącej Europę – szczególnie w takich dziedzinach jak transport, energetyka i telekomunikacja. Sprzyjające rozwojowi połączenia zapewnią lepszy dostęp do jednolitego rynku i tym samym przyczynią się podniesienia konkurencyjności gospodarki rynkowej zgodnie z celami i docelowymi poziomami określonymi w strategii „Europa 2020”.

Poprawka

(2) Pełne funkcjonowanie jednolitego rynku zależy od nowoczesnej, **zintegrowanej**, wysoce sprawnej infrastruktury łączącej Europę **i jej regiony** – szczególnie w takich dziedzinach jak transport, energetyka i telekomunikacja. Sprzyjające rozwojowi połączenia zapewnią lepszy dostęp do jednolitego rynku i tym samym przyczynią się podniesienia konkurencyjności gospodarki rynkowej zgodnie z celami i docelowymi poziomami określonymi w strategii „Europa 2020”.

Poprawka 3

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 5 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(5) Komisja zobowiązała się uwzględnić zmiany klimatu w unijnych programach wydatków i przeznaczyć co najmniej 20 % budżetu unijnego na cele związane z przeciwdziałaniem zmianom klimatu. Istotne znaczenie ma, aby zapewnić uregulowanie kwestii łagodzenia i przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania zagrożeniom i zarządzania nimi na etapie przygotowania, opracowania i realizacji projektów będących

Poprawka

(5) Komisja zobowiązała się uwzględnić zmiany klimatu w unijnych programach wydatków i przeznaczyć co najmniej 20 % budżetu unijnego na cele związane z przeciwdziałaniem zmianom klimatu. Istotne znaczenie ma, aby zapewnić uregulowanie kwestii łagodzenia i przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania zagrożeniom i zarządzania nimi na etapie przygotowania, opracowania i realizacji projektów będących

przedmiotem wspólnego zainteresowania. Inwestycje infrastrukturalne objęte niniejszym rozporządzeniem powinny przyczynić się do promocji idei przekształcenia gospodarki i społeczeństwa w taki sposób, aby charakteryzowały się niską emisją dwutlenku węgla i były odporne na zmiany klimatu.

przedmiotem wspólnego zainteresowania. Inwestycje infrastrukturalne objęte niniejszym rozporządzeniem powinny przyczynić się do promocji idei przekształcenia gospodarki i społeczeństwa w taki sposób, aby charakteryzowały się niską emisją dwutlenku węgla i były odporne na zmiany klimatu, **unikając jednocześnie pogłębiania izolacji niektórych regionów europejskich, takich jak regiony najbardziej oddalone i wyspiarskie;**

Uzasadnienie

Środki i działania na rzecz społeczeństwa i gospodarki charakteryzujących się niską emisją dwutlenku węgla nie powinny powodować pogłębiania izolacji regionów, które już same przez się są oddalone od rynku wewnętrznego.

Poprawka 4

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 6 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(6a) Należy tworzyć ściśle synergie między instrumentami finansowania CEF i EFRR w celu finansowania infrastruktury w regionach transgranicznych w ramach kompleksowej sieci.

Poprawka 5

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 10 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10) Na podstawie celów przedstawionych w białej księdze wytyczne dotyczące TEN-T, zawarte w rozporządzeniu (UE) nr XXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ..., określają infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej, ustalają wymogi, jakie musi ona spełniać,

(10) Na podstawie celów przedstawionych w białej księdze wytyczne dotyczące TEN-T, zawarte w rozporządzeniu (UE) nr XXX/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia ..., określają infrastrukturę transeuropejskiej sieci transportowej, ustalają wymogi, jakie musi ona spełniać,

oraz ustanawiają środki jej realizacji. W wytycznych przewidują w szczególności zakończenie budowy sieci bazowej do 2030 r.

oraz ustanawiają środki jej realizacji. Wytyczne przewidują w szczególności zakończenie budowy sieci bazowej do 2030 r. ***poprzez budowę nowej infrastruktury oraz odnowę i modernizację istniejącej infrastruktury.***

Poprawka 6

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 11 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(11) Na podstawie analiz planów państw członkowskich dotyczące infrastruktury transportowej Komisja ocenia, że potrzeby inwestycyjne w transporcie wynoszą 500 mld EUR dla całej sieci TEN-T w latach 2014-2020, z czego około 250 mld EUR będzie musiało zostać zainwestowanych w sieć bazową TEN-T. Biorąc pod uwagę zasoby dostępne na poziomie UE, konieczne jest skoncentrowanie się na najważniejszych elementach o najwyższej wartości dodanej dla Europy, aby osiągnąć pożądane skutki. Dofinansowanie powinno zatem zostać skierowane na potrzeby sieci bazowej (w szczególności korytarzy sieci bazowej) **i** projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie systemów zarządzania ruchem (mianowicie systemów zarządzania ruchem lotniczym związanych z programem SESAR, którego potrzeby w zakresie unijnych środków budżetowych wynoszą około 3 mld EUR).

Poprawka

(11) Na podstawie analiz planów państw członkowskich dotyczące infrastruktury transportowej Komisja ocenia, że potrzeby inwestycyjne w transporcie wynoszą **[500]** mld EUR dla całej sieci TEN-T w latach 2014-2020, z czego około **[250]** mld EUR będzie musiało zostać zainwestowanych w sieć bazową TEN-T. Biorąc pod uwagę zasoby dostępne na poziomie UE, konieczne jest skoncentrowanie się na najważniejszych elementach o najwyższej wartości dodanej dla Europy, aby osiągnąć pożądane skutki. Dofinansowanie powinno zatem zostać skierowane na potrzeby sieci bazowej (w szczególności korytarzy sieci bazowej), **bez wykluczania wsparcia dla kompleksowej sieci, które może rzeczywiście zwiększyć spójność społeczną i terytorialną oraz poprawić dostępność w Unii, a także** projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania w dziedzinie systemów zarządzania ruchem (mianowicie systemów zarządzania ruchem lotniczym związanych z programem SESAR, którego potrzeby w zakresie unijnych środków budżetowych wynoszą około 3 mld EUR).

Uzasadnienie

Wsparcie w ramach instrumentu „Łącząc Europę” powinno skupić się na sieci bazowej, lecz nie powinno całkowicie wykluczać wsparcia dla sieci kompleksowej, jeżeli projekty dostarczają europejską wartość dodaną, w szczególności na obszarach, takich jak regiony najbardziej oddalone na mocy przepisów art. 355 i 375 TFUE, które są objęte siecią

kompleksową, aby zapobiec pogłębianiu ich odizolowania.

Poprawka 7

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 13 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(13) Doświadczenie związane z obecnymi ramami finansowymi pokazuje, że **wiele państw członkowskich, uprawnionych** do korzystania z Funduszu Spójności, **ma** poważne trudności z terminową realizacją złożonych projektów związanych z transgraniczną infrastrukturą transportową o dużej wartości dodanej dla Unii. W związku z tym, w celu zwiększenia możliwości realizacji projektów transportowych, szczególnie o charakterze transgranicznym i cechujących się wysoką wartością dodaną dla Unii, część środków z Funduszu Spójności (**10** mld EUR) powinna zostać przekazana na finansowanie projektów transportowych związanych z transportową siecią bazową w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. Komisja powinna wspierać państwa członkowskie uprawnione do korzystania z Funduszu Spójności w realizacji szeregu projektów, **aby nadać najwyższy priorytet alokacjom krajowym w ramach Funduszu Spójności.**

Poprawka

(13) Doświadczenie związane z obecnymi ramami finansowymi pokazuje, że **niektóre państwa członkowskie, uprawnione** do korzystania z Funduszu Spójności, **mają** poważne trudności z terminową realizacją złożonych projektów związanych z transgraniczną infrastrukturą transportową o dużej wartości dodanej dla Unii. W związku z tym, w celu zwiększenia możliwości realizacji projektów transportowych, szczególnie o charakterze transgranicznym i cechujących się wysoką wartością dodaną dla Unii, część środków z Funduszu Spójności (**XXX** mld EUR) powinna zostać przekazana na finansowanie projektów transportowych związanych z transportową siecią bazową w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności w ramach instrumentu „Łącząc Europę”. **Do dnia 31 grudnia 2016 r. wybór projektów powinien się odbywać z zachowaniem krajowych przydziałów z Funduszu Spójności. Od dnia 1 stycznia 2017 r. należy udostępnić wszystkim państwom członkowskim uprawnionym do korzystania z Funduszu Spójności na mocy niniejszego rozporządzenia środki dotychczas nieprzyznane na projekty w dziedzinie infrastruktury transportowej. W możliwie największym stopniu priorytetowo powinny być traktowane projekty zgodne z alokacjami krajowymi w ramach Funduszu Spójności.** Komisja powinna wspierać państwa członkowskie uprawnione do korzystania z Funduszu Spójności w realizacji **i wdrażaniu** szeregu projektów **o europejskiej wartości dodanej**

wymienionych w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 8

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 13 a preambuły (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(13a) Potencjał instytucjonalny i administracyjny to niezbędne warunki wstępne skutecznej realizacji celów instrumentu „Łącząc Europę”. Komisja powinna dopilnować, by taki potencjał był zawsze na wystarczającym poziomie dla opracowania i wdrożenia projektów, a w razie konieczności powinna zaproponować zainteresowanym państwom członkowskim odpowiednie środki.

Poprawka 9

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 24 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(24) Konieczne jest opracowanie solidnych i spójnych sieci ogólnounijnych dla realizacji działań cyfrowych o znaczeniu społecznym, obejmujących zarówno podmioty publiczne, jak i przedstawicieli społeczeństwa na szczeblu krajowym i regionalnym, i w tym celu konieczne jest zapewnienie strukturalnego unijnego finansowania kosztów opracowania systemu i oprogramowania, a także utrzymania sprawnego centrum takich sieci, przy obciążeniu budżetów operatorów krajowych jedynie kosztami wewnątrz krajowymi.

(24) Konieczne jest opracowanie solidnych i spójnych sieci ogólnounijnych dla realizacji działań cyfrowych o znaczeniu społecznym, obejmujących zarówno podmioty publiczne, jak i przedstawicieli społeczeństwa na szczeblu krajowym, regionalnym ***i lokalnym***, i w tym celu konieczne jest zapewnienie strukturalnego unijnego finansowania kosztów opracowania systemu i oprogramowania, a także utrzymania sprawnego centrum takich sieci, przy obciążeniu budżetów operatorów krajowych jedynie kosztami wewnątrz krajowymi.

Poprawka 10

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 37 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(37) Instrument „Łącząc Europę” powinien zaproponować instrumenty finansowe promujące zasadniczy udział inwestorów prywatnych i instytucji finansowych w inwestycjach infrastrukturalnych. Aby uczynić instrumenty finansowe dostatecznie atrakcyjnymi dla sektora prywatnego, należy przy ich projektowaniu i wdrażaniu mieć na uwadze uproszczenie i ograniczenie procedur administracyjnych, a jednocześnie zagwarantowanie odpowiedniego poziomu elastyczności w celu sprostania określonym potrzebom finansowym w sposób elastyczny. Instrumenty te powinny być zaprojektowane w oparciu o doświadczenie zdobyte podczas realizacji instrumentów finansowych objętych wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2007-2013, takich jak gwarancje finansowe dla projektów TEN-T (LGTT), mechanizm finansowania oparty na podziale ryzyka (RSFF) oraz europejski fundusz na rzecz energii, zmiany klimatu i infrastruktury 2020 („fundusz Marguerite”).

Poprawka 11

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 41 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(41) Wieloletnie programowanie wsparcia poprzez instrument „Łącząc Europę” powinno być ukierunkowane na realizację unijnych priorytetów poprzez zapewnienie dostępności niezbędnych zasobów finansowych oraz spójności i ciągłości

Poprawka

(37) Instrument „Łącząc Europę” powinien zaproponować instrumenty finansowe promujące zasadniczy udział inwestorów prywatnych i instytucji finansowych w inwestycjach infrastrukturalnych. Aby uczynić instrumenty finansowe dostatecznie atrakcyjnymi dla sektora prywatnego, należy przy ich projektowaniu i wdrażaniu mieć na uwadze uproszczenie i ograniczenie procedur administracyjnych, a jednocześnie zagwarantowanie odpowiedniego poziomu elastyczności w celu sprostania określonym potrzebom finansowym w sposób elastyczny.
Odpowiedzialne organy zarządzające powinny stworzyć zachęty niezbędne dla przyciągnięcia prywatnych inwestorów.
Instrumenty te powinny być zaprojektowane w oparciu o doświadczenie zdobyte podczas realizacji instrumentów finansowych objętych wieloletnimi ramami finansowymi na lata 2007-2013, takich jak gwarancje finansowe dla projektów TEN-T (LGTT), mechanizm finansowania oparty na podziale ryzyka (RSFF) oraz europejski fundusz na rzecz energii, zmiany klimatu i infrastruktury 2020 („fundusz Marguerite”).

Poprawka

(41) Wieloletnie programowanie wsparcia poprzez instrument „Łącząc Europę” powinno być ukierunkowane na realizację unijnych priorytetów poprzez zapewnienie dostępności niezbędnych zasobów finansowych oraz spójności, ***uczciwości*** i

wspólnych działań Unii i państw członkowskich. Dla wniosków złożonych po wdrożeniu pierwszego wieloletniego programu prac w sektorze transportu, kwalifikowalność kosztów powinna zaczynać się od dnia 1 stycznia 2014 r., aby zapewnić ciągłość projektów objętych już rozporządzeniem (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiającym ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych.

ciągłości wspólnych działań Unii i państw członkowskich. Dla wniosków złożonych po wdrożeniu pierwszego wieloletniego programu prac w sektorze transportu, kwalifikowalność kosztów powinna zaczynać się od dnia 1 stycznia 2014 r., aby zapewnić ciągłość projektów objętych już rozporządzeniem (WE) nr 680/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. ustanawiającym ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych.

Poprawka 12

Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 44 preambuły

Tekst proponowany przez Komisję

(44) Na podstawie wytycznych właściwych dla poszczególnych sektorów, określonych w odrębnych rozporządzeniach, opracowano wykaz obszarów priorytetowych, do których niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie, a wykaz ten powinien znaleźć się w załączniku. W celu uwzględnienia ewentualnych zmian w zakresie priorytetów politycznych i możliwości technologicznych, a także przepływów ruchu, należy przyznać Komisji, zgodnie z art. 290 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, uprawnienie do przyjmowania aktów prawnych w zakresie wprowadzania zmian do tego załącznika. **Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych** Komisja **przewodziła** stosowne konsultacje, w tym również z ekspertami. Przygotowując i redagując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić równoczesne, terminowe i właściwe przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka

(44) Na podstawie wytycznych właściwych dla poszczególnych sektorów, określonych w odrębnych rozporządzeniach, opracowano wykaz obszarów priorytetowych, do których niniejsze rozporządzenie powinno mieć zastosowanie, a wykaz ten powinien znaleźć się w załączniku. W celu uwzględnienia ewentualnych zmian w zakresie priorytetów politycznych i możliwości technologicznych, a także przepływów ruchu, należy przyznać Komisji, zgodnie z art. 290 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej, uprawnienie do przyjmowania aktów prawnych w zakresie wprowadzania zmian do tego załącznika. Komisja **powinna przeprowadzić** stosowne konsultacje, w tym również z ekspertami. Przygotowując i redagując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić równoczesne, terminowe i właściwe przekazywanie odpowiednich dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Poprawka 13

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 2 – punkt 10 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

(10a) „kompleksowa sieć” oznacza ogólnoeuropejską sieć transportową, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T] zapewniającą dostępność do rynku wewnętrznego i wzajemne połączenie wszystkich regionów w Unii, w tym regionów peryferyjnych, najbardziej oddalonych i bardzo słabo zaludnionych, a przez to wzmacniającą spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną pomiędzy państwami członkowskimi, w ich obrębie, a także pomiędzy państwami członkowskimi a państwami trzecimi;

Poprawka 14

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Instrument „Łącząc Europę” umożliwia przygotowanie i realizację projektów będący przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach polityki w zakresie transeuropejskich sieci w sektorach energetycznym, transportu i telekomunikacji. W szczególności instrument „Łącząc Europę” ma wspierać realizację projektów służących opracowaniu lub budowie nowej lub modernizacji istniejącej infrastruktury w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji. W związku z tym instrument „Łącząc Europę” służy realizacji następujących celów:

(a) przyczynia się do inteligentnego i

Instrument „Łącząc Europę” umożliwia przygotowanie i realizację projektów będący przedmiotem wspólnego zainteresowania w ramach polityki w zakresie transeuropejskich sieci w sektorach energetycznym, transportu i telekomunikacji. W szczególności instrument „Łącząc Europę” ma wspierać realizację projektów służących opracowaniu lub budowie nowej lub modernizacji istniejącej infrastruktury w dziedzinie transportu, energetyki i telekomunikacji **oraz traktujących priorytetowo kwestię brakującej infrastruktury**. W związku z tym instrument „Łącząc Europę” służy realizacji następujących celów:

(a) przyczynia się do inteligentnego i

zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich, przynosząc tym samym korzyści dla całej Unii Europejskiej w zakresie konkurencyjności, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach jednolitego rynku oraz kreując bardziej sprzyjające inwestycjom publicznym i prywatnym otoczenie dzięki połączeniu instrumentów finansowych z bezpośrednim finansowaniem unijnym, a także dzięki wykorzystaniu synergii między sektorami. Poziom realizacji tego celu będzie oceniany na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w szczególności na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania realizowanych poprzez instrumenty finansowe określone niniejszym rozporządzeniem;

(b) **umożliwia Unii osiągnięcie** do 2020 r. poziomów docelowych w postaci 20 % ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, 20 % zwiększenia efektywności energetycznej i podniesienia udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20%, przy jednoczesnym zapewnieniu większej solidarności między państwami członkowskimi.

Poprawka 15

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 3 – litera b a) (nowa)

Tekst proponowany przez Komisję

zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu poprzez tworzenie nowoczesnych i wysoce efektywnych sieci transeuropejskich **uwzględniających przyszłe przepływy ruchu**, przynosząc tym samym korzyści dla całej Unii Europejskiej w zakresie konkurencyjności, spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej w ramach jednolitego rynku oraz kreując bardziej sprzyjające inwestycjom publicznym i prywatnym otoczenie dzięki połączeniu instrumentów finansowych z bezpośrednim finansowaniem unijnym, a także dzięki wykorzystaniu synergii między sektorami. Poziom realizacji tego celu będzie oceniany na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, w szczególności na podstawie wielkości udziału inwestycji publicznych i prywatnych w projektach będących przedmiotem wspólnego zainteresowania realizowanych poprzez instrumenty finansowe określone niniejszym rozporządzeniem, **a także w koordynacji z innymi zasobami finansowymi**;

(b) **przyczynia się do osiągnięcia do 2020 r.** poziomów docelowych **Unii** w postaci 20 % ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, 20 % zwiększenia efektywności energetycznej i podniesienia udziału energii ze źródeł odnawialnych do 20%, przy jednoczesnym zapewnieniu większej solidarności między państwami członkowskimi.

Poprawka

(ba) uzupełnia brakujące połączenia i usuwa wąskie gardła, w szczególności na

odcinkach transgranicznych.

Uzasadnienie

Regiony przygraniczne odczuwają negatywne skutki ich peryferyjnej lokalizacji, a tym samym są szczególnie zależne od połączeń z siecią transportową UE. Należy wspierać projekty infrastrukturalne służące uzupełnianiu brakujących połączeń i usuwaniu wąskich gardeł w regionach przygranicznych, które łączą je z siecią bazową, co zapewnia lepszy dostęp do rynku wewnętrznego.

Poprawka 16

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 4

Tekst proponowany przez Komisję

1. Oprócz ogólnych celów określonych w art. 3 instrument „Łącząc Europę” powinien przyczyniać się do realizacji następujących, szczegółowych celów sektorowych:

(a) w dziedzinie transportu instrument „Łącząc Europę” powinien wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w art. 4 rozporządzenia (UE) nr xxxx/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T]:

(i) usunięciu wąskich gardeł i uzupełnieniu brakujących połączeń – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby nowych i zmodernizowanych połączeń transgranicznych oraz usuniętych wąskich gardeł na szlakach transportowych, które skorzystały z CEF;

(ii) zapewnieniu zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie

Poprawka

1. Oprócz ogólnych celów określonych w art. 3 instrument „Łącząc Europę” powinien przyczyniać się do realizacji następujących, szczegółowych celów sektorowych:

(a) w dziedzinie transportu instrument „Łącząc Europę” powinien wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w art. 4 rozporządzenia (UE) nr xxxx/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T]:

(i) usunięciu wąskich gardeł i uzupełnieniu brakujących połączeń, ***tym samym również zastosowaniu kwot i stóp dofinansowania przez UE zgodnie z art. 10 niniejszego rozporządzenia oraz uwzględnieniu regionów charakteryzujących się niekorzystnym położeniem geograficznym*** – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby nowych i zmodernizowanych połączeń ***wewnętrznych i*** transgranicznych oraz usuniętych wąskich gardeł na szlakach transportowych, które skorzystały z CEF;

(ii) zapewnieniu zrównoważonego i efektywnego transportu w okresie długoterminowym – realizacja tego celu

długoterminowym – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie długości sieci kolei konwencjonalnych w UE-27 i długości sieci kolei dużych prędkości w UE-27;

(iii) optymalizacji integracji poszczególnych rodzajów transportu i ich wzajemnych połączeń oraz poprawie interoperacyjności usług transportowych. Realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby portów i portów lotniczych połączonych z siecią kolejową;

(b) w dziedzinie energetyki instrument „Łącząc Europę” powinien wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w rozporządzeniu (UE) nr xxxx/2012:

(i) promowaniu dalszej integracji jednolitego rynku energetycznego oraz interoperacyjności transgranicznych sieci energii elektrycznej i gazu, w tym poprzez zagwarantowanie, że żadne państwo członkowskie nie pozostanie odizolowane od sieci europejskiej – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby projektów faktycznie łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wąskie gardła;

(ii) zapewnieniu Unii bezpieczeństwa dostaw – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie wytrzymałości systemu i jego bezpiecznego funkcjonowania, a także na podstawie liczby projektów umożliwiających dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, partnerskich dostawców i szlaków przesyłowych;

(iii) zapewnieniu zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, w

będzie oceniana na podstawie długości sieci kolei konwencjonalnych w UE-27 i długości sieci kolei dużych prędkości w UE-27;

(iii) optymalizacji integracji poszczególnych rodzajów transportu i ich wzajemnych połączeń oraz poprawie interoperacyjności usług transportowych. Realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby portów i portów lotniczych połączonych z siecią kolejową;

(iv) przygotowaniu na potrzeby przyszłych przepływów transportowych.

(b) w dziedzinie energetyki instrument „Łącząc Europę” powinien wspierać projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w rozporządzeniu (UE) nr xxxx/2012:

(i) promowaniu dalszej integracji jednolitego rynku energetycznego oraz interoperacyjności transgranicznych sieci energii elektrycznej i gazu, w tym poprzez zagwarantowanie, że żadne państwo członkowskie nie pozostanie odizolowane od sieci europejskiej – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie liczby projektów faktycznie łączących sieci państw członkowskich i eliminujących wąskie gardła;

(ii) zapewnieniu Unii bezpieczeństwa *i skuteczności* dostaw **dzięki modernizacji infrastruktury** – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie wytrzymałości systemu i jego bezpiecznego funkcjonowania, a także na podstawie liczby projektów umożliwiających dywersyfikację źródeł zaopatrzenia, partnerskich dostawców i szlaków przesyłowych;

(iii) zapewnieniu zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, w szczególności poprzez rozwiązania

szczegółności poprzez rozwiązania sprzyjające włączeniu energii ze źródeł odnawialnych do sieci przesyłowych i rozwój sieci przesyłowej dwutlenku węgla – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie ilości energii ze źródeł odnawialnych przesłanej od miejsca wytworzenia do miejsc jej poboru i składowania, a także sumy emisji dwutlenku węgla zaoszczędzonych dzięki realizacji projektów korzystających z CEF;

(c) w dziedzinie telekomunikacji instrument „Łącząc Europę” powinien zapewniać działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w rozporządzeniu (UE) nr xxxx/2012 [wytyczne INFESO]:

(i) przyspieszeniu wdrożenia szybkich i ultraszybkich sieci szerokopasmowych oraz ich uruchomienia, w tym przez małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP) – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie poziomu pokrycia szybką i ultraszybką siecią szerokopasmową oraz na podstawie liczby gospodarstw domowych posiadających dostęp do internetu szerokopasmowego o prędkości powyżej 100 Mbps;

(ii) promowaniu wzajemnych połączeń i interoperacyjności krajowych usług publicznych świadczonych online, a także dostępu do takich sieci – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie odsetka obywateli i przedsiębiorstw korzystających z usług publicznych online oraz dostępności takich usług w wymiarze transgranicznym.

sprzyjające włączeniu energii ze źródeł odnawialnych do sieci przesyłowych i rozwój sieci przesyłowej dwutlenku węgla – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie ilości energii ze źródeł odnawialnych przesłanej od miejsca wytworzenia do miejsc jej poboru i składowania, a także sumy emisji dwutlenku węgla zaoszczędzonych dzięki realizacji projektów korzystających z CEF;

(c) w dziedzinie telekomunikacji instrument „Łącząc Europę” powinien zapewniać działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, służące realizacji poniższych celów, szczegółowo opisanych w rozporządzeniu (UE) nr xxxx/2012 [wytyczne INFESO]:

(i) przyspieszeniu wdrożenia szybkich i ultraszybkich sieci szerokopasmowych oraz ich uruchomienia **we wszystkich regionach UE i pomiędzy nimi, a także na obszarach wiejskich**, przede wszystkim przez małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP); realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie poziomu pokrycia szybką i ultraszybką siecią szerokopasmową oraz na podstawie liczby gospodarstw domowych posiadających dostęp do internetu szerokopasmowego o prędkości powyżej 100 Mbps;

(ii) promowaniu wzajemnych połączeń i interoperacyjności krajowych usług publicznych świadczonych online, a także dostępu do takich sieci – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie odsetka obywateli i przedsiębiorstw korzystających z usług publicznych online oraz dostępności takich usług w wymiarze transgranicznym.

Poprawka 17

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 4 – ustęp 1 – litera b) – podpunkt iii

Tekst proponowany przez Komisję

(iii) zapewnieniu zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, w szczególności poprzez rozwiązania sprzyjające włączeniu energii ze źródeł odnawialnych do sieci przesyłowych *i* rozwój sieci przesyłowej dwutlenku węgla – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie ilości energii ze źródeł odnawialnych przesłanej od miejsca wytworzenia do miejsc jej poboru i składowania, a także sumy emisji dwutlenku węgla zaoszczędzonych dzięki realizacji projektów korzystających z CEF;

Poprawka

(iii) zapewnieniu zrównoważonego rozwoju i ochrony środowiska, w szczególności poprzez rozwiązania sprzyjające włączeniu energii ze źródeł odnawialnych do sieci przesyłowych, rozwój sieci przesyłowej dwutlenku węgla ***i inwestowanie w zrównoważony transport*** – realizacja tego celu będzie oceniana na podstawie ilości energii ze źródeł odnawialnych przesłanej od miejsca wytworzenia do miejsc jej poboru i składowania, a także sumy emisji dwutlenku węgla zaoszczędzonych dzięki realizacji projektów korzystających z CEF;

Poprawka 18

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 5

Tekst proponowany przez Komisję

1. Kopertę finansową dla realizacji instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2014–2020 ustala się na **50 000 000 000 EUR**. Kwota ta podlega podziałowi między sektory, o których mowa w art. 3, w następujący sposób:

(a) transport: **31 694 000 000 EUR**, z czego **10 000 000 000 EUR** przenosi się z Funduszu Spójności na wydatki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności;

(b) energetyka: **9 121 000 000 EUR**;

Poprawka

1. Kopertę finansową dla realizacji instrumentu „Łącząc Europę” na lata 2014–2020 ustala się na **[XXX]**. Kwota ta podlega podziałowi między sektory, o których mowa w art. 3, w następujący sposób:

(a) transport: **[XXX] EUR**, z czego **[XXX] EUR** przenosi się z Funduszu Spójności na wydatki zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, z **rozporządzeniem (UE) nr [...] /2012 [CPR] i z rozporządzeniem (UE) nr [...] /2012 [Fundusz Spójności] wyłącznie** w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności **na projekty wymienione w załączniku 1 i w pełnej zgodności z alokacjami krajowymi z tytułu Funduszu Spójności do 31 grudnia 2016 r.**;

(b) energetyka: **[XXX] EUR**;

(c) telekomunikacja: **9 185 000 000** EUR.

2. Koperta finansowa instrumentu „Łącząc Europę” może obejmować wydatki dotyczące czynności związanych z fazą przygotowawczą, monitorowaniem, kontrolą, audytem i oceną, które są wymagane do zarządzania programem i realizacji jego celów, w szczególności analizy, spotkania ekspertów, w zakresie, w jakim dotyczą ogólnych celów niniejszego rozporządzenia, koszty związane z sieciami IT służącymi przetwarzaniu i wymianie informacji, a także wszelkie koszty obsługi technicznej i administracyjnej poniesione przez Komisję w związku z zarządzaniem programem.

Przydzielone środki finansowe mogą także obejmować koszty niezbędnej obsługi technicznej i administracyjnej, aby zapewnić przejście między programem a środkami przyjętymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 680/2007. W razie konieczności środki można wpisać do budżetu poza rok 2020 na pokrycie podobnych wydatków, aby umożliwić zarządzanie działaniami, które nie zostały jeszcze zakończone przed dniem 31 grudnia 2020 r.

3. W następstwie śródkresowej oceny zgodnie z art. 26 ust. 1 Komisja może przenosić środki pomiędzy sektorami w ramach przydzielonych kwot zgodnie z ust. 1, z wyjątkiem **10 000 000 000** EUR przeniesionych z Funduszu Spójności na finansowanie projektów w sektorze transportu w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności.

Poprawka 19

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 7

(c) telekomunikacja: **[XXX]** EUR.

2. Koperta finansowa instrumentu „Łącząc Europę” może obejmować wydatki dotyczące czynności związanych z fazą przygotowawczą, monitorowaniem, kontrolą, audytem i oceną, które są wymagane do zarządzania programem i realizacji jego celów, w szczególności analizy, spotkania ekspertów, w zakresie, w jakim dotyczą ogólnych celów niniejszego rozporządzenia, koszty związane z sieciami IT służącymi przetwarzaniu i wymianie informacji, a także wszelkie koszty obsługi technicznej i administracyjnej poniesione przez Komisję w związku z zarządzaniem programem.

Przydzielone środki finansowe mogą także obejmować koszty niezbędnej obsługi technicznej i administracyjnej, aby zapewnić przejście między programem a środkami przyjętymi na podstawie rozporządzenia (WE) nr 680/2007. W razie konieczności środki można wpisać do budżetu poza rok 2020 na pokrycie podobnych wydatków, aby umożliwić zarządzanie działaniami, które nie zostały jeszcze zakończone przed dniem 31 grudnia 2020 r.

3. W następstwie śródkresowej oceny zgodnie z art. 26 ust. 1 Komisja może przenosić środki pomiędzy sektorami w ramach przydzielonych kwot zgodnie z ust. 1, **do maksymalnie 3% na sektor**, z wyjątkiem **[XXX]** EUR przeniesionych z Funduszu Spójności na finansowanie projektów w sektorze transportu w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności.

1. Jedynie działania związane z realizacją projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniami (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-E], (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej] oraz (UE) XXX/2012 [wytyczne INFSO], a także działania wspierające program, kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji, instrumentów finansowych oraz zamówień.

2. W dziedzinie transportu jedynie działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T] oraz działania wspierające program kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie zamówień i instrumentów finansowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Jedynie poniższe działania kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia:

(a) działania służące realizacji sieci bazowej zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], w tym wdrożenie nowych technologii i rozwiązań innowacyjnych zgodnie z art. 39 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

1. Jedynie działania związane z realizacją projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniami (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-E], (UE) XXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej] oraz (UE) XXX/2012 [wytyczne INFSO], a także działania wspierające program, kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji, instrumentów finansowych oraz zamówień.

2. W dziedzinie transportu jedynie działania służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T] oraz działania wspierające program kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie zamówień i instrumentów finansowych na podstawie niniejszego rozporządzenia. Jedynie poniższe działania kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia:

(a) działania służące realizacji sieci bazowej zgodnie z rozdziałem III rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], w tym wdrożenie nowych technologii i rozwiązań innowacyjnych zgodnie z art. 39 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(aa) działania służące realizacji sieci kompleksowej zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T], w przypadku gdy takie działania przyczyniają się do ułatwiania transgranicznych przepływów ruchu lub usuwania wąskich gardeł i gdy działania te przyczyniają się także do

(b) prace studyjne dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(c) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) i d) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(d) działania wspierające systemy zarządzania ruchem zgodnie z art. 37 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(e) działania wspierające usługi w zakresie transportu towarowego zgodnie z art. 38 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(f) działania *służące ograniczeniu* hałasu powodowanego przez kolejowy *transport towarowy* poprzez modernizację obecnie używanego taboru;

(g) działania wspierające program.

Projekty związane z transportem obejmujące odcinek transgraniczny lub część takiego odcinka kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej, jeżeli między zainteresowanymi państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a zainteresowanymi państwami trzecimi została zawarta pisemna umowa w sprawie ukończenia odcinka transgranicznego. W wyjątkowych przypadkach, gdy dany projekt jest niezbędny do celów połączenia z siecią

rozwoju sieci bazowej oraz zapewniają wzajemne połączenia między regionami, w tym regionami najbardziej peryferyjnymi i oddalonymi, do pułapu w wysokości 5% koperty finansowej na transport, zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia;

(b) prace studyjne dotyczące projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(c) działania wspierające projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania, zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a) i d) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(d) działania wspierające systemy zarządzania ruchem zgodnie z art. 37 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(e) działania wspierające usługi w zakresie transportu towarowego zgodnie z art. 38 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [wytyczne dotyczące TEN-T];

(f) działania *mające na celu ograniczenie* hałasu powodowanego przez *transport* kolejowy, *w tym* poprzez *dostosowanie i* modernizację obecnie używanego taboru;

(g) działania wspierające program;

(ga) działania wspierające nowe technologie i innowacje we wszystkich rodzajach transportu.

Projekty związane z transportem obejmujące odcinek transgraniczny lub część takiego odcinka kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej, jeżeli między zainteresowanymi państwami członkowskimi lub między państwami członkowskimi a zainteresowanymi państwami trzecimi została zawarta pisemna umowa w sprawie ukończenia odcinka transgranicznego. *Komisja pomaga przy zawarciu umowy oraz co roku informuje Parlament o przypadkach,*

sąsiadującego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, ale faktycznie nie przecina granicy, pisemna umowa, o której mowa powyżej, nie jest wymagana.

Dotacje na rzecz projektów o rozpoznawalnych źródłach przychodów opartych na użytkownikach będą w pierwszej kolejności dostępne na cele związane z przygotowaniem projektów, a w szczególności oceną PPP.

3. W dziedzinie energetyki szczegółowe warunki kwalifikowalności działań, służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, do uzyskania unijnej pomocy finansowej w formie instrumentów finansowych i dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia określa art. 15 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej].

4. W dziedzinie telekomunikacji wszystkie działania w sektorze telekomunikacji służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz działania wspierające program określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFISO] kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji, zamówień i instrumentów finansowych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

w których wystąpiły problemy oraz o charakterze tych trudności. W wyjątkowych przypadkach, gdy dany projekt jest niezbędny do celów połączenia z siecią sąsiadującego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, ale faktycznie nie przecina granicy, pisemna umowa, o której mowa powyżej, nie jest wymagana.

Dotacje na rzecz projektów o rozpoznawalnych źródłach przychodów opartych na użytkownikach będą w pierwszej kolejności dostępne na cele związane z przygotowaniem projektów, a w szczególności oceną PPP.

3. W dziedzinie energetyki szczegółowe warunki kwalifikowalności działań, służących realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania, do uzyskania unijnej pomocy finansowej w formie instrumentów finansowych i dotacji na podstawie niniejszego rozporządzenia określa art. 15 rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej].

4. W dziedzinie telekomunikacji wszystkie działania w sektorze telekomunikacji służące realizacji projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz działania wspierające program określone w załączniku I do rozporządzenia (UE) XXXX/2012 [wytyczne INFISO] kwalifikują się do otrzymania unijnej pomocy finansowej w formie dotacji, zamówień i instrumentów finansowych na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 20

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 8

Tekst proponowany przez Komisję

1. Dotacje przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mogą przyjmować dowolną formę określoną w art. XXX rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe].

Programy prac określają formy dotacji, które mogą być zastosowane w odniesieniu do finansowania przedmiotowych działań.

2. Wydatki mogą być kwalifikowalne od daty złożenia wniosku o pomoc finansową. [Wydatki na działania wynikające z projektów ujętych w pierwszym programie wieloletnim mogą być kwalifikowalne od dnia 1 stycznia 2014 r.]

3. Kwalifikowalne mogą być wyłącznie wydatki poniesione w państwach członkowskich, z wyjątkiem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących terytorium państw trzecich, jeżeli przedmiotowe działanie jest niezbędne do realizacji celów danego projektu.

4. Koszty urządzeń i infrastruktury traktowane jako wydatki kapitałowe beneficjenta mogą być kwalifikowalne w całości.

5. Kwalifikowalne mogą być wydatki na badania środowiskowe związane z ochroną środowiska naturalnego i dostosowaniem się do prawa unijnego.

6. Wydatki związane z nabyciem **ziemi** nie są kosztem kwalifikowanym.

7. VAT **nie** jest kosztem **kwalifikowanym**.

8. Zasady dotyczące kwalifikowalności kosztów ponoszonych przez beneficjentów stosuje się odpowiednio do kosztów

Poprawka

1. Dotacje przyznane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mogą przyjmować dowolną formę określoną w art. XXX rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe].

Programy prac określają formy dotacji, które mogą być zastosowane w odniesieniu do finansowania przedmiotowych działań.

2. Wydatki mogą być kwalifikowalne od daty złożenia wniosku o pomoc finansową. [Wydatki na działania wynikające z projektów ujętych w pierwszym programie wieloletnim mogą być kwalifikowalne od dnia 1 stycznia 2014 r.]

3. Kwalifikowalne mogą być wyłącznie wydatki poniesione w państwach członkowskich, z wyjątkiem projektów będących przedmiotem wspólnego zainteresowania dotyczących terytorium państw trzecich, jeżeli przedmiotowe działanie jest niezbędne do realizacji celów danego projektu.

4. Koszty urządzeń i infrastruktury traktowane jako wydatki kapitałowe beneficjenta mogą być kwalifikowalne w całości.

5. Kwalifikowalne mogą być wydatki na badania środowiskowe związane z ochroną środowiska naturalnego i dostosowaniem się do prawa unijnego.

6. Wydatki związane z nabyciem **terenów niezabudowanych** nie są kosztem kwalifikowanym.

7. **Niepodlegający zwrotowi** VAT jest kosztem **kwalifikowanym**

8. Zasady dotyczące kwalifikowalności kosztów ponoszonych przez beneficjentów stosuje się odpowiednio do kosztów

ponoszonych przez instytucje wdrażające.

ponoszonych przez instytucje wdrażające.

8a. Pomoc techniczną i administracyjną uznaje się za koszty kwalifikowalne.

Poprawka 21

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 9 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Wnioski mogą być składane przez pojedyncze lub działające w większej liczbie państwa członkowskie, organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, bądź przedsiębiorstwa lub instytucje publiczne lub prywatne ustanowione w państwach członkowskich.

Poprawka

1. Wnioski mogą być składane przez pojedyncze lub działające w większej liczbie państwa członkowskie, organizacje międzynarodowe, wspólne przedsiębiorstwa, **takie jak EUWT**, bądź przedsiębiorstwa lub instytucje publiczne lub prywatne ustanowione w państwach członkowskich.

Uzasadnienie

Europejskie ugrupowanie współpracy terytorialnej jest jedynym w swoim rodzaju narzędziem na szczeblu UE, dzięki któremu możliwe jest opracowywanie i rozwijanie lokalnych strategii, reprezentowanie instytucji zarządzającej w kompleksowych programach łączących różne źródła finansowania oraz wdrażanie projektów bądź programów. EUWT pozwala ograniczać koszty i trudności administracyjne, zapewniając większą wartość dodaną w sytuacjach o charakterze transgranicznym.

Poprawka 22

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 10

Tekst proponowany przez Komisję

1. Z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. XXX rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe], wnioski wybiera się w drodze zaproszenia do składania ofert w oparciu o program prac określony w art. 17.

2. W dziedzinie transportu:

(a) w odniesieniu do dotacji na prace studyjne, wartość unijnej pomocy

Poprawka

1. Z wyjątkiem przypadków, o których mowa w art. XXX rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [nowe rozporządzenie finansowe], wnioski wybiera się w drodze zaproszenia do składania ofert w oparciu o program prac określony w art. 17.

2. W dziedzinie transportu:

(a) w odniesieniu do dotacji na prace studyjne, wartość unijnej pomocy

finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

(b) w odniesieniu do dotacji na roboty:

(i) koleje i śródlądowe drogi wodne: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza **20 %** kosztów kwalifikowalnych; stawki finansowania **mogą zostać** podniesione do 30 % dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł; stawka finansowania **może zostać** podniesiona do 40 % dla działań związanych z odcinkami transgranicznymi;

(ii) połączenia transportu lądowego z portami i portami lotniczymi, działania ograniczające hałas powodowany przez kolejowy ruch towarowy poprzez **modernizację** obecnie używanego taboru, a także **rozwój portów i platform multimodalnych**: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 20 % kosztów kwalifikowalnych;

(c) w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi zarządzania ruchem:

(i) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS): wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

(ii) systemy zarządzania ruchem, usługi transportu towarowego, bezpieczne miejsca parkingowe na drogach i sieć bazowa, a także działania wspierające rozwój autostrad morskich: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 20 % kosztów kwalifikowalnych;

3. W dziedzinie energetyki:

finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

(b) w odniesieniu do dotacji na roboty:

(i) koleje i śródlądowe drogi wodne: wartość unijnej pomocy finansowej **wynosi co najmniej 20%, ale** nie przekracza **30%** kosztów kwalifikowalnych; stawki finansowania **są** podniesione do 30 % dla działań związanych z eliminacją wąskich gardeł; stawka finansowania **jest** podniesiona do 40 % dla działań związanych z odcinkami transgranicznymi; **25 % środków w ramach CEF przeznacza się na programy dotyczące przejść granicznych.**

(ii) połączenia transportu lądowego z portami i portami lotniczymi, działania ograniczające hałas powodowany przez kolejowy ruch towarowy poprzez **dostosowanie** obecnie używanego taboru **i ułatwianie jego modernizacji, rozwój portów, uwzględniając tym samym regiony charakteryzujące się niekorzystnym położeniem geograficznym**, a także **działania wspierające nowe technologie i innowacje we wszystkich rodzajach transportu**: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 20 % kosztów kwalifikowalnych;

(c) w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi zarządzania ruchem:

(i) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) **oraz systemy informacji rzecznej**: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

(ii) systemy zarządzania ruchem, usługi transportu towarowego, bezpieczne miejsca parkingowe na drogach i sieć bazowa, a także działania wspierające rozwój autostrad morskich: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 20 % kosztów kwalifikowalnych;

3. W dziedzinie energetyki:

(a) wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych prac studyjnych i robót;

(b) stawki współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 80 % dla działań, które, w oparciu o elementy określone w art. 15 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej], zapewniają wysoki poziom regionalnego i ogólnounijnego bezpieczeństwa dostaw lub zwiększają poziom solidarności w Unii, bądź obejmują wysoce innowacyjne rozwiązania.

4. W dziedzinie telekomunikacji:

(a) działania w zakresie sieci szerokopasmowych: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

(b) działania w zakresie usług ogólnych: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 75 % kosztów kwalifikowalnych;

(c) platformy usług podstawowych są zasadniczo finansowane poprzez zamówienia. W wyjątkowych przypadkach mogą być one finansowane za pomocą dotacji pokrywającej do 100 % kosztów kwalifikowalnych, bez uszczerbku dla zasady współfinansowania;

(d) działania wspierające program, obejmujące tworzenie map infrastruktury, programy twinningowe i obsługę techniczną: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 75 % kosztów kwalifikowalnych;

5. Stawki współfinansowania podane wyżej mogą zostać podniesione o maksymalnie 10 punktów procentowych dla działań charakteryzujących się synergiami międzysektorowymi, realizujących cele w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu, podnoszących poziom odporności na skutki zmiany klimatu lub ograniczających

(a) wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych prac studyjnych i robót;

(b) stawki współfinansowania mogą zostać podniesione do maksymalnie 80 % dla działań, które, w oparciu o elementy określone w art. 15 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (UE) nr XXXX/2012 [wytyczne dotyczące infrastruktury energetycznej], zapewniają wysoki poziom regionalnego i ogólnounijnego bezpieczeństwa dostaw lub zwiększają poziom solidarności w Unii, bądź obejmują wysoce innowacyjne rozwiązania.

4. W dziedzinie telekomunikacji:

(a) działania w zakresie sieci szerokopasmowych: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 50 % kosztów kwalifikowalnych;

(b) działania w zakresie usług ogólnych: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 75 % kosztów kwalifikowalnych;

(c) platformy usług podstawowych są zasadniczo finansowane poprzez zamówienia. W wyjątkowych przypadkach mogą być one finansowane za pomocą dotacji pokrywającej do 100 % kosztów kwalifikowalnych, bez uszczerbku dla zasady współfinansowania;

(d) działania wspierające program, obejmujące tworzenie map infrastruktury, programy twinningowe i obsługę techniczną: wartość unijnej pomocy finansowej nie przekracza 75 % kosztów kwalifikowalnych;

5. Stawki współfinansowania podane wyżej mogą zostać podniesione o maksymalnie 10 punktów procentowych dla działań charakteryzujących się synergiami międzysektorowymi, realizujących cele w zakresie przeciwdziałania zmianie klimatu, podnoszących poziom odporności na skutki zmiany klimatu lub ograniczających

emisje gazów cieplarnianych. Możliwość podniesienia stawek współfinansowania nie dotyczy stawek, o których mowa w art. 11.

6. Wartość pomocy finansowej przydzielanej na wybrane działania będzie dostosowywana w oparciu o analizę kosztów i korzyści dla każdego projektu, dostępność środków budżetowych oraz konieczność maksymalnego zwiększenia efektu dźwigni finansowania unijnego.

Poprawka 23

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11

Tekst proponowany przez Komisję

1. Jeśli chodzi o **10 000 000 000** EUR przeniesione z Funduszu Spójności [art. XX rozporządzenia XXX] z przeznaczeniem dla państw członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, ogłaszane będą specjalne zaproszenia dotyczące projektów związanych z realizacją sieci bazowej wyłącznie w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności.

2. Przepisy mające zastosowanie do sektora transportu na podstawie niniejszego rozporządzenia stosuje się do specjalnych zaproszeń do **składania wniosków, o których mowa powyżej. W trakcie realizacji tych zaproszeń największy możliwy priorytet nadaje się projektom odpowiadającym alokacjom krajowym** w ramach Funduszu Spójności.

emisje gazów cieplarnianych. Możliwość podniesienia stawek współfinansowania nie dotyczy stawek, o których mowa w art. 11.

6. Wartość pomocy finansowej przydzielanej na wybrane działania będzie dostosowywana w oparciu o analizę kosztów i korzyści dla każdego projektu, dostępność środków budżetowych oraz konieczność maksymalnego zwiększenia efektu dźwigni finansowania unijnego.

Poprawka

1. Jeśli chodzi o **[XXX]** EUR przeniesione z Funduszu Spójności [art. XX rozporządzenia XXX] z przeznaczeniem dla państw członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, ogłaszane będą specjalne zaproszenia dotyczące projektów związanych z realizacją sieci bazowej wyłącznie w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności.

2. Przepisy mające zastosowanie do sektora transportu na podstawie niniejszego rozporządzenia stosuje się do **tych** specjalnych zaproszeń, **mających na celu eliminowanie przeszkód w mobilności. Wybór kwalifikujących się projektów odbywa się na podstawie ich wystarczającego stopnia przygotowania, jakości i wartości dodanej dla UE zgodnie z celami i kryteriami określonymi w niniejszym rozporządzeniu oraz zgodności z krajowymi alokacjami z tytułu Funduszu Spójności do 31 grudnia 2016 r. Poczawszy od 2017 r. środki przekazane na instrument „Łącząc Europę”, których nie przewidziano na realizację projektu w**

dziedzinie infrastruktury transportowej, zostaną przekazane wszystkim państwom członkowskim uprawnionym do otrzymania środków z Funduszu Spójności na sfinansowanie projektów w dziedzinie infrastruktury transportowej zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia. Niemniej jednak w możliwie największym stopniu priorytetowo traktowane są projekty zgodne z alokacjami krajowymi w ramach Funduszu Spójności.

3. Nie naruszając przepisów art. 10, oraz w odniesieniu do **10 000 000 000** EUR przeniesionych z Funduszu Spójności [art. XX rozporządzenia XXX] do wydatkowania w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, maksymalne stawki finansowania odpowiadają stawkom obowiązującym w przypadku Funduszu Spójności, określonym w art. 22 i art. 110 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [rozporządzenie ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1083/2006] dla następujących działań:

- (a) w odniesieniu do dotacji na prace studyjne:
- (b) w odniesieniu do dotacji na roboty:
 - (i) koleje i śródlądowe drogi wodne;
 - (ii) działania wspierające budowę

3. Nie naruszając przepisów art. 10, oraz w odniesieniu do **[XXX]** EUR przeniesionych z Funduszu Spójności [art. XX rozporządzenia XXX] do wydatkowania w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, maksymalne stawki finansowania odpowiadają stawkom obowiązującym w przypadku Funduszu Spójności, określonym w art. 22 i art. 110 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr XXX/2012 [rozporządzenie ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego objętych zakresem wspólnych ram strategicznych oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego i Funduszu Spójności, oraz uchylające rozporządzenie (WE) nr 1083/2006] dla następujących działań:

- (a) w odniesieniu do dotacji na prace studyjne:
- (b) w odniesieniu do dotacji na roboty:
 - (i) koleje i śródlądowe drogi wodne;
 - (ii) działania wspierające budowę

odcinków transgranicznych;

(iii) połączenia transportu lądowego z portami i portami lotniczymi, rozwój platform multimodalnych i portów;

(c) w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi zarządzania ruchem:

(i) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS);

(ii) systemy zarządzania ruchem.

odcinków transgranicznych;

(iii) połączenia transportu lądowego z portami i portami lotniczymi, rozwój platform multimodalnych i portów;

(c) w odniesieniu do dotacji na systemy i usługi zarządzania ruchem:

(i) europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), **usługi informacji rzecznej (RIS) i system monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS)**;

(ii) systemy zarządzania ruchem;

(iii) autostrady morskie.

Aby wesprzeć państwa członkowskie uprawnione do korzystania z Funduszu Spójności, które mogłyby doświadczyć trudności w opracowywaniu projektów o odpowiednim stopniu zaawansowania, o odpowiedniej jakości i unijnej wartości dodanej, co najmniej co roku Komisja publikuje dodatkowe zaproszenia. Aby zapewnić najwyższą możliwą absorpcję przeniesionych środków we wszystkich państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności, szczególną uwagę należy zwrócić na działania wspierające program w ramach niniejszego rozporządzenia, których celem jest wzmocnienie potencjału instytucjonalnego oraz skuteczności administracji publicznej, a także usług publicznych związanych z rozwojem i realizacją projektów wymienionych w załączniku 1 do niniejszego rozporządzenia.

3a. Kwoty [XXX] EUR przeniesionej z Funduszu Spójności nie bierze się pod uwagę przy ograniczaniu górnego pułapu transferu ustalonego na poziomie 2,5% PKB.

3b. Zasoby Funduszu Spójności wykorzystywane do finansowania projektów w sektorze transportu w państwach członkowskich uprawnionych do korzystania z Funduszu Spójności nie

są objęte systemem limitów polityki spójności.

Poprawka 24

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 11 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

Artykuł 11a

1. Państwa członkowskie znajdujące się w niekorzystnej sytuacji finansowej, do których mają zastosowanie przepisy art. 22 i 100 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr XXX/XXXX (rozporządzenia ustanawiającego wspólne przepisy), oprócz zwiększonej do 10% stawki współfinansowania mogą również, na własny wniosek, skorzystać w ramach CEF¹ z:

(i) środków pochodzących z odzyskanych przepływów pieniężnych w ramach CEF na projekty infrastrukturalne;

(ii) środków pochodzących ze skorygowanych lub odzyskanych przepływów pieniężnych w granicach ich krajowych kopert na projekty infrastrukturalne;

(iii) zarządzaniem odpowiednimi kwotami w sposób scentralizowany powinna się zajmować Komisja w ramach programu na rzecz konkurencyjności i wzrostu. Taki system sprzyja inwestycjom w krajowe i międzynarodowe projekty infrastrukturalne, a tym samym przyczynia się do tworzenia europejskiej wartości dodanej.

¹ *Idem 3, art. 11 ust. 3.*

Uzasadnienie

Państwa o trudnej sytuacji finansowej są szczególnie zależne od infrastruktury, ponieważ stymuluje ona wzrost zatrudnienia i rozwój.

Poprawka 25

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 2 – litera c)

Tekst proponowany przez Komisję

(c) w wyniku oceny postępów w realizacji projektu, zwłaszcza w przypadku poważnych opóźnień w realizacji działania.

Poprawka

(c) w wyniku oceny postępów w realizacji projektu, zwłaszcza w przypadku poważnych opóźnień w realizacji działania ***powstałych bezpośrednio z winy beneficjentów.***

Poprawka 26

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 12 – ustęp 4

Tekst proponowany przez Komisję

4. Przed podjęciem jednej z decyzji przewidzianych w ust. 1, 2 i 3 Komisja analizuje daną sprawę i informuje zainteresowanych beneficjentów, aby umożliwić im przedstawienie uwag w ***określonym terminie.***

Poprawka

4. Przed podjęciem jednej z decyzji przewidzianych w ust. 1, 2 i 3 Komisja analizuje daną sprawę i informuje zainteresowanych beneficjentów, aby umożliwić im przedstawienie uwag w ***ciągu minimum trzech miesięcy.***

Uzasadnienie

Minimalny okres 3 miesięcy powinien zapewnić władzom krajowym i lokalnym wystarczającą ilość czasu na przygotowanie dogłębnej analizy i przedstawienie użytecznych uwag w odniesieniu do danego projektu, zanim KE podejmie działania.

Poprawka 27

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 15 – ustęp 6 a (nowy)

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

6a. Instrumenty finansowe odnoszą się do jednego lub kilku konkretnych celów polityki Unii, działają w sposób niedyskryminacyjny, muszą mieć wyraźnie określoną datę obowiązywania, być zgodne z zasadami należytego zarządzania finansami i mieć charakter uzupełniający względem tradycyjnych instrumentów, takich jak dotacje.

Uzasadnienie

Zastosowanie instrumentów finansowych powinno być odpowiednio uregulowane. Należy zapewnić wystarczające gwarancje, tak aby zminimalizować ryzyko dotyczące środków publicznych i wzmocnić efekt dźwigni.

Poprawka 28

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

Poprawka

W odniesieniu do projektów w sektorze transportu *i* energetyki państwa członkowskie prowadzą monitoring techniczny i kontrolę finansową działań w ścisłej współpracy z Komisją oraz poświadczają stan faktyczny i zgodność wydatków poniesionych z tytułu projektów lub części projektów. Państwa członkowskie mogą domagać się udziału Komisji w kontrolach przeprowadzanych na miejscu.

W odniesieniu do projektów w sektorze transportu, energetyki *i telekomunikacji* państwa członkowskie prowadzą monitoring techniczny i kontrolę finansową działań w ścisłej współpracy z Komisją oraz poświadczają stan faktyczny i zgodność wydatków poniesionych z tytułu projektów lub części projektów. Państwa członkowskie mogą domagać się udziału Komisji w kontrolach przeprowadzanych na miejscu.

Poprawka 29

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 21 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

W **szczególności** w dziedzinie telekomunikacji krajowe organy regulacyjne dokładają wszelkich starań, aby zapewnić niezbędną pewność prawną i warunki inwestycyjne ułatwiające realizację projektów, którym przyznano unijną pomoc finansową na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka

W dziedzinie telekomunikacji krajowe organy regulacyjne dokładają **również** wszelkich starań, aby zapewnić niezbędną pewność prawną i warunki inwestycyjne ułatwiające realizację projektów, którym przyznano unijną pomoc finansową na podstawie niniejszego rozporządzenia.

Poprawka 30

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 23 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja przyjmuje odpowiednie środki zapewniające, w trakcie realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ochronę interesów finansowych Unii przez stosowanie środków zapobiegania nadużyciom finansowym, korupcji i innym bezprawnym działaniom, przez skuteczne kontrole oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, przez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych oraz, w stosownych przypadkach, przez skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary.

Poprawka

1. Komisja przyjmuje odpowiednie środki zapewniające, w trakcie realizacji działań finansowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia, ochronę interesów finansowych Unii **przez zagwarantowanie, że koszty nie będą nieproporcjonalne w stosunku do infrastruktury tego samego rodzaju w innych państwach członkowskich biorąc pod uwagę ceny lokalne**, przez stosowanie środków zapobiegania nadużyciom finansowym, korupcji i innym bezprawnym działaniom, przez skuteczne kontrole oraz, w razie wykrycia nieprawidłowości, przez odzyskiwanie kwot nienależnie wypłaconych oraz, w stosownych przypadkach, przez skuteczne, proporcjonalne i odstraszające kary.

Uzasadnienie

Należy w możliwie największym stopniu zapewnić, by koszty projektów infrastrukturalnych finansowanych ze środków unijnych były jednolite w poszczególnych państwach członkowskich w oparciu o koszty pracy oraz koszty materiałowe.

Poprawka 31

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 24 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Komisja jest wspierana przez komitet koordynujący instrument. **Komitet ten jest komitetem** w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Poprawka

1. Komisja jest wspierana przez komitet koordynujący instrument **oraz przez komitety utworzone dla każdego z trzech sektorów instrumentu: komitet ds. infrastruktury transportowej, energetycznej i telekomunikacyjnej. Komitety te są komitetami** w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Poprawka 32

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 24 – ustęp 3

Tekst proponowany przez Komisję

3. Komitet zapewnia horyzontalny przegląd programów prac, o których mowa w art. 17, aby zapewnić spójność oraz rozpoznanie i wykorzystanie synergii między sektorami.

Poprawka

3. Komitet **koordynacyjny** zapewnia horyzontalny przegląd programów prac, o których mowa w art. 17, aby zapewnić spójność oraz rozpoznanie i wykorzystanie synergii między sektorami. **Komitety poszczególnych sektorów wspomagają Komisję w nadzorowaniu wdrażania odpowiednich wytycznych oraz uczestniczą w dokonywaniu ich przeglądów.**

Poprawka 33

Wniosek dotyczący rozporządzenia
Artykuł 25 – ustęp 2

Tekst proponowany przez Komisję

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 20, powierza się Komisji na **czas nieokreślony** od dnia **wejścia w życie niniejszego rozporządzenia**.

Poprawka

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 20, powierza się Komisji na **okres trzech lat** od dnia ...*. **Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu trzech lat.**

Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

** Dz.U.: Proszę wstawić datę wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.*

Uzasadnienie

Akty delegowane nie powinny przesądzać o uprawnieniach ustawodawców, a zatem należy uwzględnić przepisy pozwalające regularnie monitorować uprawnienia wykonawcze Komisji.

Poprawka 34

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 25 – ustęp 5

Tekst proponowany przez Komisję

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 20 wchodzi w życie tylko pod warunkiem, że w okresie **dwóch** miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady ani Parlament Europejski ani Rada nie zgłoszą wobec niego sprzeciwu, lub pod warunkiem, że przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłaszać sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o **dwa** miesiące.

Poprawka

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 20 wchodzi w życie tylko pod warunkiem że w okresie **trzy** miesięcy od powiadomienia o tym akcie Parlamentu Europejskiego i Rady ani Parlament Europejski, ani Rada nie zgłoszą wobec niego sprzeciwu, lub pod warunkiem że przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformują Komisję, że nie zamierzają zgłaszać sprzeciwu. Z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady termin ten jest przedłużany o **trzy** miesiące.

Poprawka 35

Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 26 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

1. Nie później niż w połowie **2018** r. Komisja sporządza sprawozdanie z oceny

Poprawka

1. Nie później niż w połowie **2017** r. Komisja sporządza sprawozdanie z oceny

na temat realizacji celów wszystkich środków (na poziomie wyników i skutków), skuteczności wykorzystania zasobów i europejskiej wartości dodanej, pod kątem decyzji o przedłużeniu, modyfikacji lub zawieszeniu środków. W ocenie uwzględnia się ponadto kwestie uproszczenia, wewnętrznej i zewnętrznej spójności, dalszego znaczenia wszystkich celów, a także wkładu środków w realizację unijnych priorytetów w zakresie inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu. Uwzględnia się także wyniki oceny długoterminowych skutków poprzednich środków.

na temat realizacji celów wszystkich środków (na poziomie wyników i skutków), skuteczności wykorzystania zasobów i europejskiej wartości dodanej, pod kątem decyzji o przedłużeniu, modyfikacji lub zawieszeniu środków. W ocenie uwzględnia się ponadto kwestie uproszczenia, wewnętrznej i zewnętrznej spójności, dalszego znaczenia wszystkich celów, a także wkładu środków w realizację unijnych priorytetów w zakresie inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu, **w tym wpływu na spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną**. Uwzględnia się także wyniki oceny długoterminowych skutków poprzednich środków.

Poprawka 36

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik – część I – sekcja a – punkt 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Granica BY – Warszawa – Poznań –
Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower –
Osnabrück – Enschede – **Utrecht** –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

Poprawka

Granica BY – Warszawa – Poznań –
Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower –
Osnabrück – **Rheine – Kanał**
Twente/Kanał Śródlądowy – Enschede –
Hengelo-Utrecht – Amsterdam/Rotterdam
– Felixstowe – Birmingham/Manchester –
Liverpool

***Śródlądowe drogi wodne: analiza
wykonalności połączenia pomiędzy
Kanałem Śródlądowym i Kanałem
Twente.***

Poprawka 37

Wniosek dotyczący rozporządzenia

Załącznik 1 – część I – sekcja a – punkt 2 – ustęp 1

Tekst proponowany przez Komisję

Granica BY – Warszawa – Poznań –

Poprawka

Granica BY – Warszawa – Poznań –

Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower –
Osnabrück – Enschede – Utrecht –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower –
Osnabrück – **lotnisko Münster/Osnabrück**
– Enschede – Utrecht –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

***Kolej, lotnisko: połączenie kolejowe z
lotniskiem Münster-Osnabrück***

Poprawka 38

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik 1 – część I – sekcja a – punkt 2 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Granica BY – Warszawa – Poznań –
Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower –
Osnabrück – Enschede – Utrecht –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

Poprawka

Granica BY – Warszawa – Poznań –
Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower –
Osnabrück – **Hengelo/Twente** – Enschede
– Utrecht – Amsterdam/Rotterdam –
Felixstowe – Birmingham/Manchester –
Liverpool

***Kolej: modernizacja szeregu odcinków
(Hanower – Osnabrück –
Hengelo/Twente; w szczególności
Minden/Seelze – Hanower i obwodnica
Twente)***

Poprawka 39

**Wniosek dotyczący rozporządzenia
Załącznik 1 – część I – sekcja a – punkt 2 – ustęp 1**

Tekst proponowany przez Komisję

Granica BY – Warszawa – Poznań –
Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower –
Osnabrück – Enschede – Utrecht –
Amsterdam/Rotterdam – Felixstowe –
Birmingham/Manchester – Liverpool

Poprawka

Granica BY – Warszawa – Poznań –
Frankfurt nad Odrą – Berlin – Hanower –
**kanały zachodnioniemieckie, Kanał
Śródlądowy** – Osnabrück – Enschede –
Utrecht – Amsterdam/Rotterdam –
Felixstowe – Birmingham/Manchester –
Liverpool

***Wstępnie ustalone odcinki: kanały
zachodnioniemieckie, Mittellandkanal,***

Hanower – Magdeburg – Berlin

*Rodzaj transportu: śródlądowe drogi
wodne*

*Opis/terminy: Modernizacja (np.
podnoszenie mostów umożliwiające
transport trzech warstw kontenerów), w
tym połączenia z innymi rodzajami
transportu*

PROCEDURA

Tytuł	Instrument „Łącząc Europę”			
Odsyłacze	COM(2011)0665 – C7-0374/2011 – 2011/0302(COD)			
Komisje przedmiotowo właściwa Data ogłoszenia na posiedzeniu	ITRE 17.11.2011	TRAN 17.11.2011		
Opinia wydana przez Data ogłoszenia na posiedzeniu	REGI 17.11.2011			
Sprawozdawca(czyni) komisji opiniodawczej Data powołania	Markus Pieper 23.11.2011			
Wspólne posiedzenia komisji – art. 51 Data ogłoszenia na posiedzeniu	15.3.2012			
Rozpatrzenie w komisji	23.11.2011	20.6.2012	12.7.2012	17.9.2012
Data przyjęcia	27.11.2012			
Wynik głosowania końcowego	+: –: 0:	39 1 2		
Posłowie obecni podczas głosowania końcowego	François Alfonsi, Luís Paulo Alves, Victor Boştinaru, John Bufton, Salvatore Caronna, Nikos Chrysogelos, Francesco De Angelis, Tamás Deutsch, Danuta Maria Hübner, Filiz Hakaeva Hyusmenova, María 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			
Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego	Jan Březina, Andrea Cozzolino, Ivars Godmanis, Karin Kadenbach, Lena Kolarska-Bobińska, Heide Rühle, Vilja Savisaar-Toomast, Elisabeth Schroedter			