

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

2004/0154(COD)

3. 6. 2005

STANOVISKO

Výboru pro dopravu a cestovní ruch

pro Rozpočtový výbor

k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci Společenství v oblasti transevropských dopravních a energetických sítí a kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2236/95

(KOM(2004)0475 – C6-0086/2004 – 2004/0154(COD))

Navrhovatel: Seán Ó Neachtain

PA_Leg

STRUČNÉ ODŮVODNĚNÍ

Introduction

Trans-European Transport networks (TEN-T) lie at the heart of the economic integration of Europe. The importance of efficient European transport networks has been recognised for some time, notably at the Essen Council in 1994 where an initial group of 14 priority projects were identified for completion by 2010. Without TEN-T the full gains of the internal market cannot be realised. Less advantaged and remoter regions of the European Union will also gain from the creation of a European Transport Network which would greatly facilitate the movement of goods and persons. A further impetus to the creation of a TEN-T network was given by the Barcelona Council of 2002 which underlined that "strong and integrated networks in ... the transport sector is a keystone in the European internal market".

Regulation 2236/95/EC established the general rules for the granting of Community financial aid in the field of trans-European networks and Decision 1692/96/EC set down community guidelines for the development of the trans-European transport network and included in its annexe, which incorporated the Essen projects, the planned outline of the network which was to be achieved by 2010.

Following the work of the Van Miert High Level group a further package of projects, including projects in new Member States, has been adopted. Community guidelines were accordingly amended by Decision 884/2004/EC which also gave priority to removing bottlenecks, infrastructure investment in railways, inland waterways, short sea shipping and inter-modal operations.

Progress

Despite the availability of these funds and the recent high levels of appropriation use in the Community's budget for TEN-T, progress on the initial set of projects has been slow and disappointing. Only three of the initial Essen set of priority projects have been completed. It is reasonable to conclude from this that Community funding has not been a successful catalyst thus far for attracting private and other public investment in TEN-T networks.

The proposed Regulation

The Regulation now proposed would amend Regulation 2236/95/EC and in so doing determine new rules for the granting of Community financial aid for trans-European networks. It changes the maximum percentage of individual project costs which the Community budget may cover; sets up a committee procedure for making decisions on trans-European networks; allows the Community to support multi-annual programming; and focuses aid on projects or parts of projects which represent the highest European added value.

Overall Expenditure proposed for 2007-2013

Members will have noted that the funding period covered in the draft regulation coincides with that of the proposed new Financial Perspective. Your draftsman takes it as axiomatic that

the Commission's proposal for TEN-T funding is compatible with its proposal on the Financial Perspective 2007-2013. At the time of writing it is not clear whether Parliament and Council will agree a new Financial Perspective or indeed what decision will be made by Council on the level of Own Resources. The latter decision especially could have an impact on the amounts available for TEN-T and other areas of budget expenditure.

The amount proposed in the draft regulation for TEN-T projects for the period 2007-2013 is €20,350 million. This is an annual average of €2,907 million. The average annual rate for the period of the current Financial Perspective is €600 million.

Funding limits for projects and parts of projects

In order to increase the leverage effect of Community funding and make better use of that expenditure the Commission proposes that the upper limit of the percentage costs of projects met by the Community budget be increased. The maximum co-financing rate would be 30% for certain sections of priority projects and in exceptional cases for cross border projects it could be 50%. Projects, which include interoperability, security or safety aspects could also attract 50% support, as could studies in respect of projects of common interest. Construction costs for the latter would be supported up to 15% of total costs.

Adequacy of Funding

The increase in the average annual amount available for TEN-T seems adequate but your draftsman would emphasise three factors:

- firstly the current level of funding is clearly inadequate when the failure to progress the initial set of projects is considered;
- secondly enlargement and the work of the Van Miert group has led to more priority projects being identified, now thirty as opposed to fourteen;
- thirdly the realisation of the objectives set down in the Lisbon Agenda and in the White Paper on Transport is only possible if an efficient TEN-T network based on the projects now identified is established.

Additionally when the levels of support for individual projects is considered your draftsman notes that the proposed overall amount of €20,350 million for the period 2007-2013 is based on an assumed average EU contribution of 14.5% per project. The draft regulation foresees contributions of up to 15%, 30% or even 50% for certain projects.

Conclusion

For these reasons your draftsman considers that the level of funding proposed in the draft regulation be viewed as an absolute minimum. Additionally he believes that EU funding should only be released when a firm commitment exists on the part of the Member States concerned to provide financial support for the project concerned. In the case of major cross-border projects this should take the form of a binding bilateral agreement signed by the countries concerned. Your draftsman's proposed amendments reflect these concerns and the need for an effective EU role in the control of the expenditure on TEN-T projects. They also strengthen the Commission's inspection role and its ability to recover funds when proper

parallel funding has not been made available.

POZMĚŇOVACÍ NÁVRHY

Výbor pro dopravu a cestovní ruch žádá Rozpočtový výbor jako příslušný výbor, aby začlenil do své zprávy tyto pozměňovací návrhy:

Znění navržené Komisí	Pozměňovací návrhy Parlamentu
Pozměňovací návrh 1 BOD ODŮVODNĚNÍ 3	
(3) Zpoždění zaznamenaná při realizaci výkonných transevropských spojení , zejména jejich přeshraničních úseků, představují riziko vážného ohrožení konkurenceschopnosti Unie a okrajových států a okrajových regionů, které nebudou moci nebo již nebudou moci plně využívat výhod velkého jednotného trhu.	(3) Zpoždění zaznamenaná při realizaci celé transevropské dopravní sítě , zejména jejich přeshraničních úseků, představují riziko vážného ohrožení konkurenceschopnosti Unie a okrajových států a okrajových regionů, které nebudou moci nebo již nebudou moci plně využívat výhod velkého jednotného trhu.
<i>Odůvodnění</i>	
<i>It is worth recalling that, in the context of several decisions, the most recent of which is Decision 884/2004/EC, the Council and the European Parliament have laid down a trans-European transport network which covers projects of common interest and priority projects (Annex III). The delays experienced to date cover not only the priority projects alone or, a fortiori, the cross-border sections of the priority projects alone, but the completion of the entire trans-European transport network.</i>	
Pozměňovací návrh 2 BOD ODŮVODNĚNÍ 4	
(4) V rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (dále jen „RTE-T“) ve znění rozhodnutí 884/2004/ES byly náklady na doplnění transevropské dopravní sítě do roku 2020 odhadnuty na 600 miliard eur. Investice potřebné jen pro prioritní projekty ve smyslu přílohy III uvedeného rozhodnutí představují přibližně 140 miliard eur na období 2007-2013.	(4) V rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES a Rady o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě (dále jen „RTE-T“) ve znění rozhodnutí 884/2004/ES byly náklady na doplnění celé transevropské dopravní sítě do roku 2020 odhadnuty na 600 miliard eur. Investice potřebné jen pro prioritní projekty ve smyslu přílohy III uvedeného rozhodnutí představují přibližně 140 miliard eur na období 2007-2013.

Odůvodnění

Self-explanatory. See also justification to the amendment relating to Recital 3.

Pozměňovací návrh 3 BOD ODŮVODNĚNÍ 5

(5) Aby bylo možné těchto cílů dosáhnout, uvedly jak Komise, tak Evropský parlament jako hlavní myšlenku potřebu posílení a přizpůsobení finančních nástrojů zvýšením úrovně spolufinancování Společenství tak, že se stanoví možnost zvýšení podílu spolufinancování Společenství zejména pro projekty vyznačující se přeshraničním charakterem, tranzitní funkcí nebo překonáváním přírodních překážek.

(5) Aby bylo možné těchto cílů dosáhnout, uvedly jak Komise, tak Evropský parlament jako hlavní myšlenku potřebu posílení a přizpůsobení finančních nástrojů zvýšením úrovně spolufinancování Společenství tak, že se stanoví možnost zvýšení podílu spolufinancování Společenství zejména pro projekty vyznačující se přeshraničním charakterem, tranzitní funkcí nebo překonáváním přírodních překážek, ***aniž by byl dotčen přístup k financování TEN pro další projekty v rámci transevropské dopravní sítě.***

Odůvodnění

Self-explanatory. See also justification to the amendment relating to Recital 3.

Pozměňovací návrh 4 BOD ODŮVODNĚNÍ 5A (nový)

(5a) Má-li být dosaženo cílů vytyčených v rozhodnutích č. 1692/96/ES a 884/2004/ES a má-li být dodržena nová výše spolufinancování, musí být minimální rozpočtová položka pro síť TEN-T plánovaná pro období 2007–2013 20 350 milionů EUR.

Odůvodnění

If agreed objectives are to be attained, then it is vital that the amount available for TEN-T over the period 2007 - 2013 is not reduced.

Pozměňovací návrh 5 BOD ODŮVODNĚNÍ 8

(8) Nařízení Rady (ES) č. 2236/95 ze dne 18. září 1995, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci

(8) Nařízení Rady (ES) č. 2236/95 ze dne 18. září 1995, kterým se stanoví obecná pravidla pro poskytování finanční pomoci

Společenství v oblasti transevropských sítí, ve znění nařízení č. 1655/99/ES a nařízení č. 807/2004/ES již představuje reálný pokrok, protože umožňuje pro projekty vyhlášené jako prioritní vyšší podíl financování, zvýšený na 20%. Zůstává nicméně závislé na pravidlech realizace, které by si zasloužily zjednodušení a rozpočtový rámec, jehož zdroje jsou omezené. Jeví se tedy jako nutné, aby na doplnění národního veřejného a soukromého financování byla navýšena pomoc Společenství jak co do částek, tak co do sazeb zásahů pro posílení multiplikačního účinku prostředků Společenství, což umožní realizovat odsouhlasené prioritní projekty,

Společenství v oblasti transevropských sítí, ve znění nařízení č. 1655/99/ES a nařízení č. 807/2004/ES již představuje reálný pokrok, protože umožňuje pro projekty vyhlášené jako prioritní vyšší podíl financování, zvýšený na 20%. Zůstává nicméně závislé na pravidlech realizace, které by si zasloužily zjednodušení a rozpočtový rámec, jehož zdroje jsou omezené. Jeví se tedy jako nutné, aby na doplnění národního veřejného a soukromého financování byla navýšena pomoc Společenství jak co do částek, tak co do sazeb zásahů pro posílení multiplikačního účinku prostředků Společenství, což umožní realizovat odsouhlasené prioritní projekty, *kteřé byly zastaveny, aniž by byl dotčen přístup k financování TEN pro další projekty stanovené rozhodnutím č. 1692/96/ES.*

Odůvodnění

Self-explanatory. See also justification to the amendment relating to Recital 3.

Pozměňovací návrh BOD ODŮVODNĚNÍ 12

(12) Program musí být charakterizován finanční pomocí Společenství soustředěnou na projekty a části projektů představující největší evropskou přidanou hodnotu a musí usilovat o podněcování účastníků, aby urychlili realizaci prioritních programů v rozhodnutích 1692/96/ES a 1229/2003/ES. Tento program musí umožnit financování i jiných projektů evropských infrastruktur společného zájmu definovaných v uvedených rozhodnutích.

(12) Program musí být charakterizován finanční pomocí Společenství soustředěnou *zvláště* na projekty a části projektů představující největší evropskou přidanou hodnotu a musí usilovat o podněcování účastníků, aby urychlili realizaci prioritních programů v rozhodnutích 1692/96/ES a 1229/2003/ES. Tento program musí umožnit financování i jiných projektů evropských infrastruktur společného zájmu definovaných v uvedených rozhodnutích *a zvláště těch projektů, které zajišťují kontinuitu prioritních projektů.*

Pozměňovací návrh 7 BOD ODŮVODNĚNÍ 15

(15) Pro realizaci finanční pomoci

(15) Pro realizaci finanční pomoci

Společenství projektům velkého rozsahu, které trvají několik let, je vhodné umožnit závazek Společenství na víceletém základě. Skutečně pouze finanční závazek, který je pevný, atraktivní a zavazující Společenství dlouhodobě, umožní snížit nejistoty spojené s realizací těchto projektů a mobilizovat jak veřejné, tak soukromé investory.

Společenství projektům velkého rozsahu, které trvají několik let, je vhodné umožnit závazek Společenství na víceletém základě, **přičemž u každého projektu bude zapotřebí rozlišovat mezi schválením víceletého programu a ročními položkami plateb.** Skutečně pouze finanční závazek, který je pevný, atraktivní a zavazující Společenství dlouhodobě, umožní snížit nejistoty spojené s realizací těchto projektů a mobilizovat jak veřejné, tak soukromé investory.

Odůvodnění

This tightens up the Commission proposal with the aim of enhancing the transparency and predictability of Community financing.

Pozměňovací návrh 8 BOD ODŮVODNĚNÍ 15A (nový)

(15a) Evropská unie by měla podporovat způsoby financování formou partnerství veřejného a soukromého sektoru, institucionálního nebo smluvního financování, které se osvědčily jako účinné, a to prostřednictvím právních záruk slučitelných s právem hospodářské soutěže a vnitřním trhem a snahou šířit osvědčené postupy mezi jednotlivými členskými státy.

Odůvodnění

It is worth recalling the link between the financing of TENs and the current Community debate on public/private partnerships in the context of the Green Paper.

Pozměňovací návrh 9 ČL. 2 BOD 3A (nový)

3a) „přeshraničními úseky projektů“: úseky, jež přímo překračují hranice státu nebo přirozené hranice, jakož i úseky, které je spojují se zbytkem sítě, včetně úseků spojujících mořské přístavy s vnitrozemím;

Odůvodnění

Cross-border sections of projects are extremely important in terms of this directive, since they receive a higher level of funding. The definition of cross-border sections can be found in other documentation, but it is advisable to include such a definition directly in the directive in order to avoid disputes over interpretation.

Pozměňovací návrh 10 ČL. 2 BOD 4

4) „příjemcem“ veřejná nebo soukromá organizace mající odpovědnost za dozor nad realizací projektu, která nabízí investice z vlastních prostředků nebo prostředků dodaných třetími stranami na realizaci projektu.

4) „příjemcem“ veřejná nebo soukromá organizace **nebo veřejná a současně soukromá organizace** mající odpovědnost za dozor nad realizací projektu, která nabízí investice z vlastních prostředků nebo prostředků dodaných třetími stranami na realizaci projektu.

Odůvodnění

Contracting authorities may take very different institutional forms from one Member State to another. The various forms of public/private partnership must be covered explicitly by the regulation.

Pozměňovací návrh 11 ČL. 3 Odst. 2

2. Způsobilost je podmíněna respektováním pravidel Společenství, zejména ohledně hospodářské soutěže, ochrany životního prostředí, přidělování veřejných zakázek, stejně jako efektivní realizací ustanovení Společenství, pokud se týká interoperability sítí, zejména železničních.

2. Způsobilost je podmíněna respektováním pravidel Společenství, zejména ohledně hospodářské soutěže, ochrany životního prostředí, přidělování veřejných zakázek, stejně jako efektivní realizací ustanovení Společenství, pokud se týká interoperability sítí, zejména železničních **a rovněž sítí pro vnitrozemskou, pobřežní a námořní lodní dopravu.**

Odůvodnění

Gemäß den Zielsetzungen des Weißbuches der Kommission zur Verkehrspolitik ist gleichrangig zur besonderen Förderung des Eisenbahnsektors die besondere Förderung der Binnen-, Küsten- und Seeschifffahrt im Rahmen eines ausgewogenen Verhältnisses unter den Verkehrsträgern anzusehen.

Pozměňovací návrh 12
ČL. 3 ODST. 3

3. Pouze v oblasti dopravy je způsobilost také podmíněna závazkem každého dotčeného členského státu, že přispěje finančně na projekt, ucházející se o finanční pomoc Společenství případným mobilizováním soukromých prostředků

3. Pouze v oblasti dopravy je způsobilost také podmíněna **omezujícím** závazkem každého dotčeného členského státu, že přispěje finančně na projekt, ucházející se o finanční pomoc Společenství případným mobilizováním soukromých prostředků

Pozměňovací návrh 13
ČL. 5 ODST. 2 PÍSM. A)

a) projekty předložené společně nejméně dvěma členskými státy, zejména v případě **přeshraničních** projektů;

a) projekty předložené společně nejméně dvěma členskými státy, zejména v případě **přeshraničních úseků těchto** projektů;

Odůvodnění

This point is essential for consistent terminology in the directive.

Pozměňovací návrh 14
ČL. 5 ODST. 2 PÍSM. E)

e) programy rozvoje systémů řízení železničního provozu, a to ve všech jeho složkách, stejně jako systémů řízení leteckého a námořního provozu, které zaručují interoperabilitu.

e) programy rozvoje systémů řízení železničního provozu, a to ve všech jeho složkách, stejně jako systémů řízení leteckého, **vnitrozemského, příbřežního** a námořního provozu, které zaručují interoperabilitu.

Odůvodnění

Die besondere Förderung von Managementsystemen sollte sich auch auf die Binnen- und Küstenschifffahrt erstrecken (siehe den Änderungsantrag zu Art. 3 Absatz 2 sowie die gerade verabschiedete Richtlinie zum Binnenschifffahrts-Informationssystem).

Pozměňovací návrh 15
ČL. 7 ODST. 2 PÍSM. B) POODBOD I)

i) pro prioritní projekty v oblasti dopravy maximálně 30 % celkových způsobilých nákladů na práce; přeshraniční úseky mohou

i) pro prioritní projekty v oblasti dopravy maximálně 30 % celkových způsobilých nákladů na práce; přeshraniční úseky mohou

výjimečně obdržet sazbu pomoci maximálně 50 % celkových způsobilých nákladů na práce, s výhradou, že ***budou zahájeny*** do roku 2010 a že dotčené členské státy předloží Komisi plán dávající veškeré záruky potřebné z hlediska finančního vkladu členských států a z hlediska harmonogramu realizace projektu. Tato sazba je měněna v závislosti na ziscích odebraných jinými členskými státy;

výjimečně obdržet sazbu pomoci maximálně 50 % celkových způsobilých nákladů na práce, s výhradou, že ***jejich zahajovací fáze proběhne*** do roku 2010 a že dotčené členské státy předloží Komisi plán dávající veškeré záruky potřebné z hlediska finančního vkladu členských států a z hlediska harmonogramu realizace projektu.

Odůvodnění

This amendment makes the content of this point more explicit and makes the rate of aid received by a given State independent of the aid received by other Member States. As the new Member States have not benefited to date from TEN-T funding and have no projects in the pipeline, and in a situation in which the amount of funding will be de facto dependent on the speed of submitting the proposal, they will be in a worse position than those States which have already prepared TEN-T projects.

Pozměňovací návrh 16 ČL. 12 ODST. 1

1. Každý projekt společného zájmu vybraný na základě víceletého programu je předmětem jediného rozhodnutí Komise o poskytnutí pomoci, přijatého podle ***čl. 17 odst. 2***. Rozpočtový závazek každého ročního úseku Komise uskutečňuje na základě rozhodnutí o poskytnutí pomoci s přihlédnutím k vyhodnocení stavu postupu ***projektů***, předpokládaným potřebám ***a možností rozpočtu***.

1. Každý projekt společného zájmu vybraný na základě víceletého programu je předmětem ***(změna se netýká českého znění)*** jediného rozhodnutí Komise o poskytnutí pomoci, přijatého podle ***čl. 17 odst. 2 (změna se netýká českého znění)***. ***Rozhodnutí o poskytnutí pomoci jasně stanoví výši položek přidělených Komisí na celé období a plán plateb ročního objemu finančních prostředků***. Rozpočtový závazek každého ročního úseku Komise uskutečňuje na základě rozhodnutí o poskytnutí pomoci s přihlédnutím k vyhodnocení stavu postupu ***projektu***, předpokládaným potřebám ***a finančním prostředkům, kterými přispěje dotčený členský stát***.

Odůvodnění

Decisions to make a Community budgetary commitment should be made in the light of the availability of Member State financing.

It is important to ensure greater transparency for the financing arrangements in the context of

the multi-annual programming.

Pozměňovací návrh 17
ČL. 12 ODST. 1A (nový)

(1a) Pokud se jedná o samostatné projekty týkající se dopravy, žádný projekt společného zájmu tvořící přeshraniční úsek nebo část tohoto úseku nemůže být příjemcem poskytnuté finanční pomoci ze strany Komise, pokud neexistuje mezi dotčenými členskými státy závazná dvoustranná dohoda týkající se úplného dokončení přeshraničního projektu na jejich území.

Pozměňovací návrh 18
ČL. 13 ODST. 2

2. Způsobilé nejsou výdaje nastalé před datem, kdy Komise obdržela žádost o pomoc týkající se těchto výdajů.

2. Způsobilé nejsou výdaje nastalé před datem, kdy Komise obdržela žádost o pomoc týkající se těchto výdajů. ***Náklady spojené s projekty zahájenými před 1. lednem 2007 budou způsobilé počínaje datem předložení projektu Komisi.***

Odůvodnění

TEN-T projects are large-scale infrastructure investments, and long and costly preparation and implementation are therefore needed. Usually the preparation costs of such huge projects can amount to 10% of the total.

Pozměňovací návrh 19
ČL. 14 ODST. 2

2. Členské státy provádějí technické sledování a finanční kontrolu projektů v úzké spolupráci s Komisí a potvrzují skutečnost a ***(změna se netýká českého znění)*** soulad výdajů, které nastaly pro projekt nebo ***jeho část. Členský stát může*** požádat o účast Komise při kontrolách na místě.

2. Členské státy provádějí technické sledování a finanční kontrolu projektů v úzké spolupráci s Komisí a potvrzují ***(změna se netýká českého znění)*** skutečnost a soulad výdajů, které nastaly pro projekt nebo pro ***část dotčeného projektu. Členské státy mohou*** požádat o účast Komise při kontrolách na místě. ***Komise může rovněž vyžadovat kontroly na místě a účastnit se***

jich.

Odůvodnění

The Commission should retain a right of initiative in respect of inspections, given its budgetary responsibility.

Pozměňovací návrh 20

ČL. 14 ODST. 3

3. Členské státy informují Komisi o opatřeních přijatých podle **odstavce 2 a 3** a podávají jí zejména popis systémů kontroly, řízení a sledování vytvořených pro zajištění provádění projektů (**změna se netýká českého znění**) správným způsobem.

3. Členské státy informují Komisi o opatřeních přijatých podle **odstavce 2** a podávají jí zejména popis systémů kontroly, řízení a sledování vytvořených pro zajištění provádění projektů správným způsobem. **Tuto informaci zohlední Komise při rozhodování o případném zrušení, snížení, pozastavení nebo přerušení poskytování pomoci vyplývající z článku 15.**

Odůvodnění

The reasons for the provision of this information should be made clear.

Pozměňovací návrh 21

ČL. 15 ODST. 3

3. Návazně na prošetření podle odstavce 2 může Komise snížit, pozastavit nebo zrušit pomoc dotčenému projektu, jestliže se prošetřováním zjistí porušení předpisů nebo nesplnění některé z podmínek stanovených v rozhodnutí o poskytnutí pomoci, a zejména jestliže došlo k jakékoli výrazné změně ovlivňující povahu nebo způsob provedení projektu.

3. Návazně na prošetření podle odstavce 2 může Komise snížit, pozastavit nebo zrušit pomoc dotčenému projektu **a vymáhat navrácení všech částek, které již byly poskytnuty**, jestliže se prošetřováním zjistí porušení předpisů nebo nesplnění některé z podmínek stanovených v rozhodnutí o poskytnutí pomoci, a zejména jestliže došlo k jakékoli výrazné změně ovlivňující povahu nebo způsob provedení projektu.

Odůvodnění

The possibility of recovering Community funds in the event of irregularities should be explicit.

Pozměňovací návrh 22
ČL. 15 ODST. 5

5. Pokud do deseti let od přidělení finanční pomoci projektu Společenstvím nebyl tento projekt dokončen, **může** Komise požádat v souladu se zásadou proporcionality o refundaci zaplacené pomoci s tím, že budou zohledněny všechny podstatné skutečnosti.

5. Pokud do deseti let od přidělení finanční pomoci projektu Společenstvím nebyl tento projekt dokončen, **požádá** Komise v souladu se zásadou proporcionality o refundaci zaplacené pomoci s tím, že budou zohledněny **(změna se netýká českého znění)** všechny podstatné skutečnosti.

Odůvodnění

Non completion or very lengthy delays in projects should lead to the recovery of Community funds.

Pozměňovací návrh 23
ČL. 19 ODST. 1

1. Komise předkládá jedenkrát za tři roky Evropskému parlamentu, Radě, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o činnosti vykonané v rámci tohoto nařízení. Tato zpráva obsahuje vyhodnocení výsledků dosažených s podporou Společenství v různých **odlišných** oblastech působnosti, s ohledem na původní cíle, a dále kapitolu o obsahu a **(změna se netýká českého znění)** uskutečňování právě probíhajícího víceletého programu.

1. Komise předkládá jedenkrát za tři roky Evropskému parlamentu, Radě, Hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů zprávu o činnosti vykonané v rámci tohoto nařízení. Tato zpráva obsahuje vyhodnocení výsledků dosažených s podporou Společenství v různých oblastech působnosti, s ohledem na původní cíle, a dále kapitolu o obsahu a **(změna se netýká českého znění)** uskutečňování právě probíhajícího víceletého programu. **Zpráva rovněž obsahuje informace o zdrojích finančních prostředků pro každý projekt.**

Odůvodnění

It is important that the Parliament has an overview of funding sources.

Pozměňovací návrh 24
ČL. 20 ODST. 1

1. Referenční částka pro provedení tohoto nařízení na období 2007–2013 je 20 690

1. **Nejnižší** referenční částka pro provedení tohoto nařízení na období 2007–2013 je

milionů EUR, z čehož je **20 350 milionů EUR (změna se netýká českého znění)** určeno na dopravu a 340 milionů EUR na energii.

20 690 milionů EUR, z čehož je **20 350 milionů EUR (změna se netýká českého znění)** určeno na dopravu a 340 milionů EUR na energii.

Odůvodnění

If agreed objectives are to be attained, then it is vital that the amount available for TEN-T over the period 2007-2013 is not reduced.

Pozměňovací návrh 25

ČL. 20 ODST. 2

2. Roční položky schvaluje rozpočtový orgán v mezích finančního výhledu

2. Roční položky schvaluje rozpočtový orgán v mezích finančního výhledu **a v souladu se závěry zpráv uvedených v článku 19.**

Odůvodnění

There can be a realistic prospect of increasing TEN-T funding for 2007-2013 only if the European Council and the Member States take current proposals and legislative procedures as an opportunity to develop a sustainable transport policy and additional revenue.

The proposal for the Europe-wide introduction of a tax on aviation fuel and the further decision-making procedures on the Eurovignette, for instance, offer a suitable framework for this.

