



PARLAMENT EUROPEJSKI

2009 - 2014

*Komisja Transportu i Turystyki*

**2011/0301(COD)**

28.3.2012

## **OPINIA**

Komisji Transportu i Turystyki

dla Komisji Budżetowej

w sprawie wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego decyzję nr 1639/2006/WE ustanawiającą Program ramowy na rzecz konkurencyjności i innowacji (2007–2013) oraz rozporządzenie (WE) nr 680/2007 ustanawiające ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych (COM(2011)0659 – C7-0372/2011 – 2011/0301(COD))

Sprawozdawca komisji opiniodawczej: Antonio Cancian

PA\_Legam

## ZWIĘZŁE UZASADNIENIE

Unia Europejska nigdy nie rozwiąże problemu wzrostu gospodarczego i zatrudnienia, korzystając jedynie ze środków budżetu UE.

Komisja niejednokrotnie słusznie podkreślała kluczową rolę, jaką infrastruktura będzie musiała odgrywać w odbudowie europejskiej gospodarki, szczególnie w odniesieniu do rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i energetycznej oraz infrastruktury telekomunikacyjnej. Mówimy tu o inwestycjach na poziomie 1 500 mld EUR – o prawdziwym planie Marshalla dla Europy – na konkurencyjnym i zliberalizowanym rynku europejskim.

W sprawozdaniu Montiego przypomniano, że „ważniejsza infrastruktura publiczna Europy, w rodzaju sieci TEN, ma charakter transnarodowy i nie jest przystosowana do obecnych rozdrobnionych systemów krajowych, a jej finansowanie cierpi z powodu braku płynnego rynku obligacji o bardzo długim terminie zapadalności, podczas gdy inwestorzy długoterminowi w rodzaju funduszy emerytalnych nie spotykają się z podażą obligacji odpowiadających ich potrzebom inwestycyjnym”.

Sprawozdawca z zadowoleniem przyjmuje etap pilotażowy inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020”. Zaleca jak najszybsze rozpoczęcie inicjatywy, aby sprostać pilnym potrzebom inwestycyjnym infrastruktury europejskiej. Ponadto zachęca Komisję Europejską do rozważenia idei przekazania większej kwoty na tę inicjatywę, w miarę możliwości z niewykorzystanych środków w ramach aktualnego programu transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T).

Sprawozdawca jest przekonany, że ta inicjatywa będzie miała bardzo pozytywny wpływ na gospodarkę europejską, jest jednak świadomy, iż wpływ ten będzie niestety ograniczony do projektów głównie ukierunkowanych na krótko- i średnioterminowe wyniki.

Ważniejszym zatem krokiem powinno być uruchomienie nowej europejskiej inicjatywy w zakresie obligacji projektowych dla infrastruktury, zakładającej bezpośredni udział Unii Europejskiej w kapitale projektów infrastrukturalnych. Unia Europejska miałaby, samodzielnie lub wraz z państwami członkowskimi, bezpośredni udział w kapitale projektów infrastrukturalnych, wzmacniając dzięki temu stabilność finansową projektów infrastrukturalnych, zwłaszcza projektów z długoterminowym zwrotem z inwestycji.

Środki dostępne w ramach budżetu UE są niewystarczające na pokrycie tego przedsięwzięcia. Unia musiałaby pozyskać środki bezpośrednio z rynków kapitałowych poprzez emisję europejskich obligacji projektowych. Za dochody uzyskane z emisji obligacji Unia nabyłaby udziały kapitałowe w przedsiębiorstwach projektowych lub spółkach specjalnego przeznaczenia wykonujących projekty w interesie europejskim. Rola Unii nie byłaby zatem ograniczona do roli podmiotu współfinansującego, jak dzieje się to obecnie w przypadku przyznawania dotacji z budżetu UE lub pożyczek/gwarancji udzielanych przez Europejski Bank Inwestycyjny. Byłby to wyraźny znak dla inwestorów zarówno sektora publicznego, jak i prywatnego oraz dla rynków finansowych. Udział UE w roli inwestora zagwarantowałby realizację projektu, przynosząc jednocześnie istotne efekty stymulujące i wywołując efekt dźwigni. Jest to niezbędny krok, aby zbudować pilnie potrzebną na naszym kontynencie

infrastrukturę.

Jednocześnie rola państw członkowskich pozostaje kluczowa. Unia powinna nakłaniać państwa członkowskie do dalszego przeprowadzania szeregu ważnych reform, takich jak uproszczenie procedur biurokratycznych stosowanych w przypadku wydawania zezwoleń i aprobat z zachowaniem określonych terminów; zapewnienie bodźców dla spółek specjalnego przeznaczenia, takich jak częściowe lub całkowite zniesienie podatku od zysków na określony okres, aby w ten sposób przyciągnąć prywatny kapitał, czy też interwencja w przypadku pasywnego udziału jednostek specjalnego przeznaczenia.

Stworzenie nowoczesnej i zintegrowanej infrastruktury to podstawowy warunek, aby Europa pozostała konkurencyjnym i ważnym graczem na arenie międzynarodowej oraz liderem międzynarodowej pokryzysowej gospodarki. Budowa nowej infrastruktury stworzy sprzyjające środowisko dla próbującego zachować konkurencyjność prywatnego sektora w Europie, będzie stymulować wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy oraz zaangażuje przyszłe pokolenia w odbudowę naszej gospodarki, jednocześnie reagując na pilne wyzwania, z jakimi dziś boryka się nasz kontynent.

## POPRAWKI

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

### Poprawka 1

#### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 3 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(3) W ciągu następnej dekady konieczne będą bezprecedensowe inwestycje w sieci transportowe, energetyczne i teleinformatyczne w Europie, aby wspierać realizację inicjatyw przewodnich w ramach strategii „Europa 2020” oraz rozwinąć inteligentne, zmodernizowane i w pełni połączone międzysystemowo infrastruktury sprzyjające ukończeniu procesu tworzenia rynku wewnętrznego. Szacuje się, że potrzeby w zakresie inwestycji w sieć TEN-T wynoszą 500 mld EUR. Spośród inwestycji w infrastrukturę energetyczną mających znaczenie dla Europy inwestycje o wartości około 100 mld EUR są obciążone ryzykiem

*Poprawka*

(3) W ciągu następnej dekady konieczne będą bezprecedensowe inwestycje w sieci transportowe, energetyczne i teleinformatyczne w Europie, aby wspierać realizację inicjatyw przewodnich w ramach strategii „Europa 2020” oraz rozwinąć inteligentne, zmodernizowane i w pełni połączone międzysystemowo infrastruktury sprzyjające ukończeniu procesu tworzenia rynku wewnętrznego. Szacuje się, że potrzeby w zakresie inwestycji w sieć TEN-T wynoszą 500 mld EUR. Spośród inwestycji w infrastrukturę energetyczną mających znaczenie dla Europy inwestycje o wartości około 100 mld EUR są obciążone ryzykiem

niezrealizowania ze względu na utrudnienia związane z udzielaniem zezwoleń, regulacjami i finansowaniem, zaś kolejne 100 mld EUR sektor sfinansuje samodzielnie. Potrzeby inwestycyjne związane z osiągnięciem celu Europejskiej agendy cyfrowej polegającego na zapewnieniu szybkiego dostępu do Internetu dla wszystkich obywateli i przedsiębiorstw europejskich wahają się od 181 mld EUR do 273 mld EUR, z czego oczekiwany poziom inwestycji z sektora prywatnego wynosi od 30 mld EUR do 100 mld EUR.

niezrealizowania ze względu na utrudnienia związane z udzielaniem zezwoleń, regulacjami i finansowaniem, zaś kolejne 100 mld EUR sektor sfinansuje samodzielnie. Potrzeby inwestycyjne związane z osiągnięciem celu Europejskiej agendy cyfrowej polegającego na zapewnieniu szybkiego dostępu do Internetu dla wszystkich obywateli i przedsiębiorstw europejskich wahają się od 181 mld EUR do 273 mld EUR, z czego oczekiwany poziom inwestycji z sektora prywatnego wynosi od 30 mld EUR do 100 mld EUR. ***Należy jednak dopilnować tego, aby infrastruktura transportowa finansowana ze środków UE uwzględniała potrzeby w zakresie efektywności energetycznej, ograniczanie hałasu u źródła, różnorodność biologiczną oraz wyzwania związane ze zmianą klimatu.***

## Poprawka 2

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 4 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(4a) Należy koniecznie podkreślić znaczenie, jakie ma przyjęcie proponowanych wieloletnich ram finansowych, ponieważ wprowadzono w nich instrument „Łącząc Europę” (obejmujący inicjatywę w zakresie obligacji projektowych) i przydzielono odpowiednie środki finansowe.***

## Poprawka 3

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 7 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

(7) Inicjatywa w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa

(7) Inicjatywa w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa

2020” ma podwójny cel: po pierwsze – pomoc w finansowaniu projektów realizujących priorytety polityki europejskiej; po drugie – **ułatwienie większego zaangażowania sektora prywatnego w długoterminowe finansowe** projektów infrastrukturalnych na rynku kapitałowym. Część wydatków z budżetu UE zostanie skierowana do obszarów wspierających wzrost gospodarczy, z uwzględnieniem dyscypliny budżetowej Unii oraz pułapów określonych w obowiązujących wieloletnich ramach finansowych.

2020” ma podwójny cel: po pierwsze – pomoc w finansowaniu projektów realizujących priorytety polityki europejskiej; po drugie – **zapewnienie wymaganego wsparcia jakości kredytowej w celu zachęcenia inwestorów działających na rynku kapitałowym do długoterminowego finansowania** projektów infrastrukturalnych na rynku kapitałowym. Część wydatków z budżetu UE zostanie skierowana do obszarów wspierających wzrost gospodarczy, z uwzględnieniem dyscypliny budżetowej Unii oraz pułapów określonych w obowiązujących wieloletnich ramach finansowych.

#### **Poprawka 4**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(9) Po uruchomieniu inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” przedsiębiorstwa odpowiedzialne za projekt wyemitują obligacje projektowe, zaś budżet Unii wraz z finansowaniem pochodzącym od partnera finansowego zostanie wykorzystany w celu poprawy jakości kredytowej, aby przyciągnąć inwestorów rynku kapitału obligacyjnego, takich jak fundusze emerytalne *i* zakłady ubezpieczeń.

*Poprawka*

(9) Po uruchomieniu inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” przedsiębiorstwa odpowiedzialne za projekt wyemitują obligacje projektowe, zaś budżet Unii wraz z finansowaniem pochodzącym od partnera finansowego zostanie wykorzystany w celu poprawy jakości kredytowej, aby przyciągnąć inwestorów rynku kapitału obligacyjnego, takich jak fundusze emerytalne, zakłady ubezpieczeń **oraz inne zainteresowane podmioty.**

#### **Poprawka 5**

##### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 9 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**(9a) Kolejnym krokiem naprzód, który należy dokładnie rozważyć i przedstawić**

*Parlamentowi Europejskiemu i Radzie,  
jest publiczna emisja obligacji  
projektowych przez Unię w celu  
finansowania projektów w zakresie  
zrównoważonej infrastruktury o  
europejskiej wartości dodanej (np. TEN-  
T, TEN-E). W tym przypadku konieczne  
byłoby poprzedzenie emisji obligacji  
projektowych fazą wstępną, w trakcie  
której określono by szczegóły dotyczące  
projektu, aby umożliwić dokładną ocenę  
ryzyka i korzyści związanych z tym  
projektem.*

## **Poprawka 6**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 14 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(14) W związku z powyższym w trakcie obecnych ram finansowych należy uruchomić etap pilotażowy inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” w celu ogólnego rozwinięcia finansowania dłużnego na rynku kapitałowym w obszarze infrastruktury oraz rozszerzenia zakresu instrumentów finansowych dostępnych obecnie dla projektów transportowych.

*Poprawka*

(14) W związku z powyższym w trakcie obecnych ram finansowych należy uruchomić etap pilotażowy inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” w celu ogólnego rozwinięcia finansowania dłużnego na rynku kapitałowym w obszarze infrastruktury oraz rozszerzenia zakresu instrumentów finansowych dostępnych obecnie dla projektów transportowych, *pamiętając jednocześnie, że koszty transportu powinny być w niezakłócony sposób odzwierciedlone w jego cenie zgodnie z zaleceniami białej księgi w sprawie polityki transportowej z 2011 r.*

## **Poprawka 7**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 14 a preambuły (nowy)**

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

*(14a) Szczegóły inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii*

**„Europa 2020” nie są w chwili obecnej do końca jasne. Etap pilotażowy powinien zostać wdrożony jak najszybciej, aby wyjaśnić nierozwiązane problemy zgłoszone przez potencjalnych inwestorów i zaangażowane organizacje zewnętrzne.**

## **Poprawka 8**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 15 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(15) Na potrzeby realizacji etapu pilotażowego inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” należy zmienić decyzję nr 1639/2006/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 680/2007. Celem wspomnianego etapu pilotażowego jest wsparcie projektów infrastrukturalnych o potencjale komercyjnym w dziedzinie transportu, energii i technologii informacyjno-komunikacyjnych, natomiast po 2013 r. inicjatywa może zostać rozszerzona na inne sektory.

*Poprawka*

(15) Na potrzeby realizacji etapu pilotażowego inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” należy zmienić decyzję nr 1639/2006/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 680/2007. Celem wspomnianego etapu pilotażowego jest wsparcie projektów infrastrukturalnych o **wyraźnej europejskiej wartości dodanej i** potencjale komercyjnym w dziedzinie transportu, energii i technologii informacyjno-komunikacyjnych, natomiast po 2013 r. inicjatywa może zostać rozszerzona na inne sektory.

## **Poprawka 9**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 17 preambuły**

*Tekst proponowany przez Komisję*

(17) Etap pilotażowy inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” należy uruchomić w trakcie przygotowywania instrumentu „Łącząc Europę”. Etap ten **pomoże utorować** drogę dla instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.

*Poprawka*

(17) Etap pilotażowy inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” należy uruchomić **najpóźniej do 31 lipca 2012 r.**, w trakcie przygotowywania instrumentu „Łącząc Europę”. Etap ten **utoruje** drogę dla **powszechnego wprowadzenia** instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach instrumentu „Łącząc Europę”.



## Poprawka 10

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 20 preambuły

*Tekst proponowany przez Komisję*

(20) EBI powinien występować o środki budżetowe na podstawie liczby projektów, które uzna za odpowiednie i możliwe do zrealizowania. Wszelkie takie wnioski powinny zostać złożone przed dniem 31 grudnia 2013 r. Ze względu na złożoność dużych projektów infrastrukturalnych ich faktyczne zatwierdzenie może nastąpić w późniejszym terminie, ale nie później niż w dniu **31 grudnia 2014 r.**

*Poprawka*

(20) EBI powinien występować o środki budżetowe na podstawie liczby projektów, które uzna za odpowiednie i możliwe do zrealizowania. Wszelkie takie wnioski powinny zostać złożone przed dniem 31 grudnia 2013 r. Ze względu na złożoność dużych projektów infrastrukturalnych ich faktyczne zatwierdzenie może nastąpić w późniejszym terminie, ale nie później niż w dniu **30 czerwca 2014 r.**

## Poprawka 11

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Punkt 20 a preambuły (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***(20a) Ponieważ w konkluzjach Rady Europejskiej z dni 1-2 marca 2012 r. ostateczny termin osiągnięcia porozumienia w sprawie etapu pilotażowego inicjatywy w zakresie obligacji projektowych w ramach strategii „Europa 2020” wyznaczony został na czerwiec 2012 r., Komisja powinna rozpocząć realizację tego etapu pilotażowego bez dalszej zwłoki.***

## Poprawka 12

### Wniosek dotyczący rozporządzenia Artykuł 1 – punkt 2 – litera b) – wprowadzenie

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

b) dodaje się *ust. 2a–2d* w brzmieniu:

b) dodaje się *ust. 2a–2da* w brzmieniu:

## Poprawka 13

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 1 – punkt 2 – litera b)

Decyzja 1639/2006/WE

Artykuł 31 – ustęp 2 d (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***2da. Komisja co roku przekazuje Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie dotyczące wykorzystania w rozbiciu na poszczególne projekty kwot, o których mowa w ust. 2d. W sprawozdaniu zawarte są także informacje dotyczące wyników osiągniętych z wykorzystaniem instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych, a także zalecenia dotyczące sposobów poprawy skuteczności tego instrumentu.***

## Poprawka 14

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 3 – litera b) – wprowadzenie

Rozporządzenie (WE) nr 680/2007

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera b)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

b) dodaje się *lit. g)* w brzmieniu:

b) dodaje się *lit. g)–ga)* w brzmieniu:

## Poprawka 15

### Wniosek dotyczący rozporządzenia

Artykuł 2 – punkt 3 – litera b)

Rozporządzenie (WE) nr 680/2007

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera g a

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***ga) Komisja co roku przekazuje Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie dotyczące wykorzystania w***

*rozbiciu na poszczególne projekty kwot, o których mowa w ust. 1 lit. g). W sprawozdaniu zawarte są także informacje dotyczące wyników osiągniętych z wykorzystaniem instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych, a także zalecenia dotyczące sposobów poprawy skuteczności tego instrumentu.*

## **Poprawka 16**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 2 – punkt 3 – litera b)**

Rozporządzenie (WE) nr 680/2007

Artykuł 6 – ustęp 1 – litera g)

*Tekst proponowany przez Komisję*

g) wkład finansowy na rzecz EBI służący tworzeniu rezerw oraz alokacji kapitału na potrzeby pożyczek lub gwarancji, które mają zostać udzielone przez EBI z jego własnych zasobów w ramach instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych w dziedzinie TEN-T i TEN-E. Ryzyko ponoszone przez Unię w związku z instrumentem opartym na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych, wraz z opłatami z tytułu zarządzania i innymi kosztami kwalifikowalnymi, jest ściśle ograniczone do kwoty unijnego wkładu w ten instrument, a ogólny budżet Unii nie jest obciążany żadnym innym zobowiązaniem. Ryzyko rezydualne właściwe dla wszystkich operacji ponosi EBI. Szczegółowe zasady i warunki realizacji instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych, w tym zasady i warunki związane z jego monitorowaniem i kontrolą, określa się w porozumieniu o delegacji zawartym między Komisją a EBI. Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, w latach 2012 i 2013 na potrzeby instrumentu opartego na podziale ryzyka w

*Poprawka*

g) wkład finansowy na rzecz EBI służący tworzeniu rezerw oraz alokacji kapitału na potrzeby pożyczek lub gwarancji, które mają zostać udzielone przez EBI z jego własnych zasobów w ramach instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych w dziedzinie TEN-T i TEN-E. Ryzyko ponoszone przez Unię w związku z instrumentem opartym na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych, wraz z opłatami z tytułu zarządzania i innymi kosztami kwalifikowalnymi, jest ściśle ograniczone do kwoty unijnego wkładu w ten instrument, a ogólny budżet Unii nie jest obciążany żadnym innym zobowiązaniem. Ryzyko rezydualne właściwe dla wszystkich operacji ponosi EBI. Szczegółowe zasady i warunki realizacji instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych, w tym zasady i warunki związane z jego monitorowaniem i kontrolą, określa się w porozumieniu o delegacji zawartym między Komisją a EBI, **które to porozumienie przedkładane jest Parlamentowi Europejskiemu i publikowane w Dzienniku Urzędowym**

ramach obligacji projektowych może zostać przesunięta kwota w wysokości do 210 mln EUR, z czego kwota w wysokości do 200 mln EUR z pozycji budżetowej TEN-T (LGTT), z przeznaczeniem na realizację projektów transportowych, a kwota w wysokości do 10 mln EUR z pozycji budżetowej TEN-E, z przeznaczeniem na realizację projektów energetycznych. Wszelkie dochody uzyskane w ramach okresu inwestycyjnego można ponownie wykorzystać na nowe pożyczki i gwarancje w ramach instrumentu opartego na podziale ryzyka.

*Unii Europejskiej.* Zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 15 ust. 2, w latach 2012 i 2013 na potrzeby instrumentu opartego na podziale ryzyka w ramach obligacji projektowych może zostać przesunięta kwota w wysokości do 210 mln EUR, z czego kwota w wysokości do 200 mln EUR z pozycji budżetowej TEN-T (LGTT), z przeznaczeniem na realizację projektów transportowych, a kwota w wysokości do 10 mln EUR z pozycji budżetowej TEN-E, z przeznaczeniem na realizację projektów energetycznych. Wszelkie dochody uzyskane w ramach okresu inwestycyjnego można ponownie wykorzystać na nowe pożyczki i gwarancje w ramach instrumentu opartego na podziale ryzyka.

## **Poprawka 17**

### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 2 – punkt 3 a (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 680/2007

Artykuł 17 – ustęp 1 – akapit 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

***3a) w art. 17 ust. 1 dodaje się akapit w brzmieniu:***

***Do dnia 30 czerwca 2013 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie zawierające wykaz projektów wybranych do otrzymania pomocy finansowej przewidzianej na mocy art. 6 ust. 1 lit. g); w sprawozdaniu tym określa się wkład finansowy, a także zaangażowane instytucje finansowe oraz inwestorów. W sprawozdaniu Komisja zawiera wytyczne dotyczące dobrych praktyk oraz wykaz inwestorów, którzy mogliby być zainteresowani innowacyjnymi instrumentami finansowymi.***

## Uzasadnienie

*Należy dysponować dokładnymi danymi na temat etapu pilotażowego obligacji projektowych w celu określenia zmian, które mogłyby zostać wprowadzone do instrumentu „Łącząc Europę”. Komisja powinna informować Parlament o zainteresowanych inwestorach oraz o możliwościach poprawy wybranych projektów.*

### Poprawka 18

#### **Wniosek dotyczący rozporządzenia**

#### **Artykuł 2 – punkt 3 b (nowy)**

Rozporządzenie (WE) nr 680/2007

Artykuł 19 – ustęp 1 a (nowy)

*Tekst proponowany przez Komisję*

*Poprawka*

**3b) w art. 19 dodaje się akapit w brzmieniu:**

***Do końca 2013 r. Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie ocenę różnych instrumentów finansowych objętych niniejszym rozporządzeniem oraz informację o konieczności ich utrzymania lub scalenia.***

## Uzasadnienie

*Na podstawie doświadczeń zdobytych w obecnej perspektywie finansowej i stopnia akceptacji na rynku Komisja Europejska powinna przedstawiać Parlamentowi Europejskiemu sprawozdanie w sprawie konieczności uproszczenia ram prawnych lub utrzymania obecnej oferty instrumentów finansowych.*

## PROCEDURA

<b>Tytuł</b>	Zmiana decyzji nr 1639/2006/WE ustanawiającej Program ramowy na rzecz konkurencyjności i innowacji (2007–2013) oraz rozporządzenia (WE) nr 680/2007 ustanawiającego ogólne zasady przyznawania pomocy finansowej Wspólnoty w zakresie transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych	
<b>Odsyłacze</b>	COM(2011)0659 – C7-0372/2011 – 2011/0301(COD)	
<b>Komisja przedmiotowo właściwa</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	BUDG 17.11.2011	
<b>Komisja(e) wyznaczona(e) do wydania opinii</b> Data ogłoszenia na posiedzeniu	TRAN 17.11.2011	
<b>Sprawozdawca(y)</b> Data powołania	Antonio Cancian 21.11.2011	
<b>Rozpatrzenie w komisji</b>	28.2.2012	26.3.2012
<b>Data przyjęcia</b>	27.3.2012	
<b>Wynik głosowania końcowego</b>	+: 35 –: 3 0: 3	
<b>Posłowie obecni podczas głosowania końcowego</b>	Magdi Cristiano Allam, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Philip Bradbourn, Antonio Cancian, Michael Cramer, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Petri Sarvamaa, David-Maria Sassoli, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Silvia-Adriana Țicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Peter van Dalen, Artur Zasada, Roberts Zīle	
<b>Zastępca(y) obecny(i) podczas głosowania końcowego</b>	Spyros Danellis, Karl-Heinz Florenz, Eider Gardiazábal Rubial, Alfreds Rubiks, Janusz Władysław Zemke	