

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014**

[COM(2018) 438 final – 2018/0228 (COD)]

(2018/C 440/33)

Zpravodaj: **Aurel Laurențiu PLOSCEANU**

Spoluzpravodaj: **Graham WATSON**

Konzultace	Evropský parlament, 14. 6. 2018 Rada Evropské unie, 3. 7. 2018
Právní základ	články 172, 194 a 304 SFEU
Odpovědná specializovaná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato ve specializované sekci	6. 9. 2018
Přijato na plenárním zasedání	19. 9. 2018
Plenární zasedání č.	537
Výsledek hlasování	144/0/1
(pro/proti/zdrželi se hlasování)	

## 1. Závěry a doporučení

1.1. Evropský hospodářský a sociální výbor (EHSV) se vyslovuje pro posílení rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy na období po roce 2020, přičemž hlavní složkou budou i nadále granty. Existuje celá řada projektů v oblasti dopravní, energetické a digitální infrastruktury, které jsou zásadní pro konkurenceschopnost EU, nicméně neumožňují dosáhnout dostatečné návratnosti investic k tomu, aby přilákaly soukromé investory. Proto je v tomto směru nutný pevný závazek EU i vnitrostátních veřejných orgánů.

1.2. EHSV doporučuje, aby Evropská komise a členské státy dále podporovaly synergie, k nimž dochází na úrovni projektů mezi uvedenými třemi odvětvími a které jsou v současné době omezené. Důvodem je nepružnost rozpočtového rámce, pokud jde o způsobilost projektů a nákladů.

1.3. EHSV doporučuje, aby Komise i nadále poskytovala technickou podporu (pomocí podpůrného opatření programu Nástroj pro propojení Evropy) s cílem zvýšit způsobilost propracovaných a kvalitních projektů a podporovala nepřetržité poskytování tohoto druhu pomoci a aktualizaci hodnotících kritérií, tak aby bylo možné snadněji určit přidanou hodnotu projektů. Měly by být přijaty další kroky ke zjednodušení administrativních požadavků, a to nejen u malých grantů.

1.4. EHSV naléhavě vyzývá spolunormotvůrce, aby zachovali závazek z předchozího nařízení o Nástroji pro propojení Evropy věnovat „převážnou část“ rozpočtu na energetiku na projekty v oblasti elektřiny. To je nezbytné k zaručení toho, že Nástroj pro propojení Evropy bude v souladu s politikou EU v oblasti klimatu a energetiky, a k zamezení toho, aby se v rámci víceletého finančního rámce (VFR) stal hlavním zdrojem financování projektů v oblasti energie z fosilních zdrojů. Tento závazek musí být v rámci Nástroje pro propojení Evropy na období 2021–2027 posílen, nikoli oslaben.

1.5. EHSV se domnívá, že je třeba rozšířit kritéria pro udělování grantů na projekty uvedené v článku 13 tak, aby zahrnovala bezpečnost dodávek všech druhů energie (elektřina, plyn, teplo atd.) a konkrétní snížení emisí oxidu uhličitého dosažené jednotlivými projekty.

1.6. EHSV upozorňuje na to, že Nástroj pro propojení Evropy musí být zaměřen na projekty v oblasti energetiky, které mohou EU zajistit větší energetickou soběstačnost a bezpečnost dodávek energie. S pomocí Nástroje pro propojení Evropy musí být budována rovněž nová zařízení na skladování elektrické energie.

1.7. EHSV doporučuje, aby byly v příštím VFR navýšeny prostředky na program Nástroj pro propojení Evropy. Pokud jde o rozdělení grantů mezi daná tři odvětví, doporučuje EHSV zvážit finanční požadavky každého odvětví, jako je kapitálová náročnost a návratnost investic, a upřednostnit investice, které nemohou být financovány trhem, aby byla zachována vysoká důvěryhodnost a atraktivita programu pro investory.

1.8. EHSV proto doporučuje navýšit celkové rozpočtové prostředky Nástroje pro propojení Evropy, s ohledem na rozhodující význam těchto odvětví pro vnitřní trh.

1.9. EHSV zdůrazňuje, že Komise i členské státy se musí i nadále zaměřovat na hlavní politické cíle Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy, tj. na dokončení hlavní sítě TEN-T (transevropské dopravní sítě) do roku 2030 a na přechod na čistou, konkurenceschopnou, inovativní a propojenou mobilitu, včetně páteřní dobíjecí infrastruktury EU pro alternativní paliva do roku 2025. V této souvislosti jsou nesmírně důležitá multimodální a přeshraniční propojení.

1.10. EHSV naléhavě vyzývá spolunormotvůrce, aby u projektů financovaných z prostředků v rámci Nástroje pro propojení Evropy zajistili širokou a spravedlivou hospodářskou soutěž tím, že v praxi musí být dodržována reciprocita a musí být stanoveny takové smluvní podmínky, které budou slučovat efektivitu a spravedlivé rozdělení rizik.

1.11. EHSV doporučuje, aby spolunormotvůrci zajistili, že se příslušných nabídkových řízení budou moci účastnit pouze společnosti z těch zemí, v nichž jsou příslušné trhy otevřené, čímž se dodrží skutečná reciprocita, a že používané vzory smluv budou vyhovovat cílům a okolnostem projektů. Měly by být nastaveny takové smluvní podmínky, aby rizika spojená se smlouvou byla spravedlivě rozdělena, neboť hlavním cílem musí být dosažení co nejvýhodnější ceny a co nejučinnějšího plnění smlouvy. Tato zásada by měla platit bez ohledu na to, zda je použit vnitrostátní, nebo mezinárodní vzor smlouvy (na základě článku 3.21 Politik a pravidel EBRD pro zadávání veřejných zakázek ze dne 1. listopadu 2017).

1.12. EHSV jednoznačně podporuje návrh začlenit do Nástroje pro propojení Evropy na období 2021–2027 přeshraniční spolupráci v oblasti výroby energie z obnovitelných zdrojů. EHSV navrhuje, aby obecná vize opatření v oblasti obnovitelných zdrojů v rámci Nástroje pro propojení Evropy spočívala ve vytvoření celoevropské sítě napájené elektrinou z obnovitelných zdrojů, která by umožňovala efektivnější využívání technologií v oblasti obnovitelných zdrojů, a aby lépe odrážela dostupný potenciál technologií na celém kontinentu.

1.13. EHSV vítá začlenění zařízení využívajících obnovitelné zdroje mezi způsobilé projekty spadající do části Nástroje pro propojení Evropy, jež je věnována energetice, a doporučuje tuto část upravit tak, aby zahrnovala jak rozsáhlé projekty, tak i portfolia menších projektů, aby všechny technologie mohly spravedlivě soutěžit o finanční prostředky.

1.14. EHSV doporučuje rozšířit cíle Nástroje pro propojení Evropy stanovené v článku 3 tak, aby nejenom zahrnovaly usnadnění přeshraniční spolupráce v oblasti obnovitelných zdrojů energie, nýbrž i výslovně uváděly zavádění obnovitelných zdrojů energie.

1.15. EHSV konstatuje, že v souladu s čl. 15 písm. c) se za způsobilé náklady nepovažují výdaje související s nákupem pozemků, a naléhavě vyzývá spolunormotvůrce, aby přezkoumali, zda by to mohlo zvýhodnit či znevýhodnit určité projekty a technologie. Pro odvětví, jako je doprava a oblast energie z obnovitelných zdrojů, je nákup pozemků nezanedbatelnou součástí investic.

1.16. EHSV připomíná Komisi, že přeshraniční energetická propojovací vedení jsou klíčovými faktory zapojení obnovitelných zdrojů energie, a to nejen proto, že umožňují přenos elektřiny z obnovitelných zdrojů na dlouhé vzdálenosti, čímž podporují využívání čistších a levnějších zdrojů elektřiny v Evropě, ale také proto, že jsou zdrojem nezbytné flexibility systému.

1.17. EHSV doporučuje, aby byly plně využity příležitosti k začlenění obnovitelných zdrojů energie, které vyplývají z digitalizace energetických soustav a sítí a z budování inteligentních sítí, a navrhuje Komisi, aby prozkoumala, jak lze v tomto směru využít synergie mezi částmi Nástroje pro propojení Evropy, jež jsou věnovány digitálnímu odvětví a energetice. EHSV poukazuje na nedostatek projektů v oblasti inteligentních sítí v rámci Nástroje pro propojení Evropy na období 2014–2020, způsobený zčásti překážkami financování projektů nízkonapěťových distribučních soustav ve srovnání s projekty vysokonapěťových distribučních soustav.

1.18. EHSV doporučuje, aby Nástroj pro propojení Evropy rovněž zaručil, že budou zavedeny mechanismy pro certifikaci využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů v dopravních aplikacích, například díky udělování certifikátů zaručujících původ z obnovitelných zdrojů.

1.19. EHSV upozorňuje na to, že je nutné upřednostňovat rozsáhlé celounijní projekty digitalizace dopravy, např. evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS), výzkum uspořádání letového provozu jednotného evropského nebe (SESAR) či projekty v oblasti autonomního řízení. K tomu, aby byla do roku 2030 evropským systémem řízení železničního provozu vybavena hlavní síť, je zapotřebí investovat 15 miliard EUR. Rozsáhlý celounijní projekt bude financován z grantů z různých okruhů v rámci Nástroje pro propojení Evropy, ze soukromých prostředků a z kombinovaných složek InvestEU.

1.20. EHSV požaduje pokrytí sítě TEN-T sítí páté generace (5G), neboť to má rozhodující význam.

1.21. EHSV vyzývá k přijetí opatření, jako jsou účinné kontroly, moderní přenocování a dostatek parkovacích míst s odpovídajícím vybavením.

1.22. EHSV se rovněž domnívá, že by se měly uvážit lepší metody komunikace ohledně dosažených výsledků Nástroje pro propojení Evropy. Účelným prostředkem může být v tomto směru rozpočet na komunikaci. V úvahu je třeba vzít rovněž větší předvídatelnost.

1.23. EHSV doporučuje zvážit přijetí dodatečných opatření s cílem využít veškerý potenciál programu, neboť využití Nástroje pro propojení Evropy bylo rozhodující pro zahájení většiny projektů a prokázalo, že je hlavním katalyzátorem veřejných a soukromých investic. Musí být zlepšena doplňkovost mezi Nástrojem pro propojení Evropy a dalšími programy (jako je Horizont Evropa, InvestEU a Fond soudržnosti), aby se zabránilo překrývání a byly optimalizovány rozpočtové zdroje.

1.24. EHSV zastává názor, že finanční krytí na oblast soudržnosti má zásadní význam z hlediska dokončení částí hlavních sítí v členských státech čerpajících z Fondu soudržnosti, a doporučuje Komisi a členským státům, aby v příštím VFR i nadále zachovaly podíl Fondu soudržnosti pod přímým řízením Nástroje pro propojení Evropy. Priority Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy musí být podporovány z Evropského fondu pro regionální rozvoj. V každém případě musí prostředky zůstat ve způsobilém členském státě.

1.25. EHSV se domnívá, že je nutné upravit metodiku hodnocení, neboť úspěch Nástroje pro propojení Evropy nezaručí výhradně objem přidělených peněz a počet podpořených projektů.

EHSV předkládá návrhy na zlepšení metodiky hodnocení Nástroje pro propojení Evropy. Na konci období 2014–2020 by dokončené projekty a projekty, které budou v pokročilé fázi výstavby, měly být náležitě zhodnoceny z hlediska kvantity i kvality. EHSV vyzývá mj. k přezkoumání pokroku učiněného v oblasti rozvoje TEN-T a změn v tocích osobní a nákladní dopravy. Požaduje rovněž provedení socioekonomického rozboru nákladů a přínosů projektů TEN-T, v němž budou zohledněny příslušné přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, klimatu a životního prostředí.

1.26. EHSV vyzývá k dokončení zvláštních opatření týkajících se obecných cílů v oblasti ochrany klimatu.

1.27. EHSV požaduje, aby byly v hlavních infrastrukturních projektech zohledněny metropolitní oblasti, bez ohledu na to, zda mohou získat finanční prostředky z Fondu soudržnosti.

1.28. EHSV doporučuje přijmout konkrétní opatření, která zajistí atraktivitu dovybavení, modernizace nebo vylepšení existující infrastruktury, která zůstává i nadále páteří stávající sítě a instalované kapacity.

1.29. EHSV podporuje rozvoj civilně-obranné infrastruktury dvojího užití, co se týče fyzické i technologické infrastruktury (systém ERTMS a SESAR), v rámci Nástroje pro propojení Evropy a vzhledem k novým mezinárodním geopolitickým podmínkám doporučuje otevřený a aktivní přístup (iniciativa Tři moře apod.).

1.30. EHSV doporučuje, aby se v rámci Nástroje pro propojení Evropy upřednostňovaly investice do přeshraničních infrastruktur sítě TEN-T, tak aby byla zajištěna ucelená kapacita, předcházelo se přetížení určitých úseků u všech druhů dopravy a vybuďovala se tak plně integrovaná dopravní síť.

## 2. Představení návrhu Komise

2.1. Cílem návrhu je vytvořit právní základ pro Nástroj pro propojení Evropy na období po roce 2020. Návrh se předkládá pro Unii o 27 členských státech.

2.2. Dne 2. května 2018 předložila Komise návrh<sup>(1)</sup> VFR na období po roce 2020, v němž počítá s částkou 42 265 milionů EUR pro Nástroj pro propojení Evropy následovně:

Nástroj pro propojení Evropy na období 2021–2027	Údaje v EUR v běžných cenách
Doprava, z toho:	30 615 493 000
— finanční krytí – obecně	12 830 000 000
— příspěvek z Fondu soudržnosti	11 285 493 000
— podpora vojenské mobility	6 500 000 000
Energetika	8 650 000 000
Digitální odvětví	3 000 000 000
<b>CELKEM</b>	<b>42 265 493 000</b>

2.3. Evropa by měla výhledově dospět k mobilitě bez ztrát na životech, bez emisí a papíru a stát se světovým lídrem v oblasti obnovitelné energie a špičkou v digitální ekonomice.

2.4. Nástroj pro propojení Evropy podporuje prostřednictvím rozvoje transevropských sítí (TEN) investice do dopravní, energetické a digitální infrastruktury a prosazuje rovněž přeshraniční spolupráci na projektech výroby energie z obnovitelných zdrojů. Tyto sítě a přeshraniční spolupráce jsou zásadní pro fungování jednotného trhu a mají také strategický význam při realizaci energetické unie a jednotného digitálního trhu a při rozvoji udržitelných způsobů dopravy.

2.5. VFR na období 2021–2027 stanoví ambicióznější cíl pro začleňování oblasti klimatu do všech programů EU, přičemž má být dosaženo toho, aby 25 % výdajů EU přispívalo k cílům v oblasti klimatu. Očekává se, že významnou měrou přispěje právě Nástroj pro propojení Evropy, z jehož finančního rámce by celkem 60 % mělo přispívat k plnění cílů v oblasti klimatu.

2.6. Budoucí potřeby dekarbonizace a digitalizace povedou k rostoucí konvergenci odvětví dopravy, energetiky a digitálních technologií. Měly by se tudíž beze zbytku využít synergie mezi všemi třemi odvětvími, aby se maximálně projevila účinnost a efektivita podpory ze strany EU. Aby bylo možné stimulovat odvětvové návrhy a dávat jim přednost, bude se v rámci kritérií pro udělení grantu posuzovat synergická stránka navrhovaného opatření.

2.7. V dopravě hodlá Nástroj pro propojení Evropy přispět k dokončení obou vrstev sítí TEN-T (hlavní síť do roku 2030 a rozsáhlejší vrstvy do roku 2050). Odhaduje se, že dokončení hlavní sítě TEN-T vygeneruje v letech 2017 až 2030 celkem 7,5 milionů pracovních míst ročně a další zvýšení HDP v roce 2030 o 1,6 %.

<sup>(1)</sup> COM(2018) 321 final.

2.8. Unie by vůbec poprvé v historii měla prostřednictvím Nástroje pro propojení Evropy financovat své civilně-vojenské dopravní projekty dvojího užití.

2.9. V oblasti energetiky se Nástroj pro propojení Evropy zaměří na dokončení transevropských energetických sítí prostřednictvím rozvoje projektů společného zájmu souvisejících s další integrací vnitřního trhu s energií a interoperabilitou sítí bez ohledu na státní hranice a odvětví; udržitelný rozvoj umožněním dekarbonizace, zejména prostřednictvím integrace obnovitelných zdrojů energie; a zabezpečení dodávek energie mimo jiné dosažením vyšší inteligence a digitalizace infrastruktury.

2.10. V oblasti digitalizace maximalizuje Nástroj pro propojení Evropy užitek, který může jednotný digitální trh přinést občanům, podnikům i veřejné správě.

2.11. Dopravní, energetickou a digitální infrastrukturu podporuje v různé míře řada finančních programů a nástrojů EU, včetně Nástroje pro propojení Evropy, Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti, iniciativy Horizont Evropa, fondu InvestEU a programu pro životní prostředí a oblast klimatu (LIFE).

2.12. Opatření v rámci programu by měla být využívána k tomu, aby přiměřeně řešila selhání trhu nebo suboptimální investiční situace, aniž by zdvojovala nebo vytlačovala soukromé financování, a měla by mít jasnou evropskou přidanou hodnotu.

2.13. Dne 13. února 2018 přijala Komise výsledky ex post hodnocení<sup>(2)</sup>, provedeného podle pěti kritérií: účinnost, efektivnost, relevance, soudržnost a přidaná hodnota EU. Zde jsou některé výňatky:

- Nástroj pro propojení Evropy je účinným a cíleným nástrojem pro investování do transevropské infrastruktury (TEN), dopravy, energetiky a digitálního odvětví. Od roku 2014 se z tohoto nástroje investovalo 25 miliard EUR, což vedlo k investicím do infrastruktury v EU ve výši přibližně 50 miliard EUR.
- Nástroj pro propojení Evropy přináší vysokou evropskou přidanou hodnotu všem členským státům tím, že podporuje projekty s přeshraničním rozměrem zaměřené na konektivitu.
- Část rozpočtu politiky soudržnosti (11,3 miliardy EUR na dopravu) byla poprvé vyčerpána prostřednictvím přímého řízení v rámci Nástroje pro propojení Evropy.
- Nástroj pro propojení Evropy i nadále využívá a rozvíjí inovační finanční nástroje. V důsledku nových možností, které nabízí fond EFSI, však bylo jejich uplatnění omezené.
- Nástroj pro propojení Evropy otestoval také meziodvětvové synergie, avšak čelil omezením současného právního/rozpočtového rámce. Aby bylo možné podpořit synergie a lépe reagovat na nové události a priority v oblasti technologií, jako je digitalizace, a současně urychlit dekarbonizaci a řešit společné společenské výzvy, jako je kybernetická bezpečnost, bylo by nutné zvýšit flexibilitu hlavních směrů odvětvových politik i samotného Nástroje pro propojení Evropy.

2.14. Komise navrhuje pokračovat v provádění nového programu pro daná tři odvětví Nástroje pro propojení Evropy, s přímým řízením Evropskou komisí a její Výkonnou agenturou pro inovace a sítě (INEA).

2.15. Navrhovaný rozpočet se bude vztahovat na všechny nezbytné provozní výdaje na provádění programu i na náklady na lidské zdroje a další správní výdaje v souvislosti s řízením programu.

2.16. Ve srovnání s Nástrojem pro propojení Evropy 2014–2020 bude zaveden jednodušší, ale robustnější výkonnostní rámec s cílem monitorovat plnění cílů a jeho přínos k politickým cílům EU. Ukazatele pro monitorování provádění a pokroku se budou zejména týkat:

- účinných a vzájemně propojených sítí a infrastruktury pro inteligentní, udržitelnou, inkluzivní, bezpečnou a zabezpečenou mobilitu, jakož i přizpůsobení se požadavkům na vojenskou mobilitu;

<sup>(2)</sup> COM(2018) 66 final.

- přínosu k propojenosti a integraci trhů, bezpečnosti dodávek energie a udržitelnému rozvoji pomocí dekarbonizace, přínosu k přeshraniční spolupráci v oblasti obnovitelné energie;
- přínosu k zavádění infrastruktury pro digitální konektivitu po celé EU.

### 3. Obecné a konkrétní připomínky

3.1. EHSV vyzdvihuje strategický význam programu Nástroj pro propojení Evropy z hlediska integrace vnitřního trhu, inteligentní mobility a možnosti poskytnout prostřednictvím tohoto programu hmatatelnou přidanou hodnotu pro občany, sociální soudržnost a podnikání a blahobyt a přidanou hodnotu pro EU jako celek.

Z Nástroje pro propojení Evropy – doprava byly do konce roku 2017 již přiděleny 21,3 miliardy EUR ve formě grantů na projekty TEN-T, čímž se aktivovaly investice v celkové výši 41,6 miliardy EUR.

3.2. V průběhu roku 2018 budou podepsány další grantové dohody v rámci výzvy k podávání návrhů kombinující granty v rámci Nástroje pro propojení Evropy se soukromým financováním, včetně Evropského fondu pro strategické investice (EFISI). Odhaduje se, že každá miliarda eur investovaná do hlavní sítě TEN-T vytvoří až 20 000 pracovních míst.

3.3. EHSV obecně vítá, že Evropská komise předložila návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy a zrušují nařízení (EU) č. 1316/2013 a (EU) č. 283/2014, a to na období let 2021–2017.

3.4. EHSV uznává, že Nástroj pro propojení Evropy je jedním z nejúspěšnějších programů EU, a vyzdvihuje jeho strategický význam z hlediska integrace vnitřního trhu, dokončení energetické unie, inteligentní mobility a příležitosti pro EU poskytnout hmatatelnou přidanou hodnotu pro občany, sociální soudržnost a podnikání.

3.5. EHSV má za to, že prostředky na program Nástroj pro propojení Evropy by v příštím VFR měly být navýšeny a lépe vyváženy, aby byla zachována vysoká důvěryhodnost a atraktivita programu pro investory. Nedostatečný rozpočet by ohrozil dokončení sítě TEN-T a TEN-E, což by vlastně znehodnotilo již uskutečněné investice financované z veřejných prostředků.

3.6. EHSV zdůrazňuje, že je třeba urychlit investice do digitálních, inovačních a udržitelných projektů v oblasti dopravy s cílem směřovat k ekologičtějším, skutečně integrovanému, modernímu, všem dostupnému, bezpečnějšímu a efektivnímu dopravnímu systému. Musí být posílena sociální soudržnost na úrovni EU, a to navýšením veřejných investic do projektů, které mají evropskou a regionální přidanou hodnotu.

3.7. EHSV se domnívá, že synergie, k nimž dochází mezi uvedenými třemi odvětvími na úrovni projektů, jsou v současné době omezené. Důvodem je nepružnost rozpočtového rámce, pokud jde o způsobilost projektů a nákladů.

3.8. EHSV vítá technickou podporu poskytovanou s cílem zvýšit způsobilost propracovaných a kvalitních projektů a podporuje nepřetržité poskytování tohoto druhu pomoci a aktualizování hodnotících kritérií, tak aby bylo možné snadněji určit přidanou hodnotu projektů. Je nutné přijmout další kroky ke zjednodušení administrativních požadavků, a to nejen u malých grantů.

3.9. EHSV zdůrazňuje, že Komise i členské státy se musí i nadále zaměřovat na hlavní politické cíle Nástroje pro propojení Evropy, tj. na dokončení hlavní sítě TEN-T do roku 2030 a na přechod na čistou, konkurenceschopnou, inovativní a propojenou mobilitu, včetně páteřní dobíjecí infrastruktury EU pro alternativní paliva do roku 2025. V této souvislosti jsou nesmírně důležitá multimodální a přeshraniční propojení.

3.10. Nástroj pro propojení Evropy musí být zaměřen na projekty v oblasti energetiky, které mohou EU zajistit větší energetickou soběstačnost a bezpečnost dodávek energie. S pomocí Nástroje pro propojení Evropy musí být budována rovněž zařízení na skladování elektrické energie.

3.11. EHSV se domnívá, že přeshraniční energetická propojovací vedení jsou klíčovými faktory zapojení obnovitelných zdrojů energie, a to nejen proto, že umožňují přenos elektřiny z obnovitelných zdrojů na dlouhé vzdálenosti, ale také proto, že jsou zdrojem nezbytné flexibility systému.

3.12. Je třeba posílit úlohu evropských koordinátorů, aby bylo možné provést důkladné hodnocení projektů, které byly dokončeny nebo jsou v pokročilé fázi výstavby, jejich praktických výsledků a přetrvávajících nedostatků. Komise musí zajistit, aby priorita výzev k podávání návrhů vycházela z jejich hodnocení.

3.13. EHSV se domnívá, že by odvětví dopravy mělo plně využít příležitostí, které nabízejí digitální a inovativní technologie, a uznává, že nová inovativní dopravní infrastruktura je atraktivnější pro investice, zvláště ze soukromého sektoru.

3.14. EHSV zastává názor, že investice do dopravy, a zejména do transevropské dopravní sítě (TEN-T), mají zásadní význam pro růst a zaměstnanost v Evropě. Proto se vyslovuje pro posílení rozpočtu Nástroje pro propojení Evropy na období po roce 2020, přičemž hlavní složkou budou i nadále granty. Existuje skutečně celá řada projektů v oblasti dopravní infrastruktury, které jsou zásadní pro konkurenceschopnost EU, nicméně neumožňují dosáhnout dostatečné návratnosti investic k tomu, aby přilákaly soukromé investory. Proto v tomto směru vyžadují pevný závazek EU i vnitrostátních veřejných orgánů.

3.15. Evropská komise by měla zachovat celistvost finanční kapacity Nástroje pro propojení Evropy a neprovádět již žádné škrty ve prospěch jiných programů (EFSI či Evropský program rozvoje obranného průmyslu).

3.16. EHSV upozorňuje na to, že je nutné upřednostňovat rozsáhlé celounijní projekty digitalizace dopravy, např. ERTMS, SESAR či projekty v oblasti autonomního řízení. Uskutečnění těchto projektů vyžaduje kombinování zdrojů – veřejných prostředků z Nástroje pro propojení Evropy a soukromých prostředků garantovaných fondem InvestEU. Stejně důležité je i pokrytí sítě TEN-T sítí páté generace (5G). Mezi lety 1995 a 2016 bylo systémem ERTMS vybaveno pouhých 8 % z 51 000 km koridorů hlavní sítě. Při současném tempu by vybavení celé hlavní sítě trvalo přes 200 let. Dokončení do roku 2030 by vyžadovalo investice ve výši 15 miliard EUR a ohromné zrychlení programu, nicméně by pak v Evropě byla zajištěna bezproblémová železniční doprava, která by měla větší kapacitu, byla by bezpečnější a dochvilnější.

3.17. Elektromobilita je hlavním aspektem přechodu k udržitelné dopravě a umožňuje také střídání mezi vozidly a sítí v případech, kdy se skladovací kapacita baterií elektrických vozidel využívá pro účely flexibility sítě. Interoperabilita v rámci rozhraní mezi vozidly a sítí by měla být hlavní prioritou po celé EU. Nástroj pro propojení Evropy by měl rovněž zaručit, že budou zavedeny mechanismy pro certifikaci využívání elektřiny z obnovitelných zdrojů v dopravních aplikacích, například díky udělování certifikátů zaručujících původ z obnovitelných zdrojů.

3.18. Klíčem k úspěšnému provádění Nástroje pro propojení Evropy jsou synergie. Jako příklad takových synergií lze uvést dobíjecí stanice pro elektrická vozidla napájená elektřinou z obnovitelných zdrojů, „přístřešky pro automobily“ na fotovoltaickou solární energii a rozvoj technologií rozhraní mezi vozidly a sítí.

3.19. Mělo by se rovněž uvažovat o elektrifikaci silniční dopravy. Pokud jde o nákladní vozidla a autobusy, bylo by v referenčním období k elektrifikaci přibližně 7 000 km dálnic zapotřebí 10 miliard EUR.

3.20. Rozvoj a obnova dopravní infrastruktury jsou v EU dosud spíše roztržštěné a představují významnou výzvu z hlediska kapacit i financování. Jsou zásadní jak pro zajištění udržitelného růstu, pracovních míst a konkurenceschopnosti, tak sociální a územní soudržnosti v rámci EU.

3.21. V dopravní infrastruktuře pracuje 11,2 milionu zaměstnanců. Obecně vzato musí být v rámci Nástroje pro propojení Evropy zohledněny rovněž jejich potřeby a pracovní podmínky. EHSV vyzývá k přijetí opatření, jako jsou účinné kontroly, moderní přenocování a dostatek parkovacích míst s odpovídajícím vybavením.

- 3.22. EHSV konstatuje, že návrh Komise ve stávajícím znění oslabuje dřívější závazek věnovat „převážnou část“ zdrojů odvětví energetiky na projekty v oblasti elektřiny. EHSV vítá, že Komise očekává, že tento závazek bude dodržen v rámci stávajícího Nástroje pro propojení Evropy ještě před uplynutím programového období. Splnění tohoto závazku má zásadní význam pro zaručení toho, že Nástroj pro propojení Evropy bude v souladu s politikou EU v oblasti klimatu a energetiky.
- 3.23. Pokud jde o začlenění zařízení využívajících obnovitelné zdroje mezi způsobilé projekty spadající do části Nástroje pro propojení Evropy, jež je věnována energetice, je třeba tuto část upravit tak, aby zahrnovala jak rozsáhlé projekty, tak i portfolia menších projektů. To totiž neodmyslitelně patří k tomu, aby byly finanční prostředky EU více využívány k financování obnovitelných zdrojů energie, jak je popsáno v přepracovaném znění směrnice o obnovitelných zdrojích.
- 3.24. EHSV konstatuje, že ve stálých cenách byly přiděly na Nástroj pro propojení Evropy a příspěvek z Fondu soudržnosti na období 2021–2027 sníženy o 12–13 %. Tento aspekt je nutné přezkoumat. Zároveň je důležité uskutečnit priority Nástroje pro propojení Evropy v oblasti dopravy. Podíl prostředků z Evropského fondu pro regionální rozvoj, který přijímající členské státy nepřidělí během prvních tří let, se přidělí v téže zemi v závislosti na těchto prioritách.
- 3.25. Hodnocení Nástroje pro propojení Evropy v polovině období bylo zaměřeno převážně na kvantitativní aspekty, a to i přes velmi hmatatelnou povahu většiny projektů.
- 3.26. Na konci období 2014–2020 by dokončené projekty a projekty, které budou v pokročilé fázi výstavby, měly být náležitě zhodnoceny z hlediska kvantity i kvality.
- 3.27. Návrh nařízení nezahrnuje hodnocení efektivnosti projektů, což Evropský účetní dvůr (EÚD) kritizoval ve své zprávě z roku 2018. EHSV proto vyzývá mj. k přezkoumání pokroku učiněného v oblasti rozvoje TEN-T a změn v tocích osobní a nákladní dopravy. Kromě toho požaduje provést socioekonomický rozbor nákladů a přínosů projektů TEN-T, v němž budou zohledněny příslušné přínosy a náklady z hlediska společnosti, hospodářství, klimatu a životního prostředí.
- 3.28. EHSV se domnívá, že úspěch Nástroje pro propojení Evropy nezaručí výhradně objem přidělených peněz a počet podpořených projektů. Je nutné upravit metodiku hodnocení.
- 3.29. EHSV se rovněž domnívá, že by se měly uvážít lepší metody komunikace ohledně dosažených výsledků Nástroje pro propojení Evropy. Nezbytná je rovněž větší předvídatelnost.
- 3.30. Největší objem dopravy mají mezi regiony EU metropolitní oblasti Evropy. Téměř veškerá doprava vzniká v metropolitních oblastech nebo do nich směřuje. EHSV požaduje, aby byly městské aglomerace zohledněny v hlavních infrastrukturních projektech, bez ohledu na to, zda mohou získat finanční prostředky z Fondu soudržnosti.
- 3.31. EHSV vítá skutečnost, že z Nástroje pro propojení bude vůbec poprvé financována civilně-vojenská dopravní infrastruktura dvojího užití, a to částkou 6,5 miliardy EUR, s cílem zlepšovat vojenskou mobilitu v EU, jak se uvádí ve společném sdělení z listopadu 2017 <sup>(3)</sup> a v akčním plánu z března 2018 <sup>(4)</sup>.
- 3.32. EHSV vítá cíle stanovené v Akčním plánu v oblasti vojenské mobility a podporuje obrannou unii jak z hlediska zlepšení infrastruktury, tak umožnění synergií. Civilně-obranná infrastruktura dvojího užití musí být vybudována společně se sítí TEN-T a rovněž v regionech, které jsou nejvíce vystaveny vojenským rizikům.

V Bruselu dne 19. září 2018.

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Luca JAHIER

<sup>(3)</sup> Společné sdělení Evropskému parlamentu a Radě Jak zlepšit vojenskou mobilitu v Evropské unii, JOIN(2017) 41 final, Brusel, 10. listopadu 2017.

<sup>(4)</sup> Společné sdělení Evropskému parlamentu a Radě Akční plán v oblasti vojenské mobility, JOIN(2018) 5 final, Brusel, 28. března 2018.