

Opinia Komitetu Regionów „Wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie Funduszu Spójności”

(2012/C 225/10)

KOMITET REGIONÓW

- Zauważa, że europejska wartość dodana inwestycji w infrastrukturę zrealizowanych na przestrzeni lat dzięki Funduszowi Spójności okazuje się bardzo wysoka. Dzięki tym inwestycjom UE poprawia jakość życia obywateli i oferuje przedsiębiorstwom możliwości rozwoju.
- Z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji Europejskiej, by zachować w okresie 2014–2020 znaczną dotację dla Funduszu Spójności, tak aby można było wspierać polityczne cele UE w dziedzinie transportu, ochrony środowiska i energetyki z budżetu UE.
- Uważa, że polityka spójności jest i powinna zostać wyrazem solidarności w UE i skutecznym instrumentem na rzecz realizacji jednolitego rynku europejskiego.
- Nalega na konieczność zastosowania podejścia zdecydowanie skoncentrowanego na wynikach i lepszego określania priorytetów inwestycyjnych na poziomie lokalnym i krajowym.
- Uważa, że Fundusz Spójności mógłby finansować zintegrowane projekty dotyczące charakterystyki energetycznej budynków i mieszkalnictwa.
- Zgadza się, że należy inteligentnie inwestować w rozwój infrastruktury na poziomie europejskim.
- Podkreśla, że władze lokalne i regionalne są także odpowiedzialne za realizację inwestycji w dziedzinie infrastruktury transportowej oraz tworzenia drugorzędnych i trzeciorzędnych połączeń w ramach sieci transeuropejskich. Należy je ściśle włączyć w podejmowanie decyzji w sprawie wyboru priorytetowych projektów leżących we wspólnym interesie, tak aby zapewnić spójność inwestycji publicznych i prywatnych na wszystkich poziomach.
- Sprzeciwia się wszelkim inicjatywom, które mogłyby ograniczyć budżet przeznaczony na politykę spójności, zwłaszcza jeśli chodzi o 10 mld euro z budżetu instrumentu „Łącząc Europę” pochodzących z Funduszu Spójności.

Sprawozdawca	Romeo STAVARACHE (RO/ALDE), burmistrz Bacău, okręg Bacău
Dokument źródłowy	Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Funduszu Spójności i uchylającego rozporządzenie Rady (WE) nr 1084/2006 COM(2011) 612 final

I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Uwagi ogólne

1. Podkreśla, że władze lokalne i regionalne odgrywają ważną rolę polityczną, regulacyjną i administracyjną oraz że często dysponują wyraźnie określonymi na poziomie krajowym kompetencjami w dziedzinie planowania inwestycji i wdrażania polityki w dziedzinie transportu, ochrony środowiska i energetyki, a w szczególności w odniesieniu do tworzenia infrastruktury na swoim terytorium.

2. Nalega na konieczność praktycznego wdrożenia wielopoziomowego sprawowania rządów, co gwarantowałoby wyrównany rozwój terytorialny, zgodny z zasadą pomocniczości. Należy włączyć samorządy terytorialne, jako partnerów, w podejmowanie decyzji dotyczących tych priorytetów inwestycyjnych na poziomie krajowym i europejskim, które skorzystają z finansowania z Funduszu Spójności.

3. Wyraża zadowolenie z tego, że Komisja Europejska zobowiązała się wspierać z budżetu europejskiego inwestycje w infrastrukturę transportową, energetyczną i dotyczącą ochrony środowiska, bez czego niemożliwy byłby rozwój gospodarczy, a zwłaszcza z faktu, że we wniosku dotyczącym wieloletnich ram finansowych na okres 2014–2020 uwzględniono istniejące rozbieżności między państwami członkowskimi i regionami UE oraz zwrócono szczególną uwagę na regiony najsłabiej rozwinięte.

4. Uważa, że ustalenie priorytetów w dziedzinie rozwoju infrastruktury na terenie całej Unii tworzy warunki wstępne konieczne do dobrego funkcjonowania UE jako wspólnej przestrzeni gospodarczej i ukończenia budowy jednolitego rynku europejskiego, a jednocześnie stanowi wyraz solidarności ze słabiej rozwiniętymi państwami członkowskimi.

5. Zauważa, że europejska wartość dodana inwestycji w infrastrukturę zrealizowanych na przestrzeni lat dzięki Funduszowi Spójności okazuje się bardzo wysoka. Bez pomocy finansowej Unii Europejskiej inwestycje te nie mogłyby zostać zrealizowane w państwach członkowskich, w których PKB w przeliczeniu na mieszkańca jest mniejszy. Dzięki tym inwestycjom UE poprawia jakość życia obywateli i oferuje przedsiębiorstwom możliwości rozwoju.

6. Przypomina, że w protokole nr 28 dołączonym do Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej stwierdza się, że Fundusz Spójności będzie udzielał wsparcia finansowego

projektom dotyczącym ochrony środowiska i sieci transeuropejskich w państwach członkowskich, w których PNB w przeliczeniu na jednego mieszkańca jest mniejszy niż 90 % średniej Unii.

7. Szczególnie docenia europejską solidarność państw członkowskich. Fundusz Spójności odpowiada na potrzeby finansowania inwestycji w obrębie regionów i miast w infrastrukturę transportową i związaną z ochroną środowiska w słabiej rozwiniętych państwach.

8. Przypomina zalecenia KR-u dotyczące nowych wieloletnich ram na okres po 2013 r. i w pełni popiera propozycje dotyczące polityki spójności i warunkowości ⁽¹⁾.

9. Z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji Europejskiej, by zachować w okresie 2014–2020 znaczną dotację dla Funduszu Spójności, tak aby można było wspierać polityczne cele UE w dziedzinie transportu, ochrony środowiska i energetyki z budżetu UE. Komitet popiera również propozycję, by utrzymać całkowite finansowanie z Funduszu Spójności na poziomie jednej trzeciej wszystkich wydatków w ramach polityki spójności na poziomie krajowym, w kwalifikujących się państwach członkowskich.

10. Mimo pełnej świadomości faktu, że konieczne jest wprowadzenie środków dyscypliny ekonomicznej i budżetowej na poziomie UE, Komitet uważa, że nie należy wykorzystywać polityki spójności jako narzędzia sankcji w celu narzucenia ścisłej dyscypliny finansowej w Unii. Fundusze strukturalne i Fundusz Spójności powinny odpowiadać celom przyjętym w art. 171, 174, 177 i 192 TFUE. Komitet uważa zatem, że jeśli wyznacza się warunki makroekonomiczne, powinny one stosować się do wszystkich pozycji budżetu, a nie tylko do pozycji związanych ze spójnością.

Lepsze planowanie strategiczne i większa skuteczność w wykorzystaniu funduszy

11. Uważa, że polityka spójności jest i powinna zostać wyrazem solidarności w UE i skutecznym instrumentem na rzecz realizacji jednolitego rynku europejskiego. Skuteczność polityki spójności zostanie potwierdzona wyborem inwestycji sprzyjających inteligentnemu, trwałemu, zrównoważonemu i sprzyjającemu włączeniu wzrostowi na poziomie UE, którego to wyboru dokonają władze europejskie, krajowe, regionalne i lokalne, a który przełoży się na programy inwestycyjne finansowane z funduszy strukturalnych w nowym okresie programowania.

⁽¹⁾ Opinia KR-u w sprawie nowych wieloletnich ram finansowych po roku 2013, sprawozdawczyni: Flo CLUCAS (UK/ALDE), radna miasta Liverpool.

12. Przypomina, że głównym celem samorządów lokalnych i regionalnych w przyszłym okresie programowania jest poprawa jakości interwencji realizowanych z pieniędzy europejskich podatników i osiągnięcie jak najlepszych rezultatów, wymiernych pod względem ekonomicznym, społecznym i środowiskowym.

13. Wyraża zadowolenie z nowych propozycji przedstawionych w ramach pakietu ustawodawczego dotyczącego przyszłości europejskiej polityki spójności, których celem jest poprawa skuteczności wykorzystania funduszy i lepsze dopasowanie celów politycznych i budżetu europejskiego, zwłaszcza za pomocą skupienia się na priorytetach, zagwarantowania masy krytycznej inwestycji, większego uelastycznienia narzędzi programowania finansowego i uproszczenia procedur dostępu do funduszy.

14. Podkreśla, że programowanie strategiczne wykorzystania funduszy będzie mogło zaowocować konkretnymi wynikami jedynie wówczas, jeśli zostaną w nie włączeni beneficjenci, a zwłaszcza władze lokalne i regionalne, które najlepiej znają realia i możliwości swoich obszarów. Pozwoli to zapewnić spójność z inwestycjami finansowanymi z pieniędzy publicznych na poziomie regionalnym i lokalnym. W tym celu należy propagować podejście oddolne, po to by każdy region lub miasto mogły uzewnętrznić swój potencjał, korzystając z najbardziej odpowiednich środków na rzecz realizacji strategii „Europa 2020” i z dostępu do funduszy europejskich.

15. Podkreśla, że inwestycje w infrastrukturę znacznie przyczyniają się do rozwoju gospodarczego i społecznego miast i regionów, o ile są planowane i zarządzane w partnerstwach, ich skutki terytorialne są w pełni uzasadnione, a podmioty lokalne oraz władze lokalne i regionalne są za nie odpowiedzialne.

16. Strategiczne planowanie finansowania transeuropejskich sieci transportowych, energetycznych i telekomunikacyjnych musi być prowadzone w jak najbardziej przejrzysty sposób, z udziałem władz lokalnych i regionalnych, po to by móc zharmonizować zintegrowane plany rozwoju terytorialnego.

17. Popiera programowanie w partnerstwach. W świetle nowych przepisów dotyczących polityki spójności po roku 2013 właściwe władze publiczne wszystkich poziomów będą musiały zwracać większą uwagę na stosowanie zasady partnerstwa w nowym okresie programowania i na wszystkich etapach procesu planowania. W szczególności zostaną wprowadzone nowe wskaźniki, umożliwiające ocenę jakości partnerstwa w państwach członkowskich.

18. Nalega na konieczność zastosowania podejścia zdecydowanie skoncentrowanego na wynikach. Zakłada to wdrożenie strategicznych instrumentów programowania, którymi władze lokalne i regionalne mogłyby się posługiwać pod kątem wzajemnej oceny ich własnych strategii rozwoju, w oparciu o szereg wspólnych i dostosowanych wskaźników, które pozwolą ocenić jakość i zmierzyć stymulujący efekt inwestycji.

19. Zaleca, aby w przyszłym okresie programowania położyć większy nacisk na określenie priorytetów inwestycyjnych na poziomie lokalnym i regionalnym, uwzględniając

instrumenty finansowania przewidziane we wspólnych ramach strategicznych, tak by uniknąć podwójnego finansowania lub planowania dużych inwestycji bez pokrycia.

20. Podkreśla konieczność wykazania się przez organy zarządzania przemyślanym wykorzystaniem pomocy technicznej, czyli takim, które przyczynia się do poprawy jakości programów strategicznych, poprawy opracowania portfola dużych projektów na poziomie lokalnym i regionalnym oraz rozszerzenia zakresu oferowanej organizatorom projektów i beneficjentom, z wykluczeniem innych celów. Należy lepiej koordynować projekty pomocy technicznej na poziomie europejskim i krajowym, aby uniknąć rozdrobienia pomocy.

21. Opowiada się za tworzeniem partnerstw między Komisją Europejską, Europejskim Bankiem Inwestycyjnym a innymi międzynarodowymi instytucjami finansowymi, a także za wdrożeniem narzędzi inżynierii finansowej, które mogłyby uzupełnić Fundusz Spójności i zaspokoić potrzeby finansowania projektów infrastrukturalnych w UE.

22. Popiera ambitny cel ogłoszony przez Komisję w białej księdze w sprawie transportu, by do roku 2050 r. obniżyć o 60 % poziom emisji w sektorze transportu. Inwestycje finansowane z Funduszu Spójności będą o wiele uważniej analizowane pod kątem ich zrównoważenia, oceny ich oddziaływania na środowisko i długoterminowej rentowności.

23. Potwierdza znaczenie lepszej koordynacji między Funduszem Spójności, Europejskim Funduszem Rozwoju Regionalnego a instrumentem „Łącząc Europę” oraz potrzebę poszukiwania synergii różnych europejskich i krajowych programów i instrumentów finansowych, w celu zmniejszenia biurokracji.

Inwestycje w infrastrukturę podstawową

24. Przypomina, że Fundusz Spójności jest narzędziem niezbędnym do realizowania inwestycji w infrastrukturę podstawową, narzędziem, które w pełni dowiodło swojej użyteczności i skuteczności, jako że pomogło państwom o niskim poziomie rozwoju sfinansować projekty leżące we wspólnym interesie europejskim.

25. Popiera propozycje Komisji dotyczące celu i dziedzin interwencji, jednak uważa, że Fundusz Spójności mógłby także finansować zintegrowane projekty dotyczące charakterystyki energetycznej budynków.

26. Wyraża zadowolenie, że priorytety inwestycyjne Funduszu Spójności uzupełniono o wymiar miejski, i widzi w tym uznanie zasadniczego wkładu miast w spójność gospodarczą, społeczną i terytorialną w UE.

27. Podkreśla, że należy zwrócić większą uwagę na wytyczne określone w zaleceniach dotyczących TEN-T oraz na przestrzeganie dorobku wspólnotowego i przepisów krajowych. W tym względzie weryfikacje *ex ante* mogłyby umożliwić antycypowanie niektórych problemów, które często pociągają za sobą

znaczne opóźnienia we wdrażaniu projektów infrastrukturalnych. Można tu wymienić np. rejestry katastralne, procedury przymusowego wykupu, udzielanie pozwoleń, procedury zamówień publicznych, procedury odwoławcze itp.

28. Jest zdania, że określone przez władze krajowe, regionalne i lokalne priorytety inwestycyjne Funduszu Spójności powinny być zgodne z wytycznymi strategii „Europa 2020” i priorytetami tematycznymi wspólnych ram strategicznych, a także z zaleceniami agendy terytorialnej 2020 uzgodnionej w 2011 r. przez ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i rozwój terytorialny ⁽²⁾.

Sieci transportowe

29. Ponownie zwraca uwagę na znaczne różnice, jakie istnieją między zachodnimi i wschodnimi regionami UE pod względem jakości i dostępności sieci transportowych, oraz na fakt, że potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej są znacznie większe w regionach słabiej rozwiniętych.

30. Jest zdania, że Fundusz Spójności stanowi skuteczny instrument, by realizować inwestycje służące optymalizacji sieci transportowych o charakterze transeuropejskim (TEN-T), krajowym i międzyregionalnym, które mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju gospodarczego, społecznego i terytorialnego Unii. Nie można zatem podawać w wątpliwość europejskiej wartości dodanej Funduszu Spójności.

31. Zgadza się, że należy inteligentnie inwestować w rozwój infrastruktury na poziomie europejskim: rozszerzyć i utrzymać sieci transportowe, zastosować nowatorskie rozwiązania i technologie służące poprawie zarządzania ruchem, wdrożyć systemy komputerowe i skuteczne rozwiązania w zakresie transportu intermodalnego itd. Konkurencyjność europejskiego systemu transportu będzie zależała nie tylko od zdolności UE do rozwoju europejskich sieci transportowych, lecz także od jej zdolności zarządzania każdym ogniwem łańcucha logistycznego. Zmniejszenie opóźnień powodowanych przez ruch pozwoli także ulepszyć jakość usług transportowych.

32. Podkreśla, że władze lokalne i regionalne są także odpowiedzialne za realizację inwestycji na dużą skalę w dziedzinie infrastruktury transportowej oraz tworzenia drugorzędnych i trzeciorzędnych połączeń w ramach sieci transeuropejskich. Należy je ściśle włączyć w podejmowanie decyzji w sprawie wyboru priorytetowych projektów leżących we wspólnym interesie, tak aby zapewnić spójność inwestycji publicznych i prywatnych na wszystkich poziomach – europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym – jak to przewiduje decyzja nr 661/2010/UE w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

33. Wyraża zadowolenie, że priorytety inwestycyjne Funduszu Spójności obejmą również istotne projekty służące poprawie mobilności na obszarach miejskich i wspieraniu proekologicznych rozwiązań transportowych oraz inne inwestycje, których celem będzie rozwój inteligentnych i zrównoważonych systemów transportu na szczeblu lokalnym i regionalnym.

34. Popiera wprowadzenie wskaźników, które pozwolą skuteczniej wykorzystywać zasoby w dziedzinie transportu i sprawią, że Fundusz Spójności stanie się czynnikiem realizacji celów strategii „Europa 2020”.

35. Jest zdania, że nowe wytyczne dotyczące transeuropejskich sieci transportowych będą stanowić strategiczne ramy rozwoju infrastruktury, które pozwolą znacznie zwiększyć dostępność w UE, ponieważ inwestycje zostaną pogrupowane według hierarchii priorytetów. Inwestycje te zostaną podzielone na dwa poziomy (sieć kompleksowa i sieć bazowa) i staną się wydajniejsze dzięki nowym środkom wdrażania; przy tym nacisk zostanie położony na potrzebę połączeń transgranicznych między różnymi rodzajami transportu i między głównymi miejskimi węzłami komunikacyjnymi.

36. Zwraca uwagę na problemy związane z koordynacją inwestycji pochodzących z różnych źródeł finansowania i z planowaniem inteligentnych systemów transportu. Te ostatnie powinny przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa i ograniczenia wpływu na środowisko oraz do lepszego zarządzania ruchem dzięki zintegrowanym usługom w zakresie rezerwowania i wydawania biletów, udzielania informacji o połączeniach multimodalnych itd.

Infrastruktura związana ze środowiskiem naturalnym i sieciami energetycznymi

37. Zdecydowanie zgadza się, że należy dokonać inwestycji w infrastrukturę w celu stworzenia zintegrowanej europejskiej sieci energetycznej; zaniechanie oznaczałoby w tym wypadku koszty znacznie wyższe w perspektywie długofalowej i narażałoby na szwank konkurencyjność UE.

38. Uważa, że Fundusz Spójności to skuteczny instrument umożliwiający osiągnięcie celów Unii w dziedzinie polityki energetycznej ⁽³⁾ (są nimi konkurencyjność, stabilność oraz bezpieczeństwo dostaw) i podejmowanie wyzwań związanych z rozwojem gospodarczym UE, strategią „Europa 2020” czy inicjatywą przewodnią „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”. Realizacja tych celów wymaga zmiany sposobu planowania, budowania i eksploatacji sieci energetycznych.

39. Powtarza, że zrealizowane inwestycje w infrastrukturę energetyczną powinny umożliwiać obywatelom i przedsiębiorstwom we wszystkich regionach UE bezwarunkowy dostęp do energii po przystępnej cenie, eliminując monopole i wszelkie przeszkody ograniczające konkurencję, przy tym każdy region powinien mieć możliwość wyboru między przynajmniej dwoma dostawcami.

40. Uważa, że metoda stosowana do sporządzania map i wybierania infrastruktury i projektów o znaczeniu europejskim powinna być przejrzysta i uwzględniać sytuację regionów znajdujących się w najtrudniejszym położeniu lub narażonych na ryzyko w kwestii bezpieczeństwa dostaw energii.

41. Wyraża zadowolenie, że Fundusz Spójności umożliwi stałe wspieranie projektów energetycznych o korzystnym wpływie na środowisko, takich jak inwestycje w dziedzinie efektywności energetycznej i energii odnawialnej. KR przypomina, że inwestycje te mogą zostać przeprowadzone tylko we współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi, które wiedzą, jak wykorzystać istniejący potencjał lokalny.

⁽²⁾ Zob. <http://www.eu-territorial-agenda.eu/>.

⁽³⁾ COM(2010) 677 final.

42. Podkreśla, że to przede wszystkim regiony, miasta i gminy UE lub utworzone wspólnie z nimi partnerstwa realizują inwestycje mające na celu dostosowanie do zmiany klimatu, zapobieganie zagrożeniom stwarzanym przez środowisko naturalne, budowę infrastruktury wodno-kanalizacyjnej i dotyczącej przetwarzania odpadów, ochronę różnorodności biologicznej, gleby i ekosystemów oraz poprawę jakości środowiska naturalnego.

43. Wyraża zadowolenie, że inwestycje w zakresie modernizacji miejskich sieci ogrzewania centralnego i chłodzenia oraz w zakresie redukcji strat wynikających z przemiany energii mogą być finansowane przez Fundusz Spójności UE, zważywszy że wnoszą one znaczną wartość dodaną.

Instrument „Łącząc Europę”

44. Zwraca uwagę, że władze lokalne i regionalne zachowują czujność i sprzeciwiają się wszelkim inicjatywom, które mogłyby ograniczyć budżet przeznaczony na politykę spójności: 20 % budżetu instrumentu „Łącząc Europę” pochodzi z Funduszu Spójności, co stanowi w sumie 10 mld euro, które zostanie wykorzystane na finansowanie projektów w zakresie transgranicznego transportu, przy czym priorytetowo traktowana jest infrastruktura kolejowa.

45. Wyraża zainteresowanie nowym instrumentem „Łącząc Europę”, który może przedstawiać znaczną europejską wartość dodaną i za którego pomocą Komisja zamierza skorygować niedoskonałości rynku, uzupełniając brakujące ogniwa, eliminując wąskie gardła i zapewniając odpowiednie połączenia transgraniczne.

46. Wyraża zaniepokojenie faktem, że nie ma jasnej formuły umożliwiającej określenie krajowych budżetów przeznaczanych na instrument „Łącząc Europę”, i zaleca, by wkłady te były

proporcjonalne do szacunkowej wartości projektów, które mają być finansowane w państwach członkowskich.

47. Powtarza, że jednym z problemów, z którymi borykają się organizatorzy projektów o charakterze transgranicznym, jest ograniczona zdolność przygotowywania rzeczywiście dojrzałych, szczególnie złożonych projektów. Z tego właśnie względu fundusze początkowo przewidziane na projekty transgraniczne były często przekierowywane na inne, bardziej zaawansowane projekty.

48. Wyraża zaniepokojenie, że scentralizowany system zarządzania instrumentu „Łącząc Europę” nie zdoła rozwiązać problemu związanego ze wzmocnieniem zdolności opracowywania rzeczywiście dojrzałych projektów transgranicznych, wskutek czego wzrośnie ryzyko, że nie będzie można wykorzystać budżetu instrumentu na finansowanie projektów uprzednio zidentyfikowanych przez Komisję.

49. Wyraża zastrzeżenia, jeśli chodzi o zasady udziału władz lokalnych i regionalnych, brak elastyczności i biurokrację, którą mógłby zrodzić instrument, jak również jeśli chodzi o powiązanie z innymi instrumentami Komisji w zakresie finansowania.

50. Domaga się, aby wyraźnie odróżniono projekty finansowane przez instrument „Łącząc Europę” od tych finansowanych przez Fundusz Spójności lub EFRR w ramach umów partnerskich. Dzięki temu w ramach oceny *ex ante* potencjału instytucjonalnego będzie można określić, co jest potrzebne, jeśli chodzi o obowiązkowe wsparcie z programu JASPERS lub innych programów wsparcia technicznego, w celu przygotowania projektów. Niezbędne kwoty zostaną uwzględnione jako wydatki kwalifikujące się do finansowania z budżetu instrumentu „Łącząc Europę”.

II. ZALECANE POPRAWKI

Poprawka 1

Artykuł 2

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 2</p> <p>Zakres wsparcia z Funduszu Spójności</p> <p>1. Z zachowaniem odpowiedniej równowagi oraz zgodnie z istniejącymi w każdym państwie członkowskim potrzebami w zakresie inwestycji i infrastruktury Fundusz Spójności wspiera:</p> <p>a) inwestycje na rzecz środowiska, włączając w to dziedziny związane ze zrównoważonym rozwojem oraz energią niosące ze sobą korzyści dla środowiska;</p> <p>b) sieci transeuropejskie w zakresie infrastruktury transportu zgodnie z wytycznymi przyjętymi decyzją nr 661/2010/UE;</p> <p>c) pomoc techniczną.</p> <p>2. Fundusz Spójności nie wspiera:</p> <p>d) likwidacji elektrowni jądrowych;</p> <p>e) redukcji emisji gazów cieplarnianych w urządzeniach objętych dyrektywą 2003/87/WE;</p> <p>f) budynków mieszkalnych.</p>	<p>Artykuł 2</p> <p>Zakres wsparcia z Funduszu Spójności</p> <p>1. Z zachowaniem odpowiedniej równowagi oraz zgodnie z istniejącymi w każdym państwie członkowskim potrzebami w zakresie inwestycji i infrastruktury Fundusz Spójności wspiera:</p> <p>a) inwestycje na rzecz środowiska, włączając w to dziedziny związane ze zrównoważonym rozwojem oraz energią niosące ze sobą korzyści dla środowiska;</p> <p>b) sieci transeuropejskie w zakresie infrastruktury transportu zgodnie z wytycznymi przyjętymi decyzją nr 661/2010/UE;</p> <p>c) pomoc techniczną.</p> <p>2. Fundusz Spójności nie wspiera:</p> <p>d) likwidacji elektrowni jądrowych;</p> <p>e) redukcji emisji gazów cieplarnianych w urządzeniach objętych dyrektywą 2003/87/WE;</p> <p>f) budynków mieszkalnych.</p>

Uzasadnienie

Poprawka odzwierciedla zalecenia sformułowane w punkcie 25 opinii.

Poprawka 2

Artykuł 3

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
<p>Artykuł 3</p> <p>Priorytety inwestycyjne</p> <p>Zgodnie z art. 16 rozporządzenia (UE) nr [...] /2012 [RWP] Fundusz Spójności wspiera następujące priorytety inwestycyjne w zakresie celów tematycznych określonych w art. 9 rozporządzenia (UE) nr [...] /2012 [RWP]:</p> <p>a) wspieranie przejścia do gospodarki niskoemisyjnej we wszystkich sektorach poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) wspieranie wytwarzania i dystrybucji odnawialnych źródeł energii; ii) promowanie efektywności energetycznej i korzystania z energii odnawialnej w małych i średnich przedsiębiorstwach; iii) wspieranie efektywności energetycznej i korzystania z energii odnawialnej w infrastrukturze publicznej; iv) rozwijania inteligentnych systemów dystrybucji niskiego napięcia; v) promowanie strategii niskoemisyjnych dla obszarów miejskich; <p>b) wspieranie dostosowania do zmiany klimatu oraz zapobiegania ich ryzyku i zarządzania nim poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) wspieranie wyspecjalizowanych inwestycji służących dostosowaniu do zmiany klimatu; ii) promowanie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje ryzyka, zapewniających odporność na klęski żywiołowe oraz stworzenie systemów zarządzania klęskami żywiołowymi; <p>c) ochrona środowiska i promowanie efektywnego gospodarowania zasobami poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) zajęcie się znacznymi potrzebami w zakresie inwestycji w sektorze odpadów celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska; ii) zajęcie się znacznymi potrzebami w zakresie inwestycji w sektorze gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań zawartych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska; iii) ochronę i odtwarzanie różnorodności biologicznej, także poprzez zieloną infrastrukturę; iv) poprawę jakości środowiska miejskiego włącznie z regeneracją terenów przemysłowych i obniżenie zanieczyszczenia powietrza; <p>d) wspieranie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości występujących w głównych infrastrukturach sieciowych poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w transeuropejską sieć transportową; 	<p>Artykuł 3</p> <p>Priorytety inwestycyjne</p> <p>Zgodnie z art. 16 rozporządzenia (UE) nr [...] /2012 [RWP] Fundusz Spójności wspiera następujące priorytety inwestycyjne w zakresie celów tematycznych określonych w art. 9 rozporządzenia (UE) nr [...] /2012 [RWP]:</p> <p>a) wspieranie przejścia do gospodarki niskoemisyjnej we wszystkich sektorach poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) wspieranie wytwarzania i dystrybucji odnawialnych źródeł energii; ii) promowanie efektywności energetycznej i korzystania z energii odnawialnej w małych i średnich przedsiębiorstwach; iii) wspieranie efektywności energetycznej i korzystania z energii odnawialnej w infrastrukturze publicznej <u>oraz w sektorze charakterystyki energetycznej budynków</u>; iv) rozwijania inteligentnych systemów dystrybucji niskiego napięcia; v) promowanie strategii niskoemisyjnych dla obszarów miejskich; <p>b) wspieranie dostosowania do zmiany klimatu oraz zapobiegania ich ryzyku i zarządzania nim poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) wspieranie wyspecjalizowanych inwestycji służących dostosowaniu do zmiany klimatu; ii) promowanie inwestycji ukierunkowanych na konkretne rodzaje ryzyka, zapewniających odporność na klęski żywiołowe oraz stworzenie systemów zarządzania klęskami żywiołowymi; <p>c) ochrona środowiska i promowanie efektywnego gospodarowania zasobami poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) zajęcie się znacznymi potrzebami w zakresie inwestycji w sektorze odpadów celem wypełnienia zobowiązań określonych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska; ii) zajęcie się znacznymi potrzebami w zakresie inwestycji w sektorze gospodarki wodnej celem wypełnienia zobowiązań zawartych w dorobku prawnym Unii w zakresie środowiska; iii) ochronę i odtwarzanie różnorodności biologicznej, także poprzez zieloną infrastrukturę; iv) poprawę jakości środowiska miejskiego włącznie z regeneracją terenów przemysłowych i obniżenie zanieczyszczenia powietrza; <p>d) wspieranie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości występujących w głównych infrastrukturach sieciowych poprzez:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) wspieranie multimodalnego jednolitego europejskiego obszaru transportu poprzez inwestycje w transeuropejską sieć transportową;

Tekst zaproponowany przez Komisję	Poprawka KR-u
ii) rozwój przyjaznych środowisku i niskoemisyjnych systemów transportu włącznie z promowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej;	ii) rozwój przyjaznych środowisku i niskoemisyjnych systemów transportu włącznie z promowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej;
iii) rozwój kompleksowych i interoperatywnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości;	iii) rozwój kompleksowych i interoperatywnych systemów transportu kolejowego wysokiej jakości;
e) zwiększanie zdolności instytucjonalnej i udoskonalanie efektywnej administracji publicznej poprzez wzmacnianie zdolności instytucjonalnej i efektywności administracji publicznej i służb publicznych związanych z wdrażaniem Funduszu Spójności.	e) zwiększanie zdolności instytucjonalnej i udoskonalanie efektywnej administracji publicznej poprzez wzmacnianie zdolności instytucjonalnej i efektywności administracji publicznej i służb publicznych związanych z wdrażaniem Funduszu Spójności.

Uzasadnienie

Poprawka odzwierciedla zalecenia sformułowane w punkcie 25 opinii.

Bruksela, 3 maja 2012 r.

Przewodnicząca
Komitetu Regionów
Mercedes BRESSO