Šis dokumentas yra skirtas tik informacijai, ir institucijos nėra teisiškai atsakingos už jo turinį

►**B** **EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 1316/2013**

2013 m. gruodžio 11 d.

kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010

(Tekstas svarbus EEE)

(OL L 348, 2013 12 20, p. 129)

iš dalies keičiamas:

		Oficialusis leidinys		
		Nr.	puslapis	data
►**M1**	2014 m. sausio 7 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 275/2014	L 80	1	2014 3 19
►**M2**	2015 m. birželio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2015/1017	L 169	1	2015 7 1

▼B

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS (ES) Nr. 1316/2013

2013 m. gruodžio 11 d.

kuriuo sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė ir iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 bei panaikinami reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 172 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ([2]),

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros ([3]),

kadangi:

(1) siekiant pažangaus, tvaraus bei integracinio augimo ir siekiant skatinti darbo vietų kūrimą pagal strategijos „Europa 2020“ tikslus, Sąjungai reikia šiuolaikiškos ir gerai veikiančios infrastruktūros, kuri padėtų tarpusavyje sujungti ir integruoti Sąjungą ir visus jos regionus transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektoriuose. Tokios jungtys turėtų sudaryti geresnes sąlygas laisvam asmenų, prekių, kapitalo ir paslaugų judėjimui. Transeuropiniais tinklais turėtų būti sudarytos palankesnės sąlygos tarpvalstybinėms jungtims, skatinama didesnė ekonominė, socialinė ir teritorinė sanglauda ir prisidedama prie konkurencingesnės socialinės rinkos ekonomikos ir kovos su klimato kaita;

(2) Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP), sukurtos šiuo reglamentu, sukūrimu siekiama paspartinti investicijas transeuropinių tinklų srityje ir pritraukti finansavimą tiek iš viešojo, tiek iš privačiojo sektorių, kartu padidinant teisinį tikrumą ir laikantis technologinio neutralumo principo. EITP turėtų sudaryti galimybes visapusiškai išnaudoti transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių sinergiją ir taip padidinti Sąjungos veiksmų efektyvumą ir sudaryti galimybes optimizuoti įgyvendinimo sąnaudas;

([1]) OL C 143, 2012 5 22, p. 116.
([2]) OL C 277, 2012 9 13, p. 125.
([3]) 2013 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje).

▼B

(3) remiantis Komisijos skaičiavimais, iki 2020 m. į transeuropinius transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių tinklus reikia investuoti 970 000 mln. EUR;

(4) šiuo reglamentu nustatomas 33 242 259 000 EUR EITP įgyvendinimo finansinis paketas 2014–2020 m. dabartinėmis kainomis, kuris sudarys svarbiausią nuorodos sumą Europos Parlamentui ir Tarybai metinės biudžeto sudarymo procedūros metu, kaip apibrėžta 2013 m. gruodžio 2 d. Europos Parlamento, Tarybos ir Komisijos tarpinstitucinio susitarimo dėl biudžeto drausmės ir patikimo finansų valdymo ([1]) 17 punkte;

(5) siekiant optimizuoti EITP skirtų biudžeto lėšų panaudojimą, remdamasi EITP laikotarpio vidurio peržiūros rezultatais Komisija turėtų turėti galimybę pasiūlyti perkelti asignavimus tarp transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių. Toks pasiūlymas turėtų būti teikiamas atsižvelgiant į metinę biudžetinę procedūrą;

(6) iš Sanglaudos fondo, įkurto Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 1301/2013 ([2]), pervesta 11 305 500 000 EUR suma dabartinėmis kainomis turėtų būti naudojama numatant, kad biudžeto ištekliai bus skiriami finansinėms priemonėms pagal šį reglamentą tik nuo 2017 m. sausio 1 d.;

(7) efektyvių transporto ir energetikos infrastruktūros tinklų sukūrimas yra vienas iš 12 svarbiausių veiksmų, nurodytų 2011 m. balandžio 13 d. Komisijos komunikate „Bendrosios rinkos aktas. Dvylika svertų augimui skatinti ir pasitikėjimui stiprinti: „Bendros pastangos skatinti naująjį augimą“;

(8) Komisija įsipareigojo įtraukti klimato kaitą į Sąjungos išlaidų programas ir bent 20 % Sąjungos biudžeto skirti su klimatu susijusiems tikslams. Svarbu užtikrinti, kad rengiant, planuojant ir įgyvendinant bendro intereso projektus, būtų skatinama švelninti klimato kaitą, prisitaikyti prie jos ir užkirsti kelią grėsmėms bei jas valdyti. Investicijos į infrastruktūrą, kurioms taikomas šis reglamentas, turėtų padėti skatinti perėjimą prie mažo anglies dioksido kiekio technologijų ir klimato bei nelaimių poveikiui atsparios ekonomikos ir visuomenės, atsižvelgiant į gamtiniu ir demografiniu požiūriu nepalankioje padėtyje esančių regionų, visų pirma atokiausių ir salų regionų, ypatumus. Ypač transporto ir energetikos sektoriuose EITP turėtų padėti siekti Sąjungos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo vidutinės trukmės ir ilgalaikių tikslų;

([1]) OL C 420, 2013 12 20, p. 1.
([2]) 2013 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1301/2013 dėl Sanglaudos fondo ir panaikinantis reglamentą (EB) Nr. 1084/2006 (OL L 347, 2013 12 20, p. 289).

▼B

(9) savo 2011 m. birželio 8 d. rezoliucijoje „Investicijos į ateitį: naujoji daugiametė finansinė programa (DFP), skirta konkurencingai, tvariai ir visapusiškai Europai“ ([1]) Europos Parlamentas pabrėžė, kad svarbu užtikrinti greitą Sąjungos skaitmeninės darbotvarkės įgyvendinimą ir toliau dėti pastangas siekiant 2020 m. tikslų visiems Sąjungos piliečiams, įskaitant gyvenančius mažiau išsivysčiusiuose regionuose, suteikti prieigą prie sparčiojo interneto. Europos Parlamentas pabrėžė, kad investavimas į veiksmingą transporto infrastruktūrą yra itin svarbus Europai ginant savo konkurencingumą ir sudarant palankias sąlygas po krizės, ilgalaikiam ekonomikos augimui, o transeuropinis transporto tinklas (TEN-T) yra gyvybiškai svarbus tinkamam vidaus rinkos veikimui užtikrinti ir suteikia didelę Sąjungos pridėtinę vertę. Europos Parlamentas taip pat pareiškė, kad, jo nuomone, DFP TEN-T reikėtų laikyti vienu iš svarbiausių prioritetų ir joje būtina numatyti daugiau lėšų TEN-T. Be to, Europos Parlamentas pabrėžė, kad reikia kuo labiau didinti Sąjungos finansavimo poveikį ir Sanglaudos fondo bei Europos struktūrinių ir investicinių fondų ir finansinių priemonių teikiamą galimybę finansuoti svarbiausius nacionalinius ir tarpvalstybinius prioritetinius Europos energetikos infrastruktūros projektus, taip pat pabrėžė, kad šios srities finansinėms priemonėms iš Sąjungos biudžeto reikia skirti daug lėšų;

(10) siekiant finansuoti infrastruktūrą tarpvalstybiniuose regionuose plėtojant tinklus kaip visumą, turėtų būti skatinama EITP finansinių priemonių ir kitų Sąjungos fondų sinergija;

(11) 2011 m. kovo 28 d. Komisija priėmė Baltąją knygą „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (toliau – Baltoji knyga). Baltojoje knygoje nurodomas siekis iki 2050 m. transporto sektoriuje, palyginti su 1990 m., bent 60 % sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Baltojoje knygoje nurodoma, kad infrastruktūros srityje iki 2030 m. siekiama sukurti visapusiškai veikiantį, visą Sąjungą apimantį daugiarūšio transporto TEN-T pagrindinį tinklą. Sąveikumas galėtų būti skatinamas įgyvendinant novatoriškus sprendimus, kuriais didinamas susijusių sistemų suderinamumas. Baltojoje knygoje taip pat nurodytas tikslas optimizuoti daugiarūšio transporto logistikos grandinių veiklą, be kita ko, daugiau naudojant energiją efektyviau vartojančio transporto rūšių. Todėl joje nustatomi tokie atitinkami TEN-T politikos tikslai: iki 2030 m. 30 % ilgesniu kaip 300 km atstumu keliais vežamų krovinių turėtų būti gabenama kitų rūšių transportu, o iki 2050 m. – daugiau kaip 50 %; iki 2030 m. esamas greitojo geležinkelio tinklas turėtų pailgėti tris kartus, o iki 2050 m. pagrindinę vidutinio nuotolio keleivių transporto dalį turėtų sudaryti geležinkelio transportas; iki 2050 m. visi pagrindiniai tinklo oro uostai turėtų būti sujungti su geležinkelių tinklu, o visi jūrų uostai – su krovinių vežimo geležinkeliais tinklu ir, jeigu įmanoma, su vidaus vandens kelių sistema;

([1]) OL C 380 E, 2012 12 11, p. 89.

▼B

(12) savo 2010 m. liepos 6 d. rezoliucijoje dėl darniojo ateities transporto ([1]) Europos Parlamentas pabrėžė, kad efektyviai transporto politikai būtina iškylančius uždavinius atitinkanti finansinė programa ir kad šiuo tikslu reikėtų didinti esamus transporto ir judumo išteklius; be to, jo nuomone, būtina sukurti priemonę, kurią taikant būtų koordinuojamas ir optimizuojamas įvairių transporto finansavimo šaltinių ir visų ES lygiu prieinamų finansinių priemonių ir mechanizmų panaudojimas;

(13) savo 2009 m. birželio 11 d. išvadose dėl TEN-T politikos peržiūros Taryba dar kartą patvirtino, kad reikia toliau investuoti į transporto infrastruktūrą, siekiant užtikrinti tinkamą visų transporto rūšių TEN-T plėtojimą, kad ši infrastruktūra būtų vidaus rinkos ir konkurencingumo, ekonominės, socialinės bei teritorinės Sąjungos sanglaudos ir jos susisiekimo su kaimyninėmis šalimis pagrindas, daugiausia dėmesio skiriant Europos pridėtinei vertei, kurią tai turėtų duoti. Taryba taip pat pabrėžė, kad Bendrija turi skirti finansinių išteklių, kurių reikia investicijoms į TEN-T projektus skatinti, ir kad visų pirma reikia suderinti atitinkamą finansinę TEN-T biudžeto paramą prioritetiniams projektams, kurie susiję su atitinkamomis tarpvalstybinėmis atkarpomis ir kurie bus įgyvendinami po 2013 m., atsižvelgiant į institucinius finansinio programavimo sistemos apribojimus. Tarybos nuomone, prireikus šioje srityje reikėtų toliau plėtoti ir remti viešojo ir privačiojo sektoriaus partneryste grindžiamus požiūrius;

(14) remiantis Baltojoje knygoje išdėstytais tikslais, Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 ([2]) išdėstytose TEN-T gairėse nustatoma TEN-T infrastruktūra, nurodomi reikalavimai, kuriuos ji turi atitikti, ir numatomos jų įgyvendinimo priemonės. Tose gairėse visų pirma numatoma, kad pagrindinis tinklas bus užbaigtas iki 2030 m., sukūrus naują infrastruktūrą ir iš esmės modernizavus ir rekonstravus dabartinę infrastruktūrą;

(15) remdamasi valstybių narių transporto infrastruktūros planų analize, Komisija prognozuoja, kad investicijų į transportą poreikis visam TEN-T tinklui 2014–2020 m. laikotarpiu sudarys 500 000 mln. EUR; numatoma, kad iš šios sumos 250 000 mln. EUR reikės investuoti į TEN-T pagrindinį tinklą;

(16) atitinkamais atvejais reikėtų užtikrinti krovinių vežimo geležinkeliais koridorių, numatytų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 913/2010 ([3]) ir pagrindinio tinklo koridorių pagal šio reglamento priedo I dalį geografinį suderinimą atsižvelgiant į atitinkamų priemonių tikslus, siekiant sumažinti

([1]) OL C 351 E, 2011 12 2, p. 13.

([2]) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl transeuropinio transporto tinklo vystymo gairių ir panaikinantis Sprendimą Nr. 661/2010/ES (Žr. šio Oficialiojo leidinio p. 1).

([3]) 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, 2010 10 20, p. 22).

▼B

administracinę naštą ir supaprastinti geležinkelių infrastruktūros plėtojimą ir naudojimą. Krovinių vežimo geležinkeliais koridoriams, įskaitant jų suderinimo pakeitimus, turėtų būti taikomos tik Reglamento (ES) Nr. 913/2010 nuostatos;

(17) 2009 m. vasario mėn. pradėjus TEN-T politikos peržiūrą buvo sudaryta speciali ekspertų grupė, kurios užduotis – padėti Komisijai ir išnagrinėti TEN-T finansavimo strategijos ir finansavimo perspektyvų klausimą. Ekspertų grupė Nr. 5 rėmėsi įvairių sričių išorės ekspertų, pavyzdžiui, infrastruktūros valdytojų, infrastruktūros planuotojų, nacionalinių, regioninių ir vietos atstovų, aplinkos ekspertų, akademinės bendruomenės ir privačiojo sektoriaus atstovų, patirtimi. 2010 m. liepos mėn. priimtoje Ekspertų grupės Nr. 5 galutinėje ataskaitoje ([1]) pateikta 40 rekomendacijų ir į kai kurias iš jų atsižvelgta šiame reglamente. Toje ataskaitoje rekomenduojama, *inter alia*, kad Komisija turėtų nustatyti Sąjungos dotacijų ir TEN-T viešojo ir privačiojo sektorių partneryščių derinimo standartinę sistemą, kuri apimtų ir Sanglaudos fondo lėšas, ir TEN-T biudžetą;

(18) įgyvendinant dabartinę finansinę programą įgyta patirtis rodo, kad kai kurios valstybės narės, atitinkančios finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, susiduria su didelėmis kliūtimis, trukdančiomis laiku įgyvendinti sudėtingus tarpvalstybinius didelę Sąjungos pridėtinę vertę turinčius transporto infrastruktūros projektus ir efektyviai panaudoti Sąjungos lėšas. Todėl siekiant pagerinti didelę Sąjungos pridėtinę vertę turinčių transporto projektų, visų pirma tarpvalstybinių projektų, užbaigimą, dalį Sanglaudos fondo lėšų (11 305 500 000 EUR) reikėtų pervesti pagrindinio transporto tinklo arba su horizontaliaisiais prioritetais susijusiems transporto projektams finansuoti valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, pagal EITP. Pradiniame etape vykdant finansavimo reikalavimus atitinkančių projektų atranką turėtų būti paisoma nacionalinių asignavimų pagal Sanglaudos fondo sistemą. Komisija turėtų remti valstybes narių, atitinkančių finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, pastangas plėtoti tinkamą projektų sistemą, visų pirma stiprinant atitinkamų viešojo administravimo įstaigų institucinius pajėgumus bei skelbiant papildomus kvietimus teikti paraiškas, kartu užtikrinant projektų atrankos proceso skaidrumą;

(19) iš Sanglaudos fondo pervesta 11 305 500 000 EUR suma, kuri turi būti naudojama tik valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, neturėtų būti naudojama veiksmams, kuriais užtikrinama transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių sinergija ir prisidedama prie bendro intereso projektų, kurie yra kvietimų teikti pasiūlymus dėl kelių sektorių rezultatas, finansuoti;

(20) instituciniai ir administraciniai pajėgumai yra esminė sąlyga, siekiant veiksmingai įgyvendinti EITP tikslus. Komisija turėtų, kiek įmanoma, siūlyti atitinkamas paramos priemones, kad būtų galima planuoti ir įgyvendinti projektus atitinkamose valstybėse narėse;

([1]) http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/doc/expert-groups/expert_group_5_final_report.pdf

▼B

(21) Komisija savo 2010 m. lapkričio 17 d. komunikate „2020 m. ir vėlesnio laikotarpio energetikos infrastruktūros prioritetai. Integruoto Europos energetikos tinklo planas" nustatė prioritetinius koridorius, būtinus, kad Sąjunga galėtų iki 2020 m. pasiekti savo plataus užmojo energetikos bei klimato tikslus ir baigti kurti energetikos vidaus rinką, užtikrinti tiekimo saugumą, sudaryti sąlygas integruoti atsinaujinančiųjų išteklių energiją ir parengti tinklus tolesniam energetikos sistemos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui po 2020 m.;

(22) reikia didelių investicijų Europos energetikos infrastruktūrai modernizuoti ir plėsti, tarpvalstybiniams tinklams sujungti ir valstybių narių energetinei izoliacijai pašalinti, kad mažiausiomis išlaidomis būtų pasiekti Sąjungos energetikos ir klimato politikos konkurencingumo, tvarumo ir tiekimo saugumo tikslai. Remiantis Komisijos skaičiavimais, iki 2020 m. į energetikos infrastruktūrą reikia investuoti 1 000 000 mln. EUR, įskaitant maždaug 200 000 mln. EUR į elektros energijos ir dujų perdavimo bei saugojimo infrastruktūrą, kuri yra laikoma europinės svarbos infrastruktūra. Pagal Komisijos tarnybų darbo dokumentą „Investavimo į energetikos infrastruktūrą poreikis ir finansavimo reikalavimai“, pateiktą Tarybai, dėl kliūčių, susijusių su leidimų išdavimu, reguliavimu ir finansavimu, kyla grėsmė, kad vykdant europinės svarbos projektus pritrūks maždaug 100 mlrd. EUR investicijų;

(23) dėl poreikio skubiai sukurti ateities energetikos infrastruktūrą ir gerokai padidinti investicijų apimtis palyginti su ankstesnėmis tendencijomis, reikia iš esmės keisti energetikos infrastruktūros rėmimo būdą Sąjungos lygmeniu. Taryba savo 2011 m. vasario 28 d. išvadose patvirtino energetikos koridorius kaip Europos prioritetus;

(24) kalbant apie energetikos sektorių, 2011 m. vasario 4 d. Europos Vadovų Taryba paragino Komisiją supaprastinti ir patobulinti leidimų išdavimo procedūras, taip pat siekti, kad reguliavimo sistema būtų patraukli investicijoms. Ji pabrėžė, kad didžiąją dalį investicijų turėtų skirti rinka, o sąnaudas ji susigrąžintų per tarifus. Europos Vadovų Taryba pripažino, kad viešųjų finansų reikia tokiems projektams, kurie yra būtini tiekimo saugumo ar solidarumo požiūriu, bet negali pritraukti rinkos finansavimo. Be to, ji pabrėžė, kad reikia modernizuoti ir plėsti Europos energetikos infrastruktūrą ir sujungti skirtingų valstybių tinklus siekiant užtikrinti tikrąjį valstybių narių solidarumą, numatyti pakaitinius tiekimo ar tranzito maršrutus ir energijos išteklius bei plėtoti atsinaujinančiuosius energijos išteklius skatinant jų konkurenciją su įprastais ištekliais. Ji nurodė, kad energijos vidaus rinka turėtų būti sukurta iki 2014 m., kad dujos ir elektros energija galėtų būti tiekiamos laisvai ir kad po 2015 m. nė viena valstybė narė neturėtų likti atskirta nuo Europos dujų ir elektros energijos tinklų arba patirti grėsmę savo energijos tiekimo saugumui dėl to, kad trūksta tinkamų jungčių. Siekiant sukurti energijos vidaus rinką,

▼B

pagal šį reglamentą priimtose pirmose dviejose metinėse darbo programose prioritetinės galimybės turėtų būti teikiamos bendro intereso projektams ir susijusiems veiksmams, kuriais siekiama panaikinti energetinę izoliaciją ir pašalinti energetines kliūtis;

(25) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 347/2013 ([1]) nustatomi transeuropinės energetikos infrastruktūros prioritetai, kuriuos reikia įgyvendinti iki 2020 m., kad būtų pasiekti Sąjungos energetikos ir klimato politikos tikslai, nustatomos bendro intereso projektų, kurie yra būtini siekiant įgyvendinti tuos prioritetus, nustatymo taisyklės, ir nustatomos su leidimų išdavimu, visuomenės dalyvavimu ir reguliavimu susijusios priemonės, kad būtų paspartintas ir (arba) palengvintas tų projektų įgyvendinimas, įskaitant bendruosius kriterijus, pagal kuriuos tokiems projektams galėtų būti suteikta Sąjungos finansinė parama;

(26) telekomunikacijų infrastruktūra vis labiau grindžiama internetu, o plačiajuosčio ryšio tinklų infrastruktūra skatina naudojimąsi skaitmeninėmis paslaugomis įvairiose visuomenės veiklos srityse. Internetas tampa vyraujančia ryšių, verslo, viešųjų ir privačiųjų paslaugų teikimo ir socialinės bei kultūrinės sanglaudos platforma. Be to, naujomis kompiuterijos paradigmomis tampa debesijos kompiuterija ir programinė įranga kaip paslauga. Todėl transeuropinis visur esančios sparčiosios interneto prieigos ir naujoviškų skaitmeninių paslaugų prieinamumas yra labai svarbus ekonomikos augimui ir bendrajai rinkai;

(27) šiuolaikiški, sparčiojo interneto tinklai yra ateičiai labai svarbi infrastruktūra, nes padeda užtikrinti Europos įmonių, visų pirma mažųjų ir vidutinių įmonių (MVĮ), kurios išlaidų veiksmingumui padidinti pageidauja naudotis debesijos kompiuterija, tarpusavio ryšį. Siekiant išvengti infrastruktūros dubliavimo, neišstumti privačiųjų investicijų ir labiau stiprinti pajėgumus, kad atsivertų naujų investavimo galimybių ir būtų skatinama įgyvendinti sąnaudų mažinimo priemones, reikia imtis gerinti Sąjungos paramos plačiajuosčiam ryšiui pagal EITP derinimą su visais kitais esamais paramos plačiajuosčiam ryšiui šaltiniais, be kita ko, pagal nacionalinius plačiajuosčio ryšio planus;

(28) strategijoje „Europa 2020“ raginama įgyvendinti Europos skaitmeninę darbotvarkę, kurioje nustatoma stabili investicijų į atvirą ir konkurencingą sparčiojo interneto infrastruktūrą ir susijusias paslaugas skatinimo teisės sistema. Turėtų būti siekiama, kad iki 2020 m. Europa turėtų sparčiausią pasaulyje plačiajuostį ryšį, grindžiamą pažangiausiomis technologijomis.

([1]) 2013 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 347/2013 dėl transeuropinės energetikos infrastruktūros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 1364/2006/EB ir kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 713/2009, (EB) Nr. 714/2009 ir (EB) Nr. 715/2009 (OL L 115, 2013 4 25, p. 39).

▼B

(29) 2010 m. gegužės 31 d. Taryba padarė išvadą, kad Sąjunga turėtų skirti būtinų išteklių skaitmeninės bendrosios rinkos, pagrįstos sparčiu ir itin sparčiu interneto ryšiu bei suderinamomis programomis, plėtrai, ir pripažino, kad efektyvios ir konkurencingos investicijos į kitos kartos plačiajuosčio ryšio tinklus bus būtinos inovacijų diegimo, vartotojų galimybės rinktis ir Sąjungos konkurencingumo požiūriu, be to, galėtų padėti užtikrinti geresnę gyvenimo kokybę: būtų teikiamos geresnės sveikatos priežiūros paslaugos, transportas būtų saugesnis, būtų galima naudotis naujosiomis medijomis ir lengviau įsigyti prekių, paslaugų ir žinių, ypač kitose valstybėse;

(30) pagrindinis vaidmuo plečiant ir modernizuojant plačiajuosčio ryšio tinklus turėtų tekti privačiajam sektoriui, o jam turėtų padėti konkurencijai ir investicijoms palanki reguliavimo sistema. Kai privačios investicijos nėra pakankamos, valstybės narės turėtų dėti reikiamas pastangas, kad būtų pasiekti skaitmeninės darbotvarkės tikslai. Plačiajuosčiam ryšiui skirta valstybės finansinė parama turėtų būti teikiama tik finansinėms priemonėms, susijusioms su programomis ar iniciatyvomis, kurios skirtos projektams, kurių vien tik privatusis sektorius finansuoti negali, o tai turi būti patvirtinama atlikus *ex ante* vertinimą ir nustačius, kad esama rinkos trūkumų arba kad investavimo aplinka nėra optimali;

(31) taigi itin svarbu laikantis technologinio neutralumo principo skatinti sparčiojo ir itin spartaus plačiajuosčio ryšio tinklų diegimą visoje Sąjungoje ir sukurti palankias sąlygas kurti ir diegti transeuropines skaitmenines paslaugas. Dėl viešųjų investicijų pagal finansines priemones į sparčiojo ir itin spartaus plačiajuosčio ryšio tinklus neturi atsirasti rinkos iškraipymų ar būti sukurta investuoti atgrasančių veiksnių. Jos turėtų būti naudojamos privačiosioms investicijoms pritraukti ir tik tais atvejais, kai stinga komercinio intereso investuoti;

(32) būtini keli įgyvendinimo būdai, kuriems reikia skirtingų finansavimo normų ir finansinių priemonių, kad būtų padidintas Sąjungos finansinės paramos efektyvumas ir poveikis, paskatintos privačiosios investicijos ir atsižvelgta į konkrečius atskirų projektų reikalavimus;

(33) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente dėl transeuropinių tinklų telekomunikacijų infrastruktūros srityje gairių bus nustatyti kriterijai, pagal kuriuos bus galima teikti finansinę paramą bendro intereso projektams pagal šį reglamentą;

(34) bendrojoje mokslinių tyrimų ir inovacijų programoje „Horizontas 2020“ ([1]) daug dėmesio bus skiriama, *inter alia*, visuomenės uždavinių sprendimui (pvz., pažangiam, ekologiškam, prieinamam ir integruotam transportui, saugiai, švariai ir efektyviai vartojamai energijai, informacinėmis ir ryšių technologijomis grindžiamoms sveikatos ir valdymo paslaugoms bei darniajam

([1]) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1291/2013, kuriuo sukuriama bendroji mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „Horizontas 2020“ (2014–2020 m.) ir panaikinamas Sprendimas Nr. 1982/2006/EB (OL L 347, 2013 12 20, p. 104).

▼B

vystymuisi), kad būtų tiesiogiai sprendžiami strategijoje „Europa 2020“ nurodyti uždaviniai, remiant labai įvairią veiklą, pradedant moksliniais tyrimais ir baigiant rinka. Pagal programą „Horizontas 2020“ parama bus teikiama visais inovacijų diegimo grandinės etapais, visų pirma su rinka labiau susijusiai veiklai, įskaitant naujoviškas finansines priemones. Kad būtų užtikrintas didesnis Sąjungos finansavimo poveikis ir suderinamumas, EITP bus užtikrinta glaudi sinergija su programa „Horizontas 2020“;

(35) Komisija savo 2010 m. liepos 20 d. komunikate „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ nustatė saugiai infrastruktūrai palankių politinių veiksmų pagrindą, kuris yra esminis aukų keliuose skaičiaus sumažinimo 50 proc. iki 2020 m. elementas. Todėl EITP turėtų užtikrinti, kad paraiškos dėl Sąjungos finansavimo atitiktų saugos reikalavimus, rekomendacijas ir tikslus, nustatytus visuose atitinkamuose kelių eismo saugą reglamentuojančiuose Sąjungos teisės aktuose. Vertinant EITP rezultatus reikėtų atsižvelgti į aukų Sąjungos kelių tinkle skaičiaus sumažėjimą;

(36) Sąjunga ir dauguma valstybių narių yra prisijungusios prie Jungtinių Tautų Neįgaliųjų teisių konvencijos, o kitos valstybės narės šiuo metu vykdo jos ratifikavimo procesą. Įgyvendinant atitinkamus projektus svarbu, kad šių projektų reikalavimais būtų atsižvelgta į prieinamumą asmenims su negalia, kaip nurodyta toje Konvencijoje;

(37) nors didelę investicijų pagal strategiją „Europa 2020“ dalį galima įgyvendinti rinkos ir reguliavimo priemonėmis, finansavimo uždaviniams įgyvendinti gali būti reikalingi viešieji veiksmai ir Sąjungos parama dotacijomis bei naujoviškomis finansinėmis priemonėmis;

(38) siekiant optimaliai panaudoti Sąjungos biudžetą, dotacijos turėtų būti nukreiptos į tuos projektus, kurie gauna nepakankamą finansavimą iš privačiojo sektoriaus;

(39) geležinkelių projektams dotacijos pagal šį reglamentą turėtų būti teikiamos, nes jie duoda pajamų iš privalomų rinkliavų remiantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES ([1]);

(40) fiskalinės priemonės daugelyje valstybių narių paskatins arba jau paskatino valdžios institucijas iš naujo įvertinti savo infrastruktūros investicijų programas. Šiomis aplinkybėmis viešojo ir privačiojo sektorių partnerystė gali būti laikoma veiksminga priemone infrastruktūros projektams, kuriais užtikrinamas tokių politikos tikslų kaip kova su klimato kaita, alternatyvių energijos išteklių ir energijos bei išteklių vartojimo efektyvumo skatinimas,

([1]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

▼B

darniojo transporto rėmimas ir plačiajuosčio ryšio tinklų diegimas, įgyvendinti. Komisija savo 2009 m. lapkričio 19 d. komunikate „Privačiųjų ir viešųjų investicijų telkimas ekonomikai gaivinti ir ilgalaikiams struktūriniams pokyčiams skatinti. Viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės plėtojimas“ įsipareigojo gerinti viešojo ir privačiojo sektorių partnerysčių galimybes gauti finansavimą, išplečiant esamų finansinių priemonių taikymo sritį;

(41) Komisija savo 2010 m. spalio 19 d. komunikate "ES biudžeto peržiūra" pabrėžė, kad pagal bendrą taisyklę ilgalaikį komercinį potencialą turinčių projektų atveju Sąjungos lėšos turėtų būti naudojamos įgyvendinant partnerystę su finansų ir bankų sektoriais, visų pirma su Europos investicijų banku ir valstybių narių viešosiomis finansų įstaigomis, taip pat kitomis tarptautinėmis finansų įstaigomis ir privačiuoju finansų sektoriumi, be kita ko, nacionaliniu ir regioniniu lygiu;

(42) finansinės priemonės turėtų būti naudojamos konkretiems rinkos poreikiams tenkinti, akivaizdžią Sąjungos pridėtinę vertę turintiems veiksmams, kurie atitinka EITP tikslus, ir neturėtų išstumti privačiojo finansavimo. Jos turėtų sustiprinti Sąjungos biudžeto išlaidų sverto poveikį ir užtikrinti didesnį privačiojo sektoriaus finansavimo pritraukimo didinamąjį poveikį. Tai ypač svarbu atsižvelgiant į tai, kad sunku gauti kreditą ir kad viešojo finansavimo galimybės ribotos, ir siekiant paremti Europos ekonomikos atgaivinimą. Prieš nuspręsdama naudoti finansines priemones, Komisija turėtų atlikti atitinkamos priemonės *ex ante* vertinimą, kaip reikalaujama pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 ([1]);

(43) strategijoje „Europa 2020“ Komisija įsipareigojo sutelkti Sąjungos finansines priemones pagal nuoseklią finansavimo strategiją, kuria remiantis infrastruktūrai finansuoti sutelkiamos Sąjungos ir nacionalinės viešosios bei privačiosios lėšos. Tas įsipareigojimas pagrįstas argumentu, kad daugeliu atvejų nepakankamas investicijas ir rinkos trūkumus galima veiksmingiau taisyti finansinėmis priemonėmis, o ne dotacijomis;

(44) pagal EITP turėtų būti numatytos finansinės priemonės, kad skatintų į infrastruktūrą daug investuoti privačiojo sektoriaus investuotojus ir finansų įstaigas. Kad finansinės priemonės būtų pakankamai patrauklios privačiajam sektoriui, jas reikėtų planuoti ir įgyvendinti, tinkamai atsižvelgiant į administracinės naštos paprastinimą ir mažinimą, bet jomis taip pat turėtų būti galima lanksčiai patenkinti nustatytus finansavimo poreikius. Tos priemonės turėtų būti kuriamos remiantis patirtimi, įgyta įgyvendinant 2007–2013 m. DFP finansines priemones, pvz., TEN-T projektų paskolų garantijų priemonę, rizikos pasidalijimo finansinę priemonę, 2020 m. Europos energetikos, klimato kaitos ir infrastruktūros fondą (fondas „Marguerite“) ir rizikos pasidalijimo priemonę strategijos „Europa 2020“ projektų obligacijų iniciatyvos projektų obligacijoms;

([1]) 2012 m. spalio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 dėl Sąjungos bendrajam biudžetui taikomų finansinių taisyklių ir kuriuo panaikinamas Tarybos reglamentas (EB, Euratomas) Nr. 1605/2002 (OL L 298, 2012 10 26, p. 1).

▼B

(45) reikėtų ištirti galimybes naujoviškomis finansinėmis priemonėmis, pavyzdžiui, projektų obligacijomis, remti Europos pridėtinę vertę turinčios transporto infrastruktūros finansavimą atsižvelgiant į *ex ante* vertinimo ir kitų susijusių vertinimų, visų pirma nepriklausomo strategijos „Europa 2020“ projektų obligacijų iniciatyvos vertinimo 2015 m., rezultatus;

(46) siekiant geriau panaudoti EITP skirtas biudžeto lėšas, Komisija turėtų užtikrinti visų finansinių priemonių, nustatytų pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 680/2007 ([1]), ir rizikos pasidalijimo priemonės projektų obligacijoms, nustatytoms pagal Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą 1639/2006/EB ([2]), tęstinumą, jas pakeičiant skolos ir nuosavo kapitalo priemonėmis pagal šį reglamentą, remiantis *ex ante* vertinimu, kaip numatyta Reglamentu (ES, Euratomas) Nr. 966/2012;

(47) parenkant veiksmingiausios formos finansinę paramą, reikėtų tinkamai atsižvelgti į finansavimo reikalavimus atitinkančių projektų ypatumus konkretaus sektoriaus ir projekto atžvilgiu. Kad būtų galima kuo veiksmingiau panaudoti Sąjungos biudžetą ir sustiprinti Sąjungos finansinės paramos didinamąjį poveikį energetikos sektoriuje, Komisija turėtų, kiek įmanoma ir atsižvelgdama į rinkos susidomėjimą, stengtis atitinkamais atvejais teikti prioritetą finansinių priemonių naudojimui, kartu laikydamasi finansinių priemonių naudojimui nustatytos viršutinės ribos pagal šį reglamentą. Energetikos projektų rengėjai turėtų būti skatinami išnagrinėti galimybę pasinaudoti finansinėmis priemonėmis prieš prašydami suteikti dotacijas darbams. Šiuo atžvilgiu Komisija turėtų teikti tinkamą paramą, kad finansinės priemonės būtų panaudojamos maksimaliai;

(48) elektros energijos, dujų ir anglies dioksido sektorių bendro intereso projektams turėtų būti galima skirti Sąjungos finansinę paramą tyrimams ir, tam tikromis sąlygomis, darbams dotacijų arba naujoviškų finansinių priemonių forma. Taip būtų užtikrinta, kad konkretiems poreikiams pritaikyta parama galės būti teikiama tiems bendro intereso projektams, kurie pagal esamą reguliavimo sistemą ir rinkos sąlygas laikomi neperspektyviais. Energetikos srityje svarbu vengti bet kokių konkurencijos iškraipymų, ypač tarp projektų, kuriais prisidedama prie to paties Sąjungos prioritetinio koridoriaus kūrimo. Teikiant tokią finansinę paramą turėtų būti užtikrinta būtina sinergija su Europos struktūriniais ir investiciniais fondais, iš kurių bus finansuojami vietos ar regioninės reikšmės pažangieji energijos skirstymo tinklai. Į bendro intereso projektus investuojama remiantis trijų pakopų logika. Pirma, investavimo pirmenybė turėtų būti suteikta rinkai. Antra, jei rinka neinvestuoja, reikėtų ieškoti reguliavimo sprendimų, prireikus reikėtų patikslinti atitinkamą reguliavimo sistemą ir užtikrinti, kad atitinkama reguliavimo sistema būtų tinkamai

([1]) 2007 m. birželio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 680/2007, nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių transporto ir energetikos tinklų srityse (OL L 162, 2007 6 22, p. 1).

([2]) 2006 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1639/2006/EB dėl Konkurencingumo ir inovacijų bendrosios programos įsteigimo (2007-2013 m.) (OL L 310, 2006 11 9, p. 15).

▼B

taikoma. Trečia, jei pirmųjų dviejų pakopų nepakanka, kad būtų užtikrintos reikiamos investicijos į bendro intereso projektus, galėtų būti teikiama Sąjungos finansinė parama, jei bendro intereso projektas atitinka nustatytus tinkamumo kriterijus;

(49) vadovaujantis Reglamento (ES) Nr. 347/2013 14 straipsniu, visiems to reglamento II priedo 1, 2 ir 4 punktuose nurodytoms kategorijoms priskiriamiems bendro intereso projektams galima skirti Sąjungos finansinę paramą dotacijų forma tyrimams ir finansinių priemonių forma. Dotacijos darbams gali būti naudojamos veiksmams, kuriais prisidedama prie tų bendro intereso projektų, kuriais pagal Reglamento (ES) Nr. 347/2013 14 straipsnį visų pirma daromas itin didelis teigiamas išorinis poveikis ir kurie nėra komerciškai perspektyvūs pagal projekto verslo planą ir kitus įvertinimus, kuriuos atlieka, visų pirma, galimi investuotojai, kreditoriai arba nacionalinės reguliavimo institucijos;

(50) siekdama užtikrinti, kad finansinių priemonių lėšos būtų skiriamos kuo įvairesnių sektorių paramos gavėjams, ir paskatinti laipsnišką geografinį diversifikavimą tarp valstybių narių, išskirtinį dėmesį skiriant valstybėms narėms, atitinkančioms finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, Komisija, įgyvendindama partnerystę su Europos investiciniu banku, bendromis iniciatyvomis, kaip antai Europos viešojo ir privačiojo sektorių partnerystės pavyzdinis centras (EPEC) ir Bendroji pagalba projektams Europos regionuose remti (Jaspers), turėtų teikti valstybėms narėms paramą plėtojant atitinkamą projektų, kuriems galėtų būti skirtas finansavimas, sistemą;

(51) finansinės priemonės pagal šį reglamentą turėtų atitikti Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 VIII antraštinėje dalyje ir Komisijos deleguotajame reglamente (ES) Nr. 1268/2012 ([1]) nustatytas taisykles, bei finansinėms priemonėms taikomas geriausios praktikos taisykles;

(52) dėl finansinių priemonių sąlygų į darbo programas gali reikėti įtraukti papildomų reikalavimų, pavyzdžiui, kad būtų užtikrintos konkurencingos rinkos, atsižvelgiant į Sąjungos politikos krypčių pokyčius, technologinę plėtrą ir kitus veiksnius, kurie gali tapti svarbūs;

(53) daugiametis paramos pagal EITP programavimas turėtų būti nukreiptas į Sąjungos prioritetų rėmimą, užtikrinant būtinus finansinius išteklius ir bendrų Sąjungos ir valstybių narių veiksmų nuoseklumą, skaidrumą ir tęstinumą. Pasiūlymų, pateiktų įgyvendinus pirmąją daugiametę darbo programą transporto sektoriuje, sąnaudos turėtų būti laikomos atitinkančiomis finansavimo reikalavimus nuo 2014 m. sausio 1 d., siekiant užtikrinti projektų, kuriems jau taikomas Reglamentas (EB) Nr. 680/2007, tęstinumą;

([1]) 2012 m. spalio 29 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 1268/2012 dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 dėl Sąjungos bendrajam biudžetui taikomų finansinių taisyklių taikymo taisyklių (OL L 362, 2012 12 31, p. 1).

▼B

(54) kadangi kai kuriems infrastruktūros projektams įgyvendinti reikia didelio biudžeto, turėtų būti numatyta nuostata dėl galimybės padalinti biudžeto įsipareigojimus, susijusius su kai kuriems veiksmams skirta finansine parama, į metines dalis;

(55) atsižvelgiant į Sąjungos lygmeniu esamus išteklius, norint pasiekti pageidaujamą poveikį, reikia susitelkti į svarbiausią, didžiausią Sąjungos pridėtinę vertę turinčius projektus. Todėl paramą reikėtų sutelkti į pagrindinį tinklą ir į bendro intereso eismo valdymo sistemų projektus, visų pirma oro eismo valdymo sistemų, grindžiamų naujos kartos Europos oro eismo valdymo sistema (SESAR), kurioms reikia maždaug 3 000 mln. EUR Sąjungos biudžeto lėšų, taip pat Išmaniosios transporto sistemos (ITS), Laivų eismo stebėjimo ir informacijos sistemų (VTMIS), Upių informacijos tarnybų (RIS) ir Europos geležinkelių eismo valdymo sistemos (ERTMS). Energetikos sektoriuje finansinė parama daugiausia turėtų būti teikiama siekiant baigti kurti energetikos vidaus rinką, užtikrinti tiekimo saugumą, skatinti tvarumą, *inter alia*, užtikrinant atsinaujinančiųjų išteklių elektros energijos perdavimą iš gamybos centrų į vartojimo centrus bei saugyklas ir pritraukti viešąsias ir privačiąsias investicijas. Telekomunikacijų sektoriuje finansinė parama pirmiausia turėtų būti skiriama projektams, kuriais bus sukurta plačiajuosčio ryšio paklausa, įskaitant Europos skaitmeninių paslaugų infrastruktūros kūrimą, nes tai turėtų paskatinti investicijas į plačiajuosčio ryšio tinklų diegimą;

(56) energetikos sektoriuje numatomas biudžetas turėtų būti prioriteto tvarka skiriamas finansinių priemonių forma, atsižvelgiant į paklausą rinkoje. Telekomunikacijų sektoriuje bendro intereso projektams turėtų būti galima skirti Sąjungos finansinę paramą pagrindinėms paslaugų platformoms, bendrosioms paslaugoms ir horizontaliesiems veiksmams dotacijų ir pirkimo forma. Plačiajuosčio ryšio diegimo veiksmams, įskaitant veiksmus, kuriais skatinama plačiajuosčio ryšio paklausa, turėtų būti galima skirti Sąjungos finansinę paramą finansinių priemonių forma;

(57) remiantis Reglamento (ES) Nr. 347/2013 poveikio vertinimo metu atlikta analize, yra maždaug 100 elektros energijos srities ir 50 dujų srities bendro intereso projektų, kuriais daugiausia prisidedama įgyvendinant strateginius energetikos infrastruktūros prioritetinius koridorius ir sritis. Be to, kadangi numatoma, jog ateinančius du dešimtmečius Europos energetikos sistemoje vyraus elektros energija, įvertinta, kad parama bendro intereso elektros energijos projektams sudarys didžiąją finansinio energetikos paketo pagal EITP dalį. Kartu pažymint, kad šis vertinimas pasikeis gavus daugiau informacijos, ir atsižvelgiant į poreikį užtikrinti, kad būtų laikomasi Reglamento (ES) Nr. 347/2013, Komisija turėtų skirti deramą dėmesį elektros energijos projektams, siekdama, kad 2014–2020 m. laikotarpiu tiems projektams

▼B

būtų galima skirti didžiąją finansinės paramos dalį, atsižvelgiant į paklausą rinkoje, siūlomų veiksmų kokybę ir parengtumo lygį, bei jų finansavimo poreikius. Šis siekis neturi įtakos galimam turimo energetikos projektams skirto finansavimo perskirstymui;

(58) Komisija turėtų atlikti laikotarpio vidurio ir *ex post* vertinimus ir pranešti jų rezultatus Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui, kad būtų įvertintas finansavimo veiksmingumas ir efektyvumas bei jo poveikis bendriems EITP tikslams ir strategijos „Europa 2020“ prioritetams. Komisija turėtų viešai paskelbti informaciją apie konkrečius projektus pagal EITP. Ta informacija turėtų būti atnaujinama kasmet;

(59) transporto ir energetikos srityse, remiantis Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 ir Reglamente (ES) Nr. 347/2013 nustatytomis konkretiems sektoriams skirtomis gairėmis, parengti projektų, prioritetinių koridorių ir sričių, kuriems turėtų būti taikomas šis reglamentas, sąrašai, ir jie turėtų būti įtraukti į šio reglamento priedą. Transporto srityje, siekiant atsižvelgti į galimus politikos prioritetų ir technologinių galimybių pokyčius, taip pat į eismo srautus, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais priimami I priedo I dalies pakeitimai, ir išsamiai apibrėžti pagal 7 straipsnio 2 dalį finansavimo reikalavimus atitinkančių veiksmų išsamius finansavimo prioritetus, kurie turi atsispindėti darbo programose;

(60) siekiant atsižvelgti į faktinį finansavimo poreikį pagal konkrečius transporto tikslus ir į laikotarpio vidurio vertinimo išvadas, kai nustatoma, kad yra būtina daugiau kaip 5 procentiniais punktais nukrypti nuo šio reglamento priedo VI dalyje nurodytam konkrečiam transporto tikslui skirto dydžio, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiami kiekvienam konkrečiam transporto tikslui skirti orientaciniai procentiniai dydžiai. Konkretiems transporto tikslams skirti orientaciniai dydžiai netrukdo visos iš Sanglaudos fondo pervestos 11 305 500 000 EUR sumos panaudoti projektams, kuriais įgyvendinamas pagrindinis tinklas, arba projektams ir horizontaliesiems prioritetams, nurodytiems šio reglamento I priedo I dalyje;

(61) siekiant atsižvelgti į įgyvendinant EITP padarytas išvadas, įskaitant padarytas atlikus laikotarpio vidurio vertinimą, pagal SESV 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais iš dalies keičiamas bendrųjų gairių, į kurias reikia atsižvelgti nustatant skyrimo kriterijus, sąrašas;

▼B

(62) priimant deleguotuosius aktus pagal šį reglamentą, ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;

(63) siekiant užtikrinti vienodas šio reglamento įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, susiję su daugiametėmis ir metinėmis darbo programomis. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011 ([1]);

(64) Sąjungos finansiniai interesai turėtų būti apsaugoti proporcingomis priemonėmis per visą išlaidų ciklą, įskaitant pažeidimų prevenciją, nustatymą ir tyrimą, prarastų, nepagrįstai išmokėtų ar netinkamai panaudotų lėšų susigrąžinimą ir, atitinkamais atvejais, nuobaudų skyrimą pagal Reglamentą (ES, Euratomas) Nr. 966/2012. Europos Parlamentas turėtų būti informuojamas apie visas tokias priemones;

(65) siekiant užtikrinti plačią ir sąžiningą EITP lėšomis finansuojamų projektų konkurenciją, sutarties forma turėtų atitikti projekto tikslus ir aplinkybes. Sutarties sąlygos turėtų būti parengtos taip, kad būtų sąžiningai paskirstyta su sutartimi susijusi rizika, siekiant kuo didesnio ekonominio efektyvumo ir kuo veiksmingesnio sutarties vykdymo. Šis principas turėtų būti taikomas neatsižvelgiant į tai, ar naudojamas nacionalinis, ar tarptautinis sutarties pavyzdys;

(66) kai kuriuos bendros svarbos infrastruktūros projektus gali prireikti susieti su kaimyninėmis šalimis, besirengiančiomis stoti į Sąjungą šalimis ir kitomis trečiosiomis šalimis, ir šias šalis į juos įtraukti. Pasitelkus EITP, turėtų būti paprasčiau susieti ir finansuoti tuos infrastruktūros objektus, kad būtų užtikrintas Sąjungos biudžeto vidaus ir išorės priemonių suderinamumas;

(67) kai trečiosios šalys ir trečiosiose šalyse įsisteigę subjektai dalyvauja veiksmuose, kuriais prisidedama prie bendro intereso projektų, dotacijos gali būti suteikiamos tik tuo atveju, jei tikėtina, kad veiksmas nebus adekvačiai remiamas teikiant kitų formų finansinę paramą pagal EITP arba pagal kitas Sąjungos programas;

(68) šio reglamento I priedo VII dalyje nurodyta bendroji gairė, pagal kurią Komisija turi atsižvelgti į socialinį poveikį klimatui ir aplinkai, neturėtų būti taikoma energetikos srityje, laikantis požiūrio, išdėstyto Reglamento (ES) Nr. 347/2013 4 straipsnio 4 dalyje;

([1]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

▼B

(69) telekomunikacijų sektoriuje bendroji gairė atsižvelgti į Sąjungos paramos skatinamąjį poveikį viešosioms ir privačiosioms investicijoms turėtų būti taikoma tik tai skaitmeninių paslaugų infrastruktūrai, kuria siekiama paskatinti papildomas investicijas;

(70) bendroji gairė atsižvelgti į tarpvalstybinį aspektą neturėtų būti taikoma plačiajuosčio ryšio tinklų atžvilgiu, kadangi visos investicijos į plačiajuostį ryšį, įskaitant tas, kurios įgyvendinamos valstybių narių teritorijose, padidins transeuropinių telekomunikacijų tinklų tarpusavio ryšį;

(71) Europos laisvosios prekybos asociacijos (ELPA) valstybės, kurios yra Susitarimo dėl Europos ekonominės erdvės (toliau – EEE susitarimas) šalys, veikloje pagal EITP dalyvauja pagal EEE susitarime nustatytas sąlygas. Tuo tikslu kiekvienas sektorius, kuriam taikomas šis reglamentas, turėtų būti laikomas atskira programa. ELPA valstybių dalyvavimas veikloje pagal EITP turėtų būti numatytas visų pirma telekomunikacijų srityje;

(72) transporto srityje bendro intereso projektų trečiosiose šalyse tinkamumo finansuoti pagal šį reglamentą tikslais turėtų būti naudojami Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 III priede esantys orientaciniai žemėlapiai. Trečiosiose šalyse, kurių orientacinių žemėlapių tame reglamente nepateikta, bendro intereso projektai turėtų atitikti finansavimo reikalavimus, jei vyksta tarpusavio bendradarbiavimas siekiant susitarti dėl tokių orientacinių žemėlapių;

(73) kadangi šio reglamento tikslų, būtent transeuropinių tinklų koordinavimo, plėtros ir finansavimo, valstybės narės negali deramai pasiekti, bet dėl poreikio koordinuoti tuos tikslus tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(74) dėl aiškumo Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 ([1]) turėtų būti panaikinti;

(75) šis reglamentas turėtų įsigalioti kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, kad būtų sudarytos sąlygos laiku priimti deleguotuosius aktus ir įgyvendinimo aktus, numatytus pagal šį reglamentą,

([1]) 2009 m. lapkričio 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 67/2010, nustatantis bendrąsias taisykles dėl Bendrijos finansinės paramos teikimo transeuropinių tinklų srityje (OL L 27, 2010 1 30, p. 20).

▼B

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

I ANTRAŠTINĖ DALIS

BENDROSIOS NUOSTATOS

1 SKYRIUS

Europos infrastruktūros tinklų priemonė

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo reglamentu sukuriama Europos infrastruktūros tinklų priemonė (toliau – EITP), kuria nustatomos Sąjungos finansinės paramos teikimo transeuropiniams tinklams, siekiant remti transporto, telekomunikacijų ir energetikos infrastruktūros sektorių bendro intereso projektus ir išnaudoti galimą tų sektorių sinergiją, sąlygos, metodai ir procedūros. Juo taip pat nustatomas išteklių, kurie turi būti skiriami pagal 2014–2020 m. daugiametę finansinę programą, paskirstymas.

2 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame reglamente vartojamos šios terminų apibrėžtys:

1) bendro intereso projektas – projektas, nustatytas Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 ar Reglamente (ES) Nr. 347/2013, arba Reglamente dėl transeuropinių tinklų telekomunikacijų infrastruktūros srityje gairių;

2) tarpvalstybinė atkarpa – atkarpa transporto sektoriuje, kurioje užtikrinamas dviejų valstybių narių arba valstybės narės ir kaimyninės šalies sienos abiejose pusėse esančių artimiausių miestų transporto mazgų bendro intereso projekto tęstinumas;

3) kaimyninė šalis – šalis, kuriai taikoma Europos kaimynystės politika, įskaitant strateginę partnerystę, plėtros politika, Europos ekonominės erdvės arba Europos laisvosios prekybos asociacijos šalis;

4) trečioji šalis – kaimyninė šalis ir bet kuri kita šalis, su kuria Sąjunga gali bendradarbiauti, kad pasiektų šiame reglamente numatytus tikslus;

5) darbai – sudedamųjų dalių, sistemų ir paslaugų, įskaitant programinę įrangą, pirkimas, tiekimas ir diegimas, su projektu susijusios projektavimo, statybos ir įrengimo veiklos vykdymas, įrenginių priėmimas ir projekto pradėjimas;

▼B

6) tyrimai – veikla, reikalinga rengiantis įgyvendinti projektą, pavyzdžiui, parengiamieji, kartografiniai, įgyvendinamumo, vertinimo, bandymų ir pripažinimo tyrimai (taip pat kaip programinė įranga) ir bet kokios kitos techninės paramos priemonės, įskaitant išankstinius projekto apibrėžimo, planavimo ir sprendimų dėl jo finansavimo priėmimo veiksmus, kaip antai atitinkamų vietų žvalgymas ir finansinio paketo parengimas;

7) pagalbiniai programos veiksmai – EITP lygiu visos lydimosios priemonės, būtinos jai įgyvendinti ir atskiroms konkretiems sektoriams skirtoms gairėms įgyvendinti, kaip antai paslaugos, visų pirma techninės pagalbos teikimas, įskaitant finansinių priemonių naudojimo pagalbą, taip pat parengiamoji, įgyvendinamumo, koordinavimo, stebėsenos, konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais, kontrolės, audito ir vertinimo veikla, tiesiogiai reikalinga EITP valdyti ir jos tikslams pasiekti. Tai visų pirma tyrimai, susitikimai, infrastruktūros kartografavimas, informavimas, platinimas, ryšių ir informuotumo didinimo veiksmai, išlaidos, susijusios su IT priemonėmis ir tinklais, daugiausia skirtais keistis informacija apie EITP, ir kartu visos kitos techninės ir administracinės pagalbos išlaidos, kurias patiria Komisija ir kurių gali reikėti EITP valdyti ar atskiroms konkretiems sektoriams skirtoms gairėms įgyvendinti. Pagalbiniai programos veiksmai taip pat apima veiklą, reikalingą siekiant sudaryti palankesnes sąlygas bendro intereso projektų rengimui, visų pirma valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, siekiant gauti finansavimą pagal šį reglamentą arba finansų rinkoje. Pagalbiniai programos veiksmai prireikus taip pat apima vykdomosios įstaigos, kuriai Komisija patikėjo įgyvendinti konkrečias EITP dalis, sąnaudas;

8) veiksmai – veikla, kuri, kaip nustatyta, yra finansiškai ir techniškai savarankiška, nustatytas jos įvykdymo terminas, ir kuri yra būtina bendro intereso projektui įgyvendinti;

9) finansavimo reikalavimus atitinkančios sąnaudos – sąnaudos, kaip apibrėžta Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012;

10) paramos gavėjas – valstybė narė, tarptautinė organizacija arba valstybinė ar privačioji įmonė ar įstaiga, pasirinkta Sąjungos finansinei paramai gauti pagal šį reglamentą, laikantis 17 straipsnyje nurodytoje atitinkamoje darbo programoje nustatytos tvarkos;

11) įgyvendinimo įstaiga – paramos gavėjo, t. y. valstybės narės arba tarptautinės organizacijos, atitinkamiems veiksmams įgyvendinti paskirta valstybinė arba privačioji įmonė ar įstaiga. Sprendimą dėl tokio paskyrimo savo atsakomybe priima paramos gavėjas, o jeigu dėl tokio paskyrimo būtina sudaryti pirkimo sutartį, laikomasi taikytinų Sąjungos ir nacionalinių viešojo pirkimo taisyklių;

12) visuotinis tinklas – transporto infrastruktūra, nustatyta pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II skyrių;

▼B

13) pagrindinis tinklas – transporto infrastruktūra, nustatyta pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 III skyrių;

14) pagrindinio tinklo koridoriai – priemonė, kuria sudaromos palankesnės sąlygos koordinuotai diegti pagrindinį tinklą, kaip numatyta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 IV skyriuje ir nurodyta šio reglamento priedo I dalyje pateikiamame sąraše;

15) kliūtis – transporto sektoriuje fizinė, techninė arba funkcinė kliūtis, dėl kurios sistema sutrikdoma taip, kad paveikiamas tolimojo nuotolio arba tarpvalstybinių srautų tęstinumas, ir kurią galima pašalinti sukuriant naują infrastruktūrą arba iš esmės modernizuojant esamą infrastruktūrą, kuria būtų užtikrinti svarbūs patobulinimai, kuriais būtų pašalinti pralaidumo kliūčių sukelti suvaržymai;

16) prioritetas – bet kuris iš prioritetinių elektros koridorių, prioritetinių dujų koridorių arba prioritetinių teminių sričių, nurodytų Reglamente (ES) Nr. 347/2013;

17) telematikos priemonės – priemonės, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 1315/2013;

18) energetikos infrastruktūra – infrastruktūra, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 347/2013;

19) sektorių sinergija – panašių ar vienas kitą papildančių veiksmų bent dviejuose iš transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių įgyvendinimas, kai dėl to galima optimizuoti sąnaudas arba rezultatus, sutelkus finansinius, techninius arba žmogiškuosius išteklius;

20) atskiras tinklas – valstybės narės geležinkelio tinklas arba jo dalis, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 1315/2013.

3 straipsnis

Bendrieji tikslai

EITP suteikia galimybę pagal transeuropinių tinklų politiką rengti ir įgyvendinti bendro intereso projektus transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektoriuose. Visų pirma, EITP remiamas tų bendro intereso projektų, kuriais siekiama plėtoti ir kurti naują infrastruktūrą ir paslaugas arba atnaujinti esamą transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių infrastruktūrą ir paslaugas, įgyvendinimas. Pagal šią priemonę transporto sektoriuje pirmenybė teikiama trūkstamoms jungtims. EITP taip pat prisidedama remiant Europos pridėtinę vertę turinčius ir didelę socialinę naudą teikiančius projektus, kurie negauna pakankamo rinkos finansavimo. Transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektoriuose siekiama tokių bendrųjų tikslų:

a) pagal strategiją „Europa 2020“ prisidėti prie pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo, plėtojant šiuolaikiškus ir itin efektyvius transeuropinius tinklus, kuriuos kuriant atsižvelgiama į būsimus transporto srautus, taip visai Sąjungai suteikiant naudos, susijusios su konkurencingumo pasaulinėje rinkoje ir ekonominės, socialinės

▼B

bei teritorinės sanglaudos vidaus rinkoje stiprinimu, ir sukuriant privačiosioms, viešosioms arba kartu viešosioms ir privačiosioms investicijoms palankesnę aplinką, taikant finansinių priemonių bei Sąjungos tiesioginės paramos derinį tais atvejais, kai projektams galėtų būti naudingas toks priemonių derinimas, ir tinkamai išnaudojant sektorių sinergiją.

Tai, kaip pasiekta šio tikslo, vertinama pagal privačiųjų, viešųjų arba privačiųjų ir viešųjų partneryščių investicijų į bendro intereso projektus dydį, visų pirma privačiųjų investicijų į bendro intereso projektus, įgyvendintų taikant finansines priemones pagal šį reglamentą, dydį. Ypatingas dėmesys skiriamas efektyviam viešųjų investicijų naudojimui;

b) suteikiant Sąjungai galimybę pasiekti darnaus vystymosi tikslus, be kita ko, iki 2020 m., palyginti su 1990 m. apimtimis, bent 20 % sumažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, 20 % padidinti energijos vartojimo efektyvumą ir atsinaujinančiųjų išteklių energijos dalį padidinti iki 20 %, taip padedant įgyvendinti Sąjungos priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimo vidutinio ir ilgo laikotarpio tikslus, kartu užtikrinant didesnį valstybių narių solidarumą.

4 straipsnis

Konkretiems sektoriams skirti tikslai

1. Nedarant poveikio bendriesiems 3 straipsnyje nustatytiems tikslams, EITP padedama siekti šio straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse nurodytų konkretiems sektoriams skirtų tikslų.

2. Transporto sektoriuje remiami bendro intereso projektai, nurodyti Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 7 straipsnio 2 dalyje, kuriais siekiama toliau nurodytų tikslų, kaip išsamiau apibrėžta to reglamento 4 straipsnyje:

a) pašalinti kliūtis, padidinti geležinkelių sąveikumą, sukurti trūkstamas jungtis ir visų pirma patobulinti tarpvalstybines atkarpas. Tai, kaip pasiekta šio tikslo, vertinama pagal:

(i) naujų arba patobulintų tarpvalstybinių atkarpų skaičių;

(ii) geležinkelio linijų, pritaikytų prie Europos standartinio nominalaus vėžės pločio, kuriose įdiegta ERTMS, kilometrų skaičių;

(iii) pašalintų kliūčių ir padidėjusio pajėgumo atkarpų visų rūšių transporto maršrutuose, kuriems suteiktas finansavimas pagal EITP, skaičių;

(iv) vidaus vandenų kelių tinklo ilgį pagal klasę Sąjungoje; ir

(v) geležinkelių tinklo Sąjungoje, modernizuoto pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 39 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus, ilgį;

▼B

b) užtikrinti, kad ilgainiui transporto sistemos taptų tvarios ir efektyvios, siekiant pasirengti numatomiems transporto srautams ateityje ir sudaryti galimybę mažinti visų rūšių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro pereinant prie novatoriškų mažo anglies dioksido kiekio ir efektyvaus energijos vartojimo transporto technologijų, kartu optimizuojant saugą. Tai, kaip pasiekta šio tikslo, vertinama pagal:

(i) alternatyvaus kuro tiekimo transporto priemonėms, naudojančioms kelių transporto TEN-T pagrindinį tinklą, punktų skaičių Sąjungoje;

(ii) TEN-T pagrindinio tinklo vidaus vandenų ir jūrų uostų, kuriuose įrengti alternatyvaus kuro tiekimo punktai, skaičių Sąjungoje; ir

(iii) aukų skaičiaus Sąjungos kelių tinkle sumažėjimą;

c) optimizuoti transporto rūšių integraciją bei sujungimą ir padidinti transporto paslaugų sąveikumą, užtikrinant transporto infrastruktūros prieinamumą. Tai, kaip pasiekta šio tikslo, vertinama pagal:

(i) daugiarūšių logistikos platformų, įskaitant vidaus vandenų bei jūrų uostus ir oro uostus, sujungtus su geležinkelių tinklu, skaičių;

(ii) patobulintų kelių ir geležinkelių terminalų skaičių, patobulintų arba naujų jungčių tarp uostų pasitelkiant jūrų greitkelius skaičių;

(iii) vidaus vandens kelių, kuriuose įdiegta RIS, kilometrų skaičių; ir

(iv) SESAR, VTMIS ir ITS įdiegimo kelių transporto sektoriuje lygį.

Šioje pastraipoje nurodyti rodikliai netaikomi valstybėms narėms, kuriose nėra geležinkelių tinklo arba vidaus vandenų kelių tinklo.

Tie rodikliai nėra veiksmų, kuriems skiriama parama pagal EITP, atrankos ar tinkamumo kriterijai.

Orientaciniai procentiniai dydžiai, atspindintys 5 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytų bendrų biudžeto išteklių dalį, kurie turi būti skiriami kiekvienam iš trijų transporto konkrečių tikslų, išdėstyti šio reglamento I priedo IV dalyje. Komisija nenukrypsta nuo šių orientacinių procentinių dydžių daugiau kaip 5 procentiniais punktais;

3. Energetikos sektoriuje remiami bendro intereso projektai, kuriais siekiama vieno ar kelių toliau nurodytų tikslų:

a) didinti konkurencingumą skatinant tolesnę energijos vidaus rinkos integraciją ir elektros energijos bei dujų tinklų tarpvalstybinį sąveikumą. Tai, kaip pasiekta šio tikslo, vertinama *ex post* pagal:

▼B

(i) projektų, kuriuos įgyvendinant valstybių narių tinklai veiksmingai sujungiami ir šalinami vidaus apribojimai, skaičių;

(ii) valstybių narių energetinės izoliacijos sumažinimą ar pašalinimą;

(iii) tarpvalstybinio elektros energijos perdavimo galios ir įrengtosios elektros energijos gamybos galios atitinkamose valstybėse narėse santykį procentais;

(iv) kainų konvergenciją atitinkamų valstybių narių dujų ir (arba) elektros energijos rinkose; ir

(v) dviejų atitinkamų valstybių narių, sujungtų abipusių dujų srautų jungiamosiomis linijomis, didžiausio piko poreikio vertės išraišką procentais;

b) didinti Sąjungos energijos tiekimo saugumą.

Tai, kaip pasiekta šio tikslo, vertinama *ex post* pagal:

(i) projektų, kuriuos įgyvendinant sudaroma galimybė įvairinti tiekimo šaltinius, tiekiančias šalis ir maršrutus, skaičių;

(ii) saugojimo pajėgumus didinančių projektų skaičių;

(iii) sistemos atsparumą, atsižvelgiant į tiekimo sutrikimų skaičių ir jų trukmę;

(iv) atsinaujinančiosios energijos apribojimo išvengimo dydį;

(v) izoliuotų rinkų ir įvairesnių tiekimo šaltinių sujungimą;

(vi) optimalų energetikos infrastruktūros panaudojimą;

c) prisidėti prie darnaus vystymosi ir aplinkos apsaugos, *inter alia*, integruojant atsinaujinančiųjų išteklių energiją į perdavimo tinklą ir plėtojant pažangiuosius elektros energijos tinklus ir anglies dioksido perdavimo tinklus.

Tai, kaip pasiekta šio tikslo, vertinama *ex post* pagal:

(i) elektros energijos iš atsinaujinančiųjų išteklių, perduotos iš gamybos centrų į pagrindinius vartojimo centrus ir saugyklas, kiekį;

(ii) atsinaujinančiosios energijos apribojimo išvengimo dydį;

(iii) vykdomų pažangiųjų elektros energijos tinklų projektų, kuriems suteikta parama pagal EITP, skaičių ir dėl jų įmanomą paklausos patenkinimą;

(iv) išmetamo CO_2 kiekį, kurio išvengta įgyvendinus projektus, kuriems suteikta parama pagal EITP.

▼B

Šioje dalyje nurodyti rodikliai, naudojami *ex post* vertinime, kaip pasiekta šių tikslų, nėra veiksmų, kuriems skiriama parama pagal EITP, atrankos ar tinkamumo kriterijai.

Bendro intereso projektams taikomos tinkamumo Sąjungos finansinei paramai gauti sąlygos išdėstytos Reglamento (ES) Nr. 347/2013 14 straipsnyje, o bendro intereso projektams taikomi atrankos kriterijai išdėstyti to reglamento 4 straipsnyje.

4. Telekomunikacijų sektoriuje remiami veiksmai, kuriais siekiama tikslų, nurodytų Reglamente dėl transeuropinių tinklų telekomunikacijų infrastruktūros srityje gairių.

5 straipsnis

Biudžetas

▼M2

1. 2014–2020 m. finansinis paketas EITP įgyvendinimui yra 30 442 259 000 EUR galiojančiomis kainomis. Ta suma paskirstoma taip:

a) transporto sektoriui: 24 050 582 000 EUR, iš kurių 11 305 500 000 EUR pervedama iš Sanglaudos fondo ir turi būti panaudoti pagal šį reglamentą tik valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus;

b) telekomunikacijų sektoriui: 1 041 602 000 EUR;

c) energetikos sektoriui: 5 350 075 000 EUR.

Šiomis sumomis nedaroma poveikio Tarybos reglamente (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013 ([1]) numatytam lankstumo mechanizmo taikymui.

▼B

2. Iš finansinio paketo EITP įgyvendinimui dengiamos išlaidos, susijusios su:

a) veiksmais, kuriais prisidedama prie bendro intereso projektų ir pagalbinių programos veiksmų, kaip numatyta 7 straipsnyje;

b) pagalbiniais programos veiksmais, kurie yra būtini siekiant užtikrinti perėjimą nuo EITP prie priemonių, priimtų pagal Reglamentą (EB) Nr. 680/2007, neviršijant 1 % finansinio paketo; vykdomosios įstaigos sąnaudos įskaitomos į šį viršutinės ribos dydį.

([1]) 2013 m. gruodžio 2 d. Tarybos reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 1311/2013, kuriuo nustatoma 2014–2020 m. daugiametė finansinė programa (OL L 347, 2013 12 20, p. 884).

▼B

3. Atlikus laikotarpio vidurio vertinimą, nurodytą 27 straipsnio 1 dalyje, Komisijos pasiūlymu Europos Parlamentas ir Taryba gali perkelti 1 dalyje nurodytus asignavimus tarp transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių, išskyrus 11 305 500 000 EUR sumą, kuri pervedama iš Sanglaudos fondo transporto sektoriaus projektams finansuoti valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus.

4. Metinius asignavimus tvirtina Europos Parlamentas ir Taryba, neviršydami 2014–2020 m. daugiametėje finansinėje programoje nustatytų ribų.

II SKYRIUS

Finansavimo formos ir finansinės nuostatos

6 straipsnis

Finansinės paramos formos

1. EITP įgyvendinama viena ar daugiau finansinės paramos formomis, numatytomis Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012, visų pirma dotacijomis, pirkimu ir finansinėmis priemonėmis.

2. Šio reglamento tikslais darbo programose, nurodytose 17 straipsnyje, nustatomos finansinės paramos formos, t. y. dotacijos, pirkimas ir finansinės priemonės.

3. Dalį EITP Komisija, vadovaudamasi sąnaudų ir naudos analize, gali patikėti įgyvendinti Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 58 straipsnio 1 dalies a punkte ir 62 straipsnyje nurodytoms įstaigoms, visų pirma vykdomajai įstaigai, siekiant užtikrinti EITP optimalaus valdymo ir efektyvumo transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektoriuose reikalavimus. Dalį EITP Komisija taip pat gali patikėti įgyvendinti Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 58 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytoms įstaigoms.

7 straipsnis

Tinkamumas gauti finansinę paramą ir jos sąlygos

1. Tik veiksmai, kuriais prisidedama prie bendro intereso projektų pagal reglamentus (ES) Nr. 1315/2013 ir (ES) Nr. 347/2013 bei Reglamentą dėl transeuropinių tinklų telekomunikacijų infrastruktūros srityje gairių, taip pat pagalbiniai programos veiksmai atitinka reikalavimus Sąjungos finansinei paramai gauti dotacijų, viešųjų pirkimų ir finansinių priemonių forma.

2. Transporto sektoriuje tik veiksmai, kuriais prisidedama prie bendro intereso projektų pagal Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013, ir pagalbiniai programos veiksmai atitinka reikalavimus Sąjungos finansinei paramai gauti viešųjų pirkimų ir finansinių priemonių forma pagal šį reglamentą. Tik toliau nurodyti veiksmai atitinka reikalavimus Sąjungos finansinei paramai gauti dotacijų forma pagal šį reglamentą:

▼B

a) veiksmai, kuriais kuriamas pagrindinis tinklas pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 III skyrių, įskaitant naujų technologijų ir naujovių diegimą pagal to reglamento 33 straipsnį, ir šio reglamento I priedo I dalyje nurodyti projektai bei horizontalieji prioritetai;

b) veiksmai, kuriais kuriamas visuotinis tinklas pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 II skyrių, kai tais veiksmais prisidedama prie trūkstamų jungčių kūrimo, sudaromos palankesnės sąlygos tarpvalstybiniams eismo srautams arba padedama panaikinti kliūtis, ir kai tokiais veiksmais taip pat prisidedama prie pagrindinio tinklo plėtojimo ar pagrindinio tinklo koridorių sujungimo arba kai tokiais veiksmais prisidedama prie ERTMS diegimo krovinių vežimo geležinkeliais koridorių pagrindiniuose maršrutuose, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 913/2010 priede, neviršijant viršutinės ribos, t. y. 5 % transporto sektoriui skirto finansinio paketo, kaip nurodyta šio reglamento 5 straipsnyje;

c) bendro intereso projektų tyrimai, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 8 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose;

d) tyrimai, susiję su tarpvalstybiniais prioritetiniais projektais, kaip apibrėžta Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 661/2010/ES ([1]) III priede;

e) veiksmai, kuriais remiami bendro intereso projektai, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 8 straipsnio 1 dalies a, d ir e punktuose;

f) veiksmai, kuriais diegiama transporto infrastruktūra pagrindinio tinklo transporto mazguose, įskaitant miestų transporto mazgus, kaip apibrėžta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 41 straipsnyje;

g) veiksmai, kuriais remiamos telematikos priemonių sistemos pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 31 straipsnį;

h) veiksmai, kuriais remiamos krovinių vežimo paslaugos pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 32 straipsnį;

i) veiksmai, kuriais siekiama sumažinti krovininio geležinkelių transporto keliamą triukšmą, įskaitant esamų riedmenų modifikavimą, bendradarbiaujant, be kita ko, su geležinkelių sektoriumi;

j) pagalbiniai programos veiksmai;

k) veiksmai, kuriais diegiama saugi ir patikima infrastruktūra, pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 34 straipsnį;

l) veiksmai, kuriais remiami jūrų greitkeliai, kaip numatyta Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 21 straipsnyje.

Su transportu susiję veiksmai, atliekami tarpvalstybinėje atkarpoje ar jos dalyje, atitinka reikalavimus Sąjungos finansinei paramai gauti tik tuo atveju, jei atitinkamos valstybės narės arba atitinkamos valstybės narės ir trečiosios šalys yra raštu sudariusios susitarimą dėl tarpvalstybinės atkarpos užbaigimo.

([1]) 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 661/2010/ES dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 204, 2010 8 5, p. 1).

▼B

3. Energetikos sektoriuje visi veiksmai, kuriais įgyvendinami tie bendro intereso projektai, kurie yra susiję su šio reglamento I priedo II dalyje nurodytais prioritetiniais koridoriais bei sritimis ir kurie atitinka Reglamento (ES) Nr. 347/2013 14 straipsnyje nustatytas sąlygas, taip pat pagalbiniai programos veiksmai atitinka reikalavimus Sąjungos finansinei paramai gauti finansinių priemonių, pirkimo ir dotacijų forma pagal šį reglamentą.

Kad būtų galima kuo veiksmingiau panaudoti Sąjungos biudžetą, taip sustiprinant Sąjungos finansinės paramos didinamąjį poveikį, teikdama finansinę paramą atitinkamais atvejais Komisija skiria prioritetą paramai finansinių priemonių forma, atsižvelgdama į paklausą rinkoje, kartu laikydamasi finansinių priemonių naudojimui nustatytos viršutinės ribos pagal 14 straipsnio 2 dalį ir 21 straipsnio 4 dalį.

4. Telekomunikacijų sektoriuje visi veiksmai, kuriais įgyvendinami bendro intereso projektai ir pagalbiniai programos veiksmai, kurie nustatyti Reglamente dėl transeuropinių tinklų telekomunikacijų infrastruktūros srityje gairių, ir kurie atitinka tinkamumo kriterijus, nustatytus pagal tą reglamentą, atitinka reikalavimus Sąjungos finansinei paramai gauti pagal šį reglamentą:

a) bendrosios paslaugos, pagrindinių paslaugų platformos ir pagalbiniai programos veiksmai finansuojami dotacijomis ir (arba) pirkimu;

b) plačiajuosčio ryšio tinklų srities veiksmai finansuojami taikant finansines priemones.

5. Veiksmai, kuriais užtikrinama sektorių sinergija ir kuriais prisidedama prie bendro intereso projektų, atitinkantys finansavimo reikalavimus bent pagal du 2 straipsnio 1 punkte nurodytus reglamentus, atitinka reikalavimus finansinei paramai pagal šį reglamentą gauti kvietimų teikti pasiūlymus, kaip nurodyta 17 straipsnio 7 dalyje, dėl kelių sektorių atveju, tik jei tokio veiksmo komponentus ir sąnaudas galima aiškiai atskirti pagal sektorius, kaip apibrėžta šio straipsnio 2, 3 ir 4 dalyse.

III SKYRIUS

Dotacijos

8 straipsnis

Dotacijų formos ir finansavimo reikalavimus atitinkančios sąnaudos

1. Dotacijos pagal šį reglamentą gali būti teikiamos bet kuria iš Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 nurodytų formų.

Šio reglamento17 straipsnyje nurodytose darbo programose nustatomos dotacijų, kurios gali būti naudojamos atitinkamiems veiksmams finansuoti, formos.

2. Nedarant poveikio Reglamentui (ES, Euratomas) Nr. 966/2012, veiksmų, susijusių su projektais, įtrauktais į pirmąją daugiametę darbo programą ir metines darbo programas, išlaidos gali būti tinkamos finansuoti nuo 2014 m. sausio 1 d.

▼B

3. Tinkamos finansuoti gali būti tik valstybėse narėse patirtos išlaidos, išskyrus atvejus, kai bendro intereso projektas apima ir vienos ar kelių trečiųjų šalių teritoriją, ir jeigu veiksmas yra būtinas atitinkamo projekto tikslams pasiekti.

4. Tinkamos finansuoti gali būti visos su įranga ir infrastruktūra susijusios išlaidos, kurias paramos gavėjas laiko kapitalo išlaidomis.

5. Tinkamos finansuoti gali būti išlaidos, susijusios su aplinkos apsaugos srities tyrimais ir atitiktimi atitinkamiems Sąjungos teisės aktams.

6. Su žemės pirkimu susijusios išlaidos nėra finansavimo reikalavimus atitinkančios sąnaudos, išskyrus lėšas, pervestas iš Sanglaudos fondo transporto sektoriuje pagal reglamentą, kuriuo nustatomos Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo, Sanglaudos fondo, Europos žemės ūkio fondo kaimo plėtrai ir Europos jūros reikalų ir žuvininkystės fondo bendros nuostatos bei Europos regioninės plėtros fondui, Europos socialiniam fondui ir Sanglaudos fondui taikytina bendroji nuostata.

7. Į finansavimo reikalavimus atitinkančias sąnaudas įtraukiamas pridėtinės vertės mokestis (PVM) pagal Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 126 straipsnio 3 dalies c punktą.

Iš Sanglaudos fondo pervestai 11 305 000 000 EUR sumai, kuri turi būti naudojama valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, taikomos PVM atitikimo finansavimo reikalavimams taisyklės, kurios taikomos Sanglaudos fondui, nurodytos reglamente, kuriuo nustatomos Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo, Sanglaudos fondo, Europos žemės ūkio fondo kaimo plėtrai ir Europos jūros reikalų ir žuvininkystės fondo bendros nuostatos bei Europos regioninės plėtros fondui, Europos socialiniam fondui ir Sanglaudos fondui taikytina bendroji nuostata.

8. Paramos gavėjų patirtų sąnaudų atitikties finansavimo reikalavimams taisyklės taikomos *mutatis mutandis* įgyvendinimo įstaigų patirtoms sąnaudomis.

9 straipsnis

Dalyvavimo sąlygos

1. Pasiūlymus teikia viena ar kelios valstybės narės, arba, atitinkamoms valstybėms narėms sutikus, tarptautinės organizacijos, bendros įmonės arba valstybėse narėse įsteigtos valstybinės arba privačios įmonės arba įstaigos.

2. Pasiūlymus gali teikti juridinio asmens statuso pagal taikytiną nacionalinę teisę neturintys subjektai, jeigu jų atstovai gali jų vardu prisiimti teisinius įsipareigojimus ir pateikia Sąjungos finansinių interesų apsaugos garantiją, prilygstančią juridinių asmenų teikiamai garantijai.

3. Fizinių asmenų pateikti pasiūlymai nėra atitinkantys finansavimo reikalavimus.

▼B

4. Jeigu tai yra būtina konkretaus bendro intereso projekto tikslams pasiekti ir jei jų dalyvavimas tinkamai pagrįstas, veiksmuose, kuriais prisidedama prie bendro intereso projektų, gali dalyvauti trečiosios šalys ir trečiosiose šalyse įsteigti subjektai.

Jie negali gauti finansinės paramos pagal šį reglamentą, išskyrus atvejus, kai tai būtina konkretaus bendro intereso projekto tikslams pasiekti.

5. 17 straipsnyje nurodytose daugiametėse ir metinėse darbo programose gali būti numatytos papildomos specialios pasiūlymų teikimo taisyklės.

10 straipsnis

Finansavimo normos

1. Išskyrus Reglamente (ES) Nr. 966/2012 nurodytus atvejus, pasiūlymai atrenkami remiantis kvietimais teikti pasiūlymus, remiantis šio reglamento 17 straipsnyje nurodytomis darbo programomis.

2. Transporto sektoriuje Sąjungos finansinės paramos suma neviršija:

a) dotacijų tyrimams atveju – 50 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

b) dotacijų darbams atveju:

i) geležinkelių ir kelių tinklams valstybių narių, kurių teritorijoje nėra geležinkelių tinklo, atveju arba valstybių narių arba jų dalių, kuriose yra izoliuotas tinklas ir nėra tolimojo susisiekimo krovininio geležinkelių transporto, atveju:20 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų; finansavimo norma gali būti padidinta iki 30 % veiksmams, kuriais siekiama pašalinti kliūtis, ir iki 40 % veiksmams, susijusiems su tarpvalstybinėmis atkarpomis, ir veiksmams, kuriais didinamas geležinkelių sąveikumas;

ii) vidaus vandens keliams: 20 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų; finansavimo norma gali būti padidinta iki 40 % veiksmams, kuriais siekiama pašalinti kliūtis, ir iki 40 % veiksmams, susijusiems su tarpvalstybinėmis atkarpomis;

iii) sausumos transportui, jungtims iki daugiarūšių logistikos platformų, įskaitant jungtis iki vidaus vandenų ir jūrų uostų ir oro uostų, ir jų plėtojimui, taip pat uostų plėtojimui – 20 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

iv) veiksmams, kuriais siekiama sumažinti krovininio geležinkelių transporto keliamą triukšmą, įskaitant esamų riedmenų modifikavimą – 20 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų ir neviršijant bendros viršutinės ribos, kuri sudaro 1 % 5 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytų biudžeto išteklių;

▼B

v) geresnei neįgaliųjų prieigai prie transporto infrastruktūros – 30 % finansavimo reikalavimus atitinkančių pritaikymo darbų sąnaudų, bet kuriuo atveju neviršijant 10 % visų finansavimo reikalavimus atitinkančių darbų sąnaudų;

vi) veiksmams, kuriais remiamos naujos visų transporto rūšių technologijos ir inovacijos – 20 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

vii) veiksmams, kuriais remiamos tarpvalstybinės kelių atkarpos – 10 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

c) dotacijų telematikos priemonių sistemoms ir paslaugoms atveju:

i) ERTMS, SESAR, RIS ir VTMIS sausumos elementams – 50 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

ii) kelių sektoriaus ITS sausumos elementams – 20 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

iii) ERTMS riedmenų komponentams – 50 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

iv) SESAR, RIS, VTMIS ir kelių sektoriaus ITS riedmenų komponentams – 20 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų, neviršijant bendros viršutinės ribos, kuri sudaro 5 % 5 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytų biudžeto išteklių;

v) veiksmams, kuriais remiamas jūrų greitkelių plėtojimas – 30 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų.

Komisija sudaro palankias sąlygas plėtoti su jūrų greitkeliais susijusius projektus su trečiosiomis šalimis;

vi) i–iv papunkčiuose nenurodytoms telematikos priemonių sistemoms, krovinių vežimo paslaugoms ir saugioms stovėjimo aikštelėms pagrindiniame kelių tinkle – 20 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų.

3. Energetikos sektoriuje Sąjungos finansinės paramos suma negali viršyti 50 % tyrimų ir (arba) darbų finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų. Finansavimo normos gali būti padidintos iki ne daugiau kaip 75 % veiksmams, kuriais, remiantis Reglamento (ES) Nr. 347/2013 14 straipsnio 2 dalyje nurodytais įrodymais, regiono arba Sąjungos lygmeniu užtikrinamas didelis tiekimo saugumas, didinamas Sąjungos solidarumas arba kurie susiję su itin naujoviškais sprendimais.

4. Telekomunikacijų sektoriuje Sąjungos finansinės paramos suma neviršija:

a) bendrųjų paslaugų srities veiksmams – 75 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų;

b) horizontaliesiems veiksmams (įskaitant infrastruktūros kartografavimą, porinį bendradarbiavimą ir techninę pagalbą) – 75 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų.

▼B

Pagrindinių paslaugų platformos paprastai finansuojamos pirkimu. Išimtiniais atvejais jos gali būti finansuojamos dotacija, kuria padengiama iki 100 % finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų, nedarant poveikio bendro finansavimo principui.

5. Finansavimo normos gali būti padidintos iki 10 procentinių punktų, palyginti su 2, 3 ir 4 dalyse numatytais procentiniais dydžiais, veiksmams, kuriais užtikrinama bent dviejų sektorių, kuriems taikoma EITP, sinergija. Šis padidinimas netaikomas 11 straipsnyje nurodytoms finansavimo normoms.

6. Pasirinktiems veiksmams teiktinos finansinės paramos suma moduliuojama pagal kiekvieno projekto sąnaudų ir naudos analizę, Sąjungos biudžeto išteklių prieinamumą ir poreikį kuo labiau didinti Sąjungos finansavimo sverto efektą.

11 straipsnis

Specialūs kvietimai, susiję su lėšomis, pervedamomis iš Sanglaudos fondo transporto sektoriuje

1. Dėl 11 305 000 000 EUR sumos, pervedamos iš Sanglaudos fondo, kuri turi būti naudojama tik valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, skelbiami specialūs kvietimai projektams, kuriais kuriamas pagrindinis tinklas, arba I priedo I dalyje nurodytiems projektams ir horizontaliesiems prioritetams tik valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus.

2. Pagal šį reglamentą transporto sektoriui taikytinos taisyklės taikomos tokiems specialiems kvietimams. Iki 2016 m. gruodžio 31 d. vykdant finansavimo reikalavimus atitinkančių projektų atranką atsižvelgiama į nacionalinius asignavimus pagal Sanglaudos fondo sistemą. Nuo 2017 m. sausio 1 d. EITP pervestos lėšos, kurios nebuvo skirtos transporto infrastruktūros projektui, yra prieinamos visoms valstybėms narėms, atitinkančioms finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, transporto infrastruktūros projektams finansuoti pagal šį reglamentą.

3. Siekiant remti valstybes nares, atitinkančias finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, kurios gali susidurti su problemomis kurdamos pakankamai parengtus ir (arba) kokybiškus bei pakankamą Sąjungos pridėtinę vertę turinčius projektus, išskirtinis dėmesys skiriamas pagalbiniams programos veiksmams, kuriais siekiama stiprinti institucinius pajėgumus ir didinti I priedo I dalyje nurodytų su projektų rengimu ir įgyvendinimu susijusių viešojo administravimo įstaigų bei viešųjų paslaugų efektyvumą. Siekdama užtikrinti kuo didesnį pervestų lėšų panaudojimą visose valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, Komisija gali skelbti papildomus kvietimus.

4. Iš Sanglaudos fondo pervesta 11 305 000 000 EUR suma gali būti naudojama numatant, kad biudžeto ištekliai skiriami finansinėms priemonėms pagal šį reglamentą tik nuo 2017 m. sausio 1 d. Nuo tos datos iš Sanglaudos fondo pervesta 11 305 000 000 EUR suma gali būti naudojama numatant, kad biudžeto ištekliai skiriami projektams, kurių atžvilgiu įgaliotieji subjektai jau yra prisiėmę sutartinius įsipareigojimus.

▼B

5. Nepaisant 10 straipsnio, 11 305 000 000 EUR sumai, pervedamai iš Sanglaudos fondo, kuri turi būti naudojama tik valstybėse narėse, atitinkančiose finansavimo iš Sanglaudos fondo reikalavimus, taikomos Sanglaudos fondui taikomos maksimalios finansavimo normos, kaip nurodyta reglamente, kuriuo nustatomos Europos regioninės plėtros fondo, Europos socialinio fondo, Sanglaudos fondo, Europos žemės ūkio fondo kaimo plėtrai ir Europos jūros reikalų ir žuvininkystės fondo bendros nuostatos bei Europos regioninės plėtros fondui, Europos socialiniam fondui ir Sanglaudos fondui taikytina bendroji nuostata, o lėšos skiriamos:

a) veiksmams dotacijų tyrimams atveju;

b) veiksmams dotacijų darbams atveju:

i) geležinkeliams ir vidaus vandens keliams;

ii) veiksmams, kuriais remiamos tarpvalstybinės kelių atkarpos, o valstybių narių, kurių teritorijoje nėra geležinkelių tinklų, atveju – TEN-T kelių tinklas;

iii) veiksmams, susijusiems su sausumos transportu – jungtims iki daugiarūšių logistikos platformų, įskaitant jungtis iki vidaus vandenų ir jūrų uostų ir oro uostų, ir jų, įskaitant automatinius vėžės pločio keitimo įrenginius, plėtojimui ir uostų, be kita ko, ledlaužių pajėgumų, plėtojimui, taip pat sujungimo taškams, daugiausia dėmesio skiriant geležinkelių jungtims, išskyrus valstybes nares, kurių teritorijoje nėra geležinkelių tinklų;

c) veiksmams dotacijų telematikos priemonių sistemoms ir paslaugoms atveju:

i) ERTMS, RIS, VTMIS, SESAR ir ITS kelių transporto sektoriuje;

ii) kitoms telematikos priemonių sistemoms;

iii) veiksmams, kuriais remiamas jūrų greitkelių plėtojimas;

d) veiksmams dotacijų, kuriomis remiamos naujos visų transporto rūšių technologijos ir inovacijos, atveju.

12 straipsnis

Dotacijos atšaukimas, sumažinimas, sustabdymas ir nutraukimas

1. Išskyrus tinkamai pagrįstus atvejus, Komisija atšaukia finansinę paramą, suteiktą tyrimams, nepradėtiems per vienus metus nuo paramos teikimo sąlygose nustatytos pradžios dienos arba per dvejus metus nuo minėtosios dienos visų kitų veiksmų, kurie atitinka finansinės paramos skyrimo reikalavimus pagal šį reglamentą, atveju.

▼B

2. Komisija gali sustabdyti, sumažinti, susigrąžinti arba nutraukti finansinę paramą Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 nustatytomis sąlygomis arba įvertinusi projekto pažangą, visų pirma jeigu smarkiai vėluojama įgyvendinti veiksmą.

3. Komisija gali prašyti grąžinti visą suteiktą finansinę paramą arba jos dalį, jeigu veiksmas, kuriam suteikta finansinė parama, nebaigiamas įgyvendinti per dvejus metus nuo paramos teikimo sąlygose nustatytos užbaigimo dienos.

4. Prieš priimdama bet kurį iš šio straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse nurodytų sprendimų, Komisija išsamiai ištiria atitinkamą atvejį, savo veiksmus derindama su įstaigomis, atitinkamai nurodytomis 6 straipsnio 3 dalyje, ir konsultuojasi su atitinkamais paramos gavėjais, kad jie per pagrįstą terminą galėtų pateikti savo pastabas. Atlikusi laikotarpio vidurio vertinimą, Komisija praneša Europos Parlamentui ir Tarybai apie visus sprendimus, priimtus tvirtinant metines darbo programas pagal 17 straipsnį.

IV SKYRIUS

Pirkimas

13 straipsnis

Pirkimas

1. Komisijai arba vienai iš 6 straipsnio 3 dalyje nurodytų įstaigų savo vardu arba kartu su valstybėmis narėmis vykdant viešojo pirkimo procedūras gali būti:

a) numatytos konkrečios sąlygos, pavyzdžiui, perkamos veiklos vykdymo vieta, jeigu tokios sąlygos pateisinamos dėl veiksmų tikslų ir jeigu tokiomis sąlygomis nepažeidžiami Sąjungos ir nacionaliniai viešojo pirkimo principai;

b) leidžiama pagal tą pačią procedūrą sudaryti kelias sutartis („sutarčių sudarymas su keliais tiekėjais“).

2. Jeigu tai tinkamai pagrįsta ir būtina veiksmams įgyvendinti, 1 dalis taip pat gali būti taikoma dotacijų gavėjų vykdomoms pirkimo procedūroms.

V SKYRIUS

Finansinės priemonės

14 straipsnis

Finansinių priemonių rūšys

1. Finansinės priemonės, sukurtos pagal Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 VIII antraštinę dalį, gali būti naudojamos, kad būtų sudarytos geresnės galimybės gauti finansavimą subjektams, įgyvendinantiems veiksmus, kuriais prisidedama prie bendro intereso projektų,

▼B

kaip apibrėžta reglamentuose (ES) Nr. 1315/2013 ir (ES) Nr. 347/2013 bei Reglamente dėl transeuropinių tinklų telekomunikacijų infrastruktūros srityje gairių, ir padedama pasiekti jų tikslus. Šios finansinės priemonės grindžiamos *ex ante* rinkos trūkumų arba nepakankamai optimalaus investavimo atvejų bei investicijų poreikių vertinimais. Pagrindiniai kiekvienos finansinės priemonės įgyvendinimo sąlygos ir procedūros nustatytos šio reglamento I priedo III dalyje.

▼M2

2. Bendro įnašo iš Sąjungos bendrojo biudžeto finansinėms priemonėms dydis neviršija 8,4 % bendro EITP finansinio paketo, kaip nurodyta 5 straipsnio 1 dalyje.

▼B

3. Visos Reglamentu (EB) Nr. 680/2007 nustatytos finansinės priemonės ir rizikos pasidalijimo priemonė projektų obligacijoms, nustatyta Sprendimu Nr. 1639/2006/EB, jei taikytina ir iš anksto įvertinus, gali būti sujungtos su priemonėmis, numatytomis pagal šį reglamentą.

Sujungus projektų obligacijas 2013 m. antrąjį pusmetį pateikiama tarpinė ataskaita, kaip nustatyta Reglamente (EB) Nr. 680/2007 ir Sprendime Nr. 1639/2006/EB. Projektų obligacijų iniciatyva įgyvendinama laipsniškai, taikant 230 mln. EUR viršutinę ribą 2014 ir 2015 m. Visapusiškai įgyvendinant iniciatyvą, 2015 m. atliekamas nepriklausomas visapusiškas įvertinimas, kaip numatyta Reglamente (EB) Nr. 680/2007 ir Sprendime Nr. 1639/2006/EB. Atsižvelgdama į tą vertinimą ir visas galimybes, Komisija apsvarsto galimybę siūlyti tinkamus reguliavimo pakeitimus, įskaitant teisės aktų pakeitimus, ypač jei numatoma nepakankama paklausa rinkoje arba jei atsiranda pakankamų alternatyvių ilgalaikio skolos finansavimo šaltinių.

4. Gali būti naudojamos tokios finansinės priemonės:

a) nuosavo kapitalo priemonės, pavyzdžiui, investiciniai fondai, daug dėmesio skiriant rizikos kapitalo teikimui veiksmams, kuriais prisidedama prie bendro intereso projektų;

b) paskolos ir (arba) garantijos, pasitelkus rizikos pasidalijimo priemones, įskaitant projektų obligacijų, kuriomis remiami atskiri projektai ar projektų rinkiniai ir kurias savo lėšomis išleidžia finansų įstaiga, kredito vertės didinimo mechanizmas, Sąjungai prisidedant prie atidėjinių ir (arba) kapitalo paskirstymo.

15 straipsnis

Finansinės paramos teikimo pasitelkiant finansines priemones sąlygos

1. Veiksmai, remiami finansinėmis priemonėmis, atrenkami atsižvelgiant į parengties lygį ir siekiant sektorių diversifikavimo pagal 3 ir 4 straipsnius, ir kad būtų užtikrinta geografinė pusiausvyra tarp valstybių narių. Jie turi:

▼B

a) teikti Europos pridėtinę vertę;

b) atitikti strategijos „Europa 2020“ tikslus;

c) turėti sverto poveikį Sąjungos paramos atžvilgiu, t. y. jais turi būti siekiama sutelkti visuotines investicijas, didesnes už Sąjungos įnašą, pagal iš anksto apibrėžtus rodiklius.

2. Sąjunga, bet kuri valstybė narė ir kiti investuotojai gali teikti finansinę paramą, kuria papildomos naudojant finansines priemones gautos lėšos, jeigu Komisija sutinka su veiksmų tinkamumo finansuoti kriterijų ir (arba) priemonės investicijų strategijos pakeitimais, kurie gali būti būtini dėl papildomo įnašo.

3. Finansinėmis priemonėmis siekiama stiprinti Sąjungos išlaidų didinamąjį poveikį, pritraukiant papildomus išteklius iš privačiųjų investuotojų. Jos gali duoti priimtiną grąžą kitų partnerių ar investuotojų tikslams pasiekti, kartu siekiant išsaugoti Sąjungos biudžeto teikiamų lėšų vertę.

4. Šiame reglamente nustatytos finansinės priemonės gali būti derinamos su dotacijomis, finansuojamomis iš Sąjungos biudžeto.

5. Komisija 17 straipsnyje nurodytose darbo programose gali nustatyti papildomas sąlygas, atsižvelgdama į konkrečius transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių poreikius.

16 straipsnis

Veiksmai trečiosiose šalyse

Parama veiksmams trečiosiose šalyse gali būti teikiama pasitelkiant finansines priemones, jeigu tų veiksmų reikia bendro intereso projektui įgyvendinti.

VI SKYRIUS

Programavimas, įgyvendinimas ir kontrolė

17 straipsnis

Daugiametės ir (arba) metinės darbo programos

1. Komisija įgyvendinimo aktais tvirtina daugiametes ir metines darbo programas kiekvienam iš šių sektorių – transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektoriams. Komisija taip pat gali patvirtinti daugiametes ir metines darbo programas, apimančias daugiau negu vieną sektorių. Šie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 25 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

2. Komisija daugiametes darbo programas peržiūri bent laikotarpio viduryje. Prireikus Komisija daugiametę darbo programą patikslina įgyvendinimo aktu. Šie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 25 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

▼B

3. Komisija transporto sektoriaus daugiametes darbo programas tvirtina bendro intereso projektams, išvardytiems I priedo I dalyje.

Finansinio paketo dydis yra 80–85 % 5 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytų biudžeto išteklių.

I priedo I dalyje išsamiai išdėstyti projektai nėra privalomi valstybėms narėms priimant su programavimu susijusius sprendimus. Sprendimas įgyvendinti tuos projektus yra valstybių narių kompetencija ir priklauso nuo viešojo finansavimo pajėgumų ir nuo jų socialinio bei ekonominio gyvybingumo, vadovaujantis Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 7 straipsniu.

4. Komisija tvirtina transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių metines darbo programas į daugiametes darbo programas neįtrauktiems bendro intereso projektams.

5. Komisija, tvirtindama daugiametes ir sektorių metines darbo programas, atrankos ir skyrimo kriterijus nustato laikydamasi tikslų ir prioritetų, nustatytų šio reglamento 3 ir 4 straipsniuose, taip pat reglamentuose (ES) Nr. 1315/2013 ir (ES) Nr. 347/2013 arba Reglamente dėl transeuropinių tinklų telekomunikacijų infrastruktūros srityje gairių. Nustatydama skyrimo kriterijus, Komisija atsižvelgia į šio reglamento I priedo V dalyje išdėstytas bendrąsias gaires.

6. Energetikos sektoriuje pirmose dviejose metinėse darbo programose prioritetinės galimybės teikiamos bendro intereso projektams ir susijusiems veiksmams, kuriais siekiama panaikinti energetinę izoliaciją ir pašalinti energetines kliūtis, taip pat baigti kurti energijos vidaus rinką.

7. Darbo programos koordinuojamos siekiant išnaudoti transporto, energetikos ir telekomunikacijų sektorių sinergiją, visų pirma tokiose srityse, kaip pažangieji energijos tinklai, elektrinis judumas, intelektinės ir tausios transporto sistemos, bendros judėjimo teisės arba infrastruktūros sujungimas. Komisija patvirtina bent vieną kvietimą teikti pasiūlymus dėl kelis sektorius apimančių veiksmų, kurie atitinka finansavimo reikalavimus pagal 7 straipsnio 5 dalį, ir kiekvienam sektoriui nustato finansinės paramos sumą, nustatytą atsižvelgiant į kiekvieno sektoriaus finansavimo reikalavimus atitinkančių sąnaudų, patirtų vykdant veiksmus, kurie yra atrinkti finansinei paramai pagal EITP gauti, santykinę dalį.

18 straipsnis

Sąjungos finansinės paramos teikimas

1. Kiekvieną kartą paskelbus kvietimą teikti pasiūlymus, remiantis daugiamete arba metine darbo programa, kaip nurodyta 17 straipsnyje, laikydamasi 25 straipsnyje nurodytos nagrinėjimo procedūros, Komisija nusprendžia, kokią finansinės paramos sumą suteikti atrinktiems projektams ar jų dalims. Komisija nustato jų įgyvendinimo sąlygas ir būdus.

▼B

2. Apie suteiktiną finansinę paramą Komisija informuoja paramos gavėjus ir atitinkamas valstybes nares.

19 straipsnis

Metinės dalys

Komisija gali biudžetinius įsipareigojimus padalyti į metines dalis. Tokiu atveju ji patvirtina metines dalis, atsižvelgdama į veiksmų, kuriems skiriama finansinė parama, pažangą, jų numatomus poreikius ir turimą biudžetą.

Dotacijų gavėjams, atitinkamoms valstybėms narėms ir, jei taikytina finansinėms priemonėms, atitinkamoms finansų įstaigoms Komisija pateikia patvirtintų metinių dalių orientacinį tvarkaraštį.

20 straipsnis

Metinių asignavimų perkėlimas į kitą laikotarpį

Finansinių metų, kuriems skirti asignavimai, pabaigoje nepanaudoti asignavimai perkeliami į kitą laikotarpį pagal Reglamentą (ES) Nr. 966/2012.

21 straipsnis

Deleguotieji aktai

1. Gavus atitinkamos (-ų) valstybės (-ių) narės (-ių) pritarimą, kaip numatyta SESV 172 straipsnio antroje pastraipoje, Komisijai pagal šio reglamento 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl šio reglamento I priedo I dalies pakeitimų, siekiant atsižvelgti į kintančius transeuropinių tinklų finansavimo prioritetus ir į pokyčius, susijusius su bendro intereso projektais, nurodytais Reglamente (ES) Nr. 1315/2013. Iš dalies keisdama šio reglamento I priedo I dalį, Komisija užtikrina:

a) didelę tikimybę, kad bendro intereso projektai pagal Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 bus visiškai arba iš dalies įgyvendinti pagal 2014–2020 m. daugiametę finansinę programą;

b) kad pakeitimai atitiktų šio reglamento 7 straipsnyje išdėstytus tinkamumo kriterijus;

c) kiek tai susiję su šio reglamento I priedo I dalimi, kad visose atkarpose būtų įtraukti infrastruktūros projektų, kuriems įgyvendinti reikės įtraukti į daugiametę darbo programą pagal šio reglamento 17 straipsnio 3 dalį, nekeičiant pagrindinio tinklo koridorių išdėstymo.

▼B

2. Komisijai pagal šio reglamento 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamos šio reglamento I priedo III dalyje išdėstytos pagrindinės sąlygos ir procedūros, reglamentuojančios Sąjungos įnašą kiekvienos finansinės priemonės, sukurtos remiantis skolos arba nuosavo kapitalo pagrindu, kaip nurodyta šio reglamento I priedo III dalyje, atsižvelgiant į tarpinės ataskaitos rezultatus ir remiantis pagal Sprendimą Nr. 1639/2006/EB ir Reglamentu (ES) Nr. 680/2007 įsteigtos strategijos „Europa 2020“ projektų obligacijų iniciatyvos bandomojo etapo visapusiško nepriklausomo vertinimo rezultatais, taip pat siekiant atsižvelgti į kintančias rinkos sąlygas, kad būtų optimizuotas finansinių priemonių pagal šį reglamentą planavimas ir įgyvendinimas.

Pirmoje pastraipoje nurodytais atvejais iš dalies keisdama šio reglamento I priedo III dalį, Komisija visada užtikrina, kad:

a) pakeitimai būtų daromi laikantis Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 nustatytų reikalavimų, įskaitant to reglamento 140 straipsnio 2 dalies f punkte nurodytą *ex ante* įvertinimą, ir

b) būtų daromi tik šie daliniai pakeitimai:

i) šio reglamento I priedo III dalies I skirsnio 1 punkto a ir b papunkčiuose nurodytos subordinuotos skolos finansavimo ribinio dydžio pakeitimas, siekiant sektorių diversifikavimo ir geografinės pusiausvyros tarp valstybių narių pagal 15 straipsnį;

ii) šio reglamento I priedo III dalies I skirsnio 1 punkto a papunktyje nurodytos pirmaeilės skolos finansavimo ribinės vertės pakeitimas, siekiant sektorių diversifikavimo ir geografinės pusiausvyros tarp valstybių narių pagal 15 straipsnį;

iii) derinimas su kitais finansavimo šaltiniais, kaip nurodyta I priedo III dalies I skirsnio 3 punkte ir II skirsnio 3 punkte;

iv) įgaliotųjų subjektų atrinkimas, kaip nurodyta I priedo III dalies I skirsnio 4 punkte ir II skirsnio 4 punkte; ir

v) kainų nustatymas, rizikos ir pajamų pasidalijimas, kaip nurodyta I priedo III dalies I skirsnio 6 punkte ir II skirsnio 6 punkte.

3. Vadovaujantis 3 straipsnyje išdėstytais bendraisiais tikslais bei 4 straipsnio 2 dalyje nurodytais konkretiems sektoriams skirtais tikslais, transporto sektoriuje Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais nustatomi išsamūs finansavimo prioritetai, kurie EITP įgyvendinimo laikotarpiu turi atsispindėti 17 straipsnyje nurodytoje darbo programose finansavimo reikalavimus pagal 7 straipsnio 2 dalį atitinkančių veiksmų atžvilgiu. Komisija deleguotąjį aktą priima iki 2014 m. gruodžio 22 d..

▼M2

4. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais 14 straipsnio 2 dalyje nustatyta viršutinė riba padidinama iki 10 proc., jei laikomasi šių sąlygų:

▼M2

i) 2015 m. atlikto projektų obligacijų iniciatyvos bandomojo etapo vertinimo rezultatai yra teigiami ir

ii) finansinių priemonių paklausa viršija 6,5 proc., vertinant su projektu susijusius sutartinius įsipareigojimus.

▼B

5. Tais atvejais, kai nuo konkrečiam transporto tikslui skirto lėšų dydžio būtina nukrypti daugiau kaip penkiais procentiniais punktais, Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami I priedo IV dalyje nustatyti orientaciniai procentiniai dydžiai.

6. Komisijai pagal 26 straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiamas I priedo V dalyje pateiktas bendrųjų gairių, kuriomis turi būti vadovaujamasi nustatant paramos skyrimo kriterijus, sąrašas, siekiant atsižvelgti į šio reglamento laikotarpio vidurio vertinimo rezultatus arba įgyvendinant šį reglamentą padarytas išvadas. Tai atliekama tokiu būdu, kuris suderinamas su atitinkamomis sektoriams skirtomis gairėmis.

22 straipsnis

Paramos gavėjų ir valstybių narių atsakomybė

Pagal atitinkamą savo atsakomybės sritį ir nedarydami poveikio pagal dotacijoms taikomas sąlygas paramos gavėjams tenkantiems įpareigojimams, paramos gavėjai ir valstybės narės deda visas pastangas, kad įgyvendintų bendro intereso projektus, kuriems skirta Sąjungos finansinė parama pagal šį reglamentą.

Valstybės narės, glaudžiai bendradarbiaudamos su Komisija, vykdo projektų techninę stebėseną bei finansinę kontrolę ir patvirtina, kad išmokėtos sumos, išlaidoms, patirtoms vykdant projektus ar jų dalis, padengti ir kad išmokėjimas buvo vykdomas laikantis atitinkamų taisyklių. Valstybės narės gali prašyti, kad Komisija dalyvautų atliekant patikras vietoje ir inspektavimus.

Valstybės narės, prireikus taikydamos interaktyvias geografines ir techninės informacines sistemas, kasmet praneša Komisijai apie bendro intereso projektų įgyvendinimo pažangą ir šiuo tikslu padarytas investicijas, įskaitant kovos su klimato kaita srities tikslams pasiekti panaudotą paramos sumą. Tuo remdamasi, Komisija viešai paskelbia ir bent kartą per metus atnaujina informaciją apie konkrečius projektus, vykdomus pagal EITP.

23 straipsnis

Atitiktis Sąjungos politikai ir Sąjungos teisei

Pagal šį reglamentą finansuojami tik Sąjungos teisę ir atitinkamą Sąjungos politiką atitinkantys veiksmai.

▼B

24 straipsnis

Sąjungos finansinių interesų apsauga

1. Komisija imasi atitinkamų priemonių, kuriomis būtų užtikrinta, kad, įgyvendinant pagal šį reglamentą finansuojamus veiksmus, būtų apsaugoti Sąjungos finansiniai interesai, taikant prevencines kovos su sukčiavimu, korupcija ir kitokia neteisėta veika priemones, atliekant veiksmingus patikrinimus ir, jei nustatoma pažeidimų, susigrąžinant nepagrįstai sumokėtas sumas ir prireikus taikant veiksmingas, proporcingas ir atgrasomas administracines ir finansines sankcijas.

2. Komisija arba jos atstovai ir Audito Rūmai turi įgaliojimus atlikti visų dotacijų gavėjų, įgyvendinimo įstaigų, rangovų ir subrangovų, pagal šį reglamentą gavusių Sąjungos lėšų, dokumentų auditą ir patikras vietoje.

3. Europos kovos su sukčiavimu tarnyba (OLAF) pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES, Euratomas) Nr. 883/2013 ([1]) ir Tarybos reglamento (Euratomas, EB) Nr. 2185/96 ([2]) nuostatas ir juose nustatytas procedūras gali vykdyti tyrimus, įskaitant patikras vietoje ir inspektavimus, siekdama nustatyti sukčiavimo, korupcijos ar kitos neteisėtos veiklos atvejus, turinčius neigiamos įtakos Sąjungos finansiniams interesams, susijusius su dotacijų susitarimais, sprendimais dėl dotacijų arba sutartimis, finansuojamomis pagal šį reglamentą.

4. Nedarant poveikio 1, 2 ir 3 dalims, bendradarbiavimo susitarimuose su trečiosiomis šalimis ir su tarptautinėmis organizacijomis, dotacijų susitarimuose, sprendimuose dėl dotacijų ir sutartyse, sudaromose įgyvendinant šį reglamentą, numatomos nuostatos, kuriomis aiškiai suteikiami įgaliojimai Komisijai, Audito Rūmams ir OLAF pagal atitinkamą savo kompetenciją atlikti tokį auditą ir tyrimus.

II ANTRAŠTINĖ DALIS

BENDROSIOS IR BAIGIAMOSIOS NUOSTATOS

25 straipsnis

Komiteto procedūra

1. Komisijai padeda EITP koordinavimo komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

([1]) 2013 m. rugsėjo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES, Euratomas) Nr. 883/2013 dėl Europos kovos su sukčiavimu tarnybos (OLAF) atliekamų tyrimų ir kuriuo panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1073/1999 ir Tarybos reglamentas (Euratomas) Nr. 1074/1999 (OL L 248, 2013 9 18, p. 1).

([2]) 1996 m. lapkričio 11 d. Tarybos reglamentas (Euratomas, EB) Nr. 2185/96 dėl Komisijos atliekamų patikrinimų ir inspektavimų vietoje siekiant apsaugoti Europos Bendrijų finansinius interesus nuo sukčiavimo ir kitų pažeidimų (OL L 292, 1996 11 15, p. 2).

▼B

3. Komitetas užtikrina 17 straipsnyje nurodytų darbo programų horizontalią peržiūrą, kad būtų užtikrinta, jog jos yra suderinamos ir kad būtų nustatyta, išnaudota ir įvertinta transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektorių sinergija. Visų pirma jis siekia koordinuoti tas darbo programas, kad būtų sudaryta galimybė paskelbti kvietimus teikti pasiūlymus dėl kelių sektorių.

26 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 21 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami nuo 2014 sausio 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kuriuo metu atšaukti 21 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

5. Pagal 21 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

27 straipsnis

Vertinimas

1. Siekiant priimti sprendimą atnaujinti, iš dalies pakeisti priemones ar sustabdyti jų vykdymą, Komisija ne vėliau kaip 2017 m. gruodžio 31 d. bendradarbiaudama su atitinkamomis valstybėmis narėmis ir paramos gavėjais, parengia visų priemonių tikslų įgyvendinimo (nurodant rezultatus ir poveikį), išteklių naudojimo efektyvumo ir EITP pridėtinės vertės Europai vertinimo ataskaitą, kurią pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai. Atliekant vertinimą taip pat nagrinėjamos supaprastinimo galimybės, priemonių vidaus ir išorės suderinamumas, tolesnis visų tikslų aktualumas, taip pat kaip jomis prisidedama prie Sąjungos pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo prioritetų, įskaitant jų įtaką ekonominei, socialinei ir teritorinei sanglaudai. Vertinimo ataskaitoje, be kita ko, įvertinama, masto ekonomija, kurią Komisija pasiekė finansiniu, techniniu ir žmogiškuoju lygiu valdant EITP, ir prireikus bendras išnaudojant sektorių sinergiją įgyvendintų projektų skaičius. Tame vertinime taip pat nagrinėjama, ką daryti, kad finansinės priemonės taptų veiksmingesnės. Vertinimo ataskaitoje atsižvelgiama į ankstesnių priemonių ilgalaikio poveikio vertinimo rezultatus.

▼B

2. EITP atsižvelgiama į nepriklausomą visapusišką strategijos „Europa 2020“ projektų obligacijų iniciatyvos vertinimą, kuris turi būti atliktas 2015 m. Remdamosi tuo vertinimu, Komisija ir valstybės narės įvertina strategijos „Europa 2020“ projektų obligacijų iniciatyvos reikšmę ir jos veiksmingumą siekiant padidinti investicijų į prioritetinius projektus apimtį ir Sąjungos lėšų panaudojimo efektyvumą.

3. Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir paramos gavėjais, atlieka *ex post* vertinimą. Atliekant *ex post* vertinimą nagrinėjamas EITP veiksmingumas ir efektyvumas ir jos poveikis ekonominei, socialinei ir teritorinei sanglaudai, jos indėlis įgyvendinant Sąjungos pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo prioritetus ir kovos su klimato kaita tikslams pasiekti panaudotos paramos mastas ir rezultatai.

4. Atliekant vertinimus, atsižvelgiama į pažangą pagal veiklos rodiklius, kaip nurodyta 3 ir 4 straipsniuose.

5. Komisija tų vertinimų išvadas pateikia Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui.

6. Padedamos kitų galimų paramos gavėjų, Komisija ir valstybės narės gali imtis vertinti projektų įgyvendinimo metodus ir jų įgyvendinimo poveikį, kad įvertintų, ar yra pasiekti tikslai, įskaitant su aplinkos apsauga susijusius tikslus.

7. Komisija gali prašyti, kad valstybė narė, kuri yra suinteresuota bendro intereso projektu, pateiktų konkretų pagal šį reglamentą finansuojamų veiksmų ir susijusių projektų vertinimą arba, prireikus, pateiktų jai informaciją ir suteiktų pagalbą, būtiną tokiems projektams įvertinti.

28 straipsnis

Informavimas, komunikacija ir viešinimas

1. Paramos gavėjai ir, prireikus, atitinkamos valstybės narės užtikrina, kad pagal šį reglamentą suteikta parama būtų tinkamai viešinama ir skaidri, kad visuomenė būtų informuota apie Sąjungos vaidmenį įgyvendinant projektus.

2. Komisija įgyvendina informavimo ir komunikacijos veiksmus, susijusius su EITP projektais ir rezultatais. Pagal 5 straipsnio 2 dalį komunikacijos veiksmams skirtais ištekliais taip pat prisidedama prie institucinio informavimo apie Sąjungos politikos prioritetus, jei jie susiję su bendraisiais 3 straipsnyje nurodytais tikslais.

▼B

29 straipsnis

Reglamento (ES) Nr. 913/2010 dalinis pakeitimas

Reglamentas (ES) Nr. 913/2010 iš dalies keičiamas taip:

Reglamento (ES) Nr. 913/2010 priedas pakeičiamas šio reglamento II priedo tekstu. Todėl patikslintiems kroviniuio geležinkelių transporto koridoriams toliau taikomos Reglamento (ES) Nr. 913/2010 nuostatos.

30 straipsnis

Pereinamojo laikotarpio nuostatos

Šis reglamentas nedaro poveikio atitinkamų projektų tęsimui ar keitimui, įskaitant visišką arba dalinį nutraukimą, kol jie bus užbaigti, arba finansinės paramos, kurią Komisija skyrė pagal reglamentus (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 ar bet kuriuos kitus teisės aktus, taikomus šiai paramai 2013 m. gruodžio 31 d., tęsimui ar keitimui – jie toliau taikomi atitinkamiems veiksmams iki jų užbaigimo.

31 straipsnis

Panaikinimas

Nedarant poveikio šio reglamento 30 straipsniui, reglamentai (EB) Nr. 680/2007 ir (EB) Nr. 67/2010 panaikinami nuo 2014 m. sausio 1 d.

32 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2014 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

▼B

I PRIEDAS

I DALIS

IŠ ANKSTO NUSTATYTŲ PAGRINDINIO TINKLO PROJEKTŲ TRANSPORTO SEKTORIUJE SĄRAŠAS

1. **Horizontalieji prioritetai**

Naujoviškas valdymas ir paslaugos	Bendras Europos dangus – SESAR
Naujoviškas valdymas ir paslaugos	Kelių, geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir laivų telematikos priemonių sistemos (ITS, ERTMS, RIS ir VTMIS)
Naujoviškas valdymas ir paslaugos	Pagrindinio tinklo jūrų uostai, jūrų greitkeliai ir oro uostai, saugi ir patikima infrastruktūra
Naujos technologijos ir inovacijos	Naujos technologijos ir inovacijos pagal Reglamento (ES) Nr. 1315/2013 33 straipsnio a–d punktus

2. **Pagrindinio tinklo koridoriai**

Baltijos jūra – Adrijos jūra

IŠDĖSTYMAS:

Gdynia–Gdańsk–Katowice/Sławków

Gdańsk–Warszawa–Katowice

Katowice–Ostrava–Brno–Wien

Szczecin / Świnoujście–Poznań–Wrocław–Ostrava

Katowice–Žilina–Bratislava–Wien

Wien–Graz–Villach–Udine–Trieste

Udine–Venezia–Padova–Bologna–Ravenna

Graz–Maribor–Ljubljana–Koper / Trieste

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Gdynia–Katowice	Geležinkelis	Darbai
Gdynia, Gdańsk	Uostai	Uostų jungtys, (tolesnis) daugiarūšio transporto platformų plėtojimas
Warszawa– Katowice	Geležinkelis	Darbai
Wroclaw–Poznań–Szczecin / Świnoujście	Geležinkelis	Darbai
Świnoujście, Szczecin	Uostas	Uostų jungtys
Bielsko Biala–Žilina	Keliai	Darbai
Katowice–Ostrava–Brno–-Wien & Katowice–Žilina–Bratislava–Wien	Geležinkelis	Darbai, visų pirma tarpvalstybinėse PL–CZ, CZ–AT, PL–SK ir SK–AT atkarpose, Brno–-Přerov linija; (tolesnis) daugiarūšio transporto platformų ir oro uosto bei geležinkelio jungčių plėtojimas

▼B

Wien–Graz–Klagenfurt–Udine–Venezia–Ravenna	Geležinkelis	Dalinė naujų linijų statyba (Zemeringo pagrindinis tunelis ir Koralmo geležinkelio linija), geležinkelio modernizavimo darbai; vykdomi darbai; (tolesnis) daugiarūšio transporto platformų plėtojimas; jau esamos dviejų bėgių kelių linijos tarp Udine–Cervignano ir Trieste modernizavimas
Graz–Maribor–Pragersko	Geležinkelis	Su antru bėgių keliu susiję tyrimai ir darbai
Trieste, Venenezia, Ravenna, Koper	Uostai	Uostų jungtys, (tolesnis) daugiarūšio transporto platformų plėtojimas

Šiaurės jūra – Baltijos jūra

IŠDĖSTYMAS:

Helsinki–Tallinn–Rīga

Ventspils–Rīga

Rīga–Kaunas

Klaipėda–Kaunas–Vilnius

Kaunas–Warszawa

Baltarusijos siena–Warszawa–Poznań–Frankfurt/Oder–Berlin–Hamburg

Berlin–Magdeburg–Braunschweig–Hannover

Hannover–Bremen–Bremerhaven/Wilhelmshaven

Hannover–Osnabrück–Hengelo–Almelo–Deventer–Utrecht

Utrecht–Amsterdam

Utrecht–Rotterdam–Antwerpen

Hannover–Köln–Antwerpen

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Helsinki–Tallinn	Uostai, jūrų greitkeliai	Uostų jungtys, (tolesnis) daugiarūšio transporto platformų ir jų jungčių plėtojimas, ledų laužymo pajėgumai, jūrų greitkeliai
Tallinn–Rīga–Kaunas–Warszawa	Geležinkelis	(Išsamūs) tyrimai, susiję su nauja linija, visiškai suderinama su UIC vėže; naujosios linijos darbai turi būti pradėti iki 2020 m.; modernizavimo darbai ir nauja linija PL teritorijoje; geležinkelio jungtys su oro uostais ir uostais, geležinkelių bei kelių transporto terminalai, jūrų greitkeliai
Ventspils–Rīga	Geležinkelis	Modernizavimas, uostų jungtys, jūrų greitkeliai
Klaipėda–Kaunas	Geležinkelis	Modernizavimas, uostų jungtys, jūrų greitkeliai
Kaunas–Vilnius	Geležinkelis	Modernizavimas, oro uostų jungtys, geležinkelių bei kelių transporto terminalai

▼B

Koridorius „Via Baltica“	Keliai	Darbai tarpvalstybinėse atkarpose (EE, LV, LT, PL)
BY siena–Warszawa–Poznań–Vokietijos siena	Geležinkelis	Darbai jau esamoje linijoje, greitojo geležinkelio tyrimai
PL siena–Berlin–Hannover–Amsterdam/Rotterdam	Geležinkelis	Kelių atkarpų tyrimai ir modernizavimo darbai (Amsterdamas–Utrechtas–Arnhemas; Hanoveris–Berlynas)
Wilhelmshaven–Bremerhaven–Bremen	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Berlin–Magdeburg–Hannover, Mittellandkanal, Vakarų Vokietijos kanalai, Rhine, Waal, Noordzeekanaal, IJssel, Twentekanaal	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai, darbai siekiant pagerinti tinkamumą laivybai, vandens kelių ir šliuzų modernizavimas
Amsterdamo šliuzai ir Amsterdam–Rijnkanaal	Vidaus vandenų keliai	Atliekami šliuzų tyrimai; uostas: jungtys (tyrimai ir darbai, įskaitant Beatričės šliuzo modernizavimą)

Vidužemio jūra

IŠDĖSTYMAS:

Alchesirasas–Bobadilja–Madridas–Saragosa–Taragona

Sevilija–Bobadilja–Mursija

Kartachena–Mursija–Valensija–Taragona

Taragona–Barselona–Perpinjanas–Marselis / Lionas–Turinas–Novara–Milanas–Verona–Paduva–Venecija–Ravena / Triestas / Koperis–Liubliana–Budapeštas

Liubliana / Rijeka–Zagrebas–Budapeštas–Ukrainos siena

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Algeciras–Madrid	Geležinkelis	Atliekami tyrimai, darbai turi būti pradėti iki 2015 m., užbaigti – 2020 m.
Sevilla–Antequera–Granada–Almería–Cartagena–Murcia–-Alicante–Valencia	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Madrid-Zaragoza-Barcelona	Geležinkelis	Esamų linijų (vėžės, atšakų, platformų) modernizavimas
Valencia–Tarragona–Barcelona	Geležinkelis	Statybos 2014–2020 m.
Barcelona	Uostas	Geležinkelio jungtys su uostu ir oro uostu
Barcelona–Perpignan	Geležinkelis	Tarpvalstybinė atkarpa, vykdomi darbai, naujoji linija turi būti užbaigta iki 2015 m., esamos linijos (vėžės, atšakų, platformų) modernizavimas
Perpignan–Montpellier	Geležinkelis	Nîmes–Montpellier aplinkkelis turi būti pradėtas eksploatuoti 2017 m., Montpellier–Perpignan – 2020 m.

▼B

Lyon	Geležinkelis	Kliūčių ties Lionu šalinimas: tyrimai ir darbai
Lyon–Avignon–Marseille	Geležinkelis	Modernizavimas
Lyon–Torino	Geležinkelis	Tarpvalstybinė atkarpa, pagrindinio tunelio darbai; su privažiuojamaisiais keliais susiję tyrimai ir darbai
Milano–Brescia	Geležinkelis	Dalies modernizavimas, kita dalis – naujoji greitojo geležinkelio jungtis
Brescia–Venezia–Trieste	Geležinkelis	Darbai keliose atkarpose turi būti pradėti iki 2014 m. užtikrinant sinergiją su modernizavimo veiksmais, kurių imtasi persiklojančiose atkarpose, kaip Baltijos jūros–Adrijos jūros koridoriuje
Milano–Cremona–Mantova–-Porto Levante/Venezia–Ravenna/Trieste	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai ir darbai
Cremona, Mantova, Venezia, Ravenna, Trieste	Vidaus uostai	Uostų jungtys, (tolesnis) daugiarūšio transporto platformų plėtojimas
Trieste–Divača	Geležinkelis	Atliekami tyrimai ir dalinio modernizavimo darbai; tarpvalstybinė atkarpa bus baigta po 2020 m.
Koper–Divača–Ljubljana–Pragersko	Geležinkelis	Tyrimai ir modernizavimas, dalis – naujoji linija
Rijeka–Zagreb–Budapest	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai (įskaitant naujo bėgių kelio ir antro bėgių kelio tarp Rijeka ir Vengrijos sienos statybą)
Rijeka	Uostas	Infrastruktūros modernizavimas ir plėtojimas, daugiarūšio transporto platformų ir jungčių plėtojimas
Ljubljana–Zagreb	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Liublijanos mazgas	Geležinkelis	Liublijanos geležinkelio mazgas, įskaitant daugiarūšio transporto platformą; geležinkelio ir oro uosto jungtis
Pragersko–Zalalövö	Geležinkelis	Tarpvalstybinė atkarpa: tyrimai, darbai turi būti pradėti iki 2020 m.
Lendava–Letenye	Keliai	Tarpvalstybinės atkarpos modernizavimas
Boba–Székesfehérvár	Geležinkelis	Modernizavimas
Budapest–Miskolc–UA siena	Geležinkelis	Modernizavimas
Vásárosnamény–UA siena	Keliai	Tarpvalstybinės atkarpos modernizavimas

Rytai / Rytinė Vidužemio jūros regiono dalis

IŠDĖSTYMAS:

Hamburg–Berlin

Rostock–Berlin–Dresden

Bremerhaven/Wilhelmshaven–Magdeburg–Dresden

▼B

Dresden–Ústí nad Labem–Mělník/Praha–Kolín

Kolín–Pardubice–Brno–Wien/Bratislava–Budapest–Arad–Timişoara–Craiova–Calafat–Vidin–Sofia

Sofia–Plovdiv–Burgas

Plovdiv–Turkijos siena

Sofia–Thessaloniki–Athína–Piraeus–Lemesos–Lefkosia

Athína–Patras/Igoumenitsa

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Dresden–Praha	Geležinkelis	Su greituoju geležinkeliu susiję tyrimai
Praha	Geležinkelis	Modernizavimas, krovininio transporto aplinkkelis; geležinkelio ir oro uosto jungtis
Hamburg–Dresden–Praha–Pardubice	Vidaus vandenų keliai	Elbės ir Vltavos tyrimai, darbai siekiant pagerinti tinkamumą laivybai ir modernizavimas
Děčín šliuzai	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai
Praha–Brno–Břeclav	Geležinkelis	Modernizavimas, be kita ko, Brno geležinkelio mazgo ir daugiarūšio transporto platformos
Břeclav–Bratislava	Geležinkelis	Tarpvalstybinė atkarpa, modernizavimas
Bratislava–Hegyeshalom	Geležinkelis	Tarpvalstybinė atkarpa, modernizavimas
Mosonmagyaróvár–SK siena	Keliai	Tarpvalstybinės atkarpos modernizavimas
Tata–Biatorbágy	Geležinkelis	Modernizavimas
Budapest–Arad–Timişoara–Calafat	Geležinkelis	Modernizavimo darbai Vengrijoje beveik baigti, tebevykdomi Rumunijoje
Vidin–Sofia–Burgas/TR siena Sofia–Thessaloniki–Athína/Piraeus	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai atkarpoje Vidinas–Sofija–Salonikai–Atėnai; atkarpos Sofija–Burgasas / Turkijos siena modernizavimas
Vidin–Craiova	Keliai	Tarpvalstybinės atkarpos modernizavimas
Thessaloniki, Igoumenitsa	Uostas	Infrastruktūros modernizavimas ir plėtojimas, daugiarūšio transporto jungtys
Athína/Piraeus/Heraklion–Lemesos	Uostas, jūrų greitkeliai	Uosto pajėgumas ir daugiarūšio transporto jungtys
Lemesos–Lefkosia	Uostai, daugiarūšio transporto platformos	Modalinės jungties, įskaitant Nikosijos pietinį aplinkelį, modernizavimas, tyrimai ir darbai, eismo valdymo sistemos
Lefkosia–Larnaca	Daugiarūšio transporto platformos	Daugiarūšio transporto jungtys ir telematikos priemonių sistemos

▼B

Patras	Uostas	Uostų jungtys, (tolesnis) daugiarūšio transporto platformų plėtojimas
Athína–Patras	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai, uostų jungtys

Skandinavija – Viduržemio jūra

IŠDĖSTYMAS:

Rusijos siena–Hamina/Kotka–Helsinki–Turku/Naantali–Stockholm–Malmö

Oslo–Göteborg–Malmö–Trelleborg

Malmö–København–Kolding/Lübeck–Hamburg–Hannover

Bremen–Hannover–Nürnberg

Rostock–Berlin–Leipzig–München

Nürnberg–München–Innsbruck–Verona–Bologna–Ancona/Firenze

Livorno/La Spezia–Firenze–Roma–Napoli–Bari–Taranto–Valletta

Napoli–Gioia Tauro–Palermo/Augusta–Valletta

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Hamina/Kotka–Helsinki	Uostas, geležinkelis	Uostų jungtys, geležinkelio modernizavimas, ledų laužymo pajėgumai
Helsinki	Geležinkelis	Oro uosto ir geležinkelio jungtis
Rusijos siena–Helsinki	Geležinkelis	Vykdomi darbai
Helsinki–Turku	Geležinkelis	Modernizavimas
Turku/Naantali–Stockholm	Uostai, jūrų greitkeliai	Uostų jungtys, ledų laužymo pajėgumai
Stockholm–Malmö (Šiaurės trikampis)	Geležinkelis	Vykdomi darbai tam tikrose atkarpose
Trelleborg–Malmö–Göteborg–Norvegijos siena	Geležinkelis, uostas, jūrų greitkeliai	Darbai, daugiarūšio transporto platformos ir uosto ir toliau nuo pakrantės esančių rajonų jungtys
Fehmarn	Geležinkelis	Atliekami tyrimai, Fėmarno juostos fiksuotos jungties statybos darbai prasidės 2015 m.
København–Hamburg per Fehmarn: privažiuojamieji keliai	Geležinkelis	Privažiuojamieji keliai Danijoje turi būti užbaigti iki 2020 m., privažiuojamieji keliai Vokietijoje turi būti užbaigti 2 etapais: vienbėgių kelių elektrifikavimas užbaigus fiksuotą jungtį, ir dviejų bėgių kelių – po septynerių metų
Rostock	Uostai, jūrų greitkeliai	Uostų ir geležinkelio jungtys; mažai teršalų išmetantys keltai; ledo laužymo pajėgumai
Rostock–Berlin–Nürnberg	Geležinkelis	Tyrimai ir modernizavimas
Hamburg/Bremen–Hannover	Geležinkelis	Atliekami tyrimai

▼B

Halle–Leipzig–Nürnberg	Geležinkelis	Vykdomi darbai, turi būti užbaigti iki 2017 m.
München–Wörgl	Geležinkelis	Privažiavimas prie Brenerio pagrindinio tunelio ir tarpvalstybinės atkarpos: tyrimai
Pagrindinis tunelis Brenner	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Fortezza–Verona	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Napoli–Bari	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Napoli–Reggio Calabria	Geležinkelis	Modernizavimas
Verona – Bologna	Geležinkelis	Vykdomi modernizavimo darbai
Ancona, Napoli, Bari, La Spezia, Livorno	Uostai	Uostų jungtys, (tolesnis) daugiarūšio transporto platformų plėtojimas
Messina–Catania–Augusta/ Palermo	Geležinkelis	Modernizavimas (likusios atkarpos)
Palermo/Taranto–Valletta/ Marsaxlokk	Uostai, jūrų greitkeliai	Uostų jungtys
Valletta–Marsaxlokk	Uostas, oro uostas	Modalinės jungties, įskaitant atkarpą Marsašlokas–Luka–Valeta, modernizavimas
Bologna–Ancona	Geležinkelis	Modernizavimas

Reinas – Alpių regionas

IŠDĖSTYMAS:

Genova–Milano–Lugano–Basel

Genova–Novara–Brig–Bern–Basel–Karlsruhe–Mannheim–Mainz–Koblenz–-Köln

Köln–Düsseldorf–Duisburg–Nijmegen/Arnhem–Utrecht–Amsterdam

Nijmegen–Rotterdam–Vlissingen

Köln–Liège–Bruxelles/Brussel–Gent

Liège–Antwerpen–Gent–Zeebrugge

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Genova	Uostas	Uostų jungtys
Genova– Milano/Novara–Šveicarijos siena	Geležinkelis	Tyrimai; darbai bus pradėti iki 2020 m.
Basel–Antwerpen/ Rotterdam–Amsterdam	Vidaus vandenų keliai	Darbai siekiant pagerinti tinkamumą laivybai
Karlsruhe–Basel	Geležinkelis	Vykdomi darbai
Frankfurt–Mannheim	Geležinkelis	Atliekami tyrimai
Liège	Geležinkelis	Uosto ir oro uosto geležinkelio jungtis
Rotterdam–Zevenaar	Geležinkelis	Atliekami tyrimai, modernizavimas

▼B

Zevenaar–Emmerich–Oberhausen	Geležinkelis	Vykdomi darbai
Zeebrugge–Gent–Antwerpen–Vokietijos siena	Geležinkelis	Modernizavimas

Atlanto vandenynas

IŠDĖSTYMAS:

Algeciras–Bobadilla–Madrid

Sines / Lisboa–Madrid–Valladolid

Lisboa–Aveiro–Leixões/Porto

Aveiro–Valladolid–Vitoria–Bergara–Bilbao/Bordeaux–Paris–Le Havre / Metz–Mannheim/Strasbourg

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Greitasis geležinkelis Sines/Lisboa–Madrid	Geležinkelis, uostai	Atliekami tyrimai ir vykdomi darbai, Sineso / Lisabonos uostų modalinės jungties modernizavimas
Greitasis geležinkelis Porto–Lisboa	Geležinkelis	Atliekami tyrimai
Geležinkelio jungtis Aveiro–Salamanca–Medina del Campo	Geležinkelis	Tarpvalstybinė atkarpa, vykdomi darbai
Geležinkelio jungtis Bergara–San Sebastián–Bayonne	Geležinkelis	Ispanijoje tikimasi užbaigti iki 2016 m., Prancūzijoje – iki 2020 m.
Bayonne–Bordeaux	Geležinkelis	Vyksta viešos konsultacijos
Bordeaux–Tours	Geležinkelis	Vykdomi darbai
Paris	Geležinkelis	Pietinis greitasis aplinkkelis
Baudrecourt–Mannheim	Geležinkelis	Modernizavimas
Baudrecourt–Strasbourg	Geležinkelis	Vykdomi darbai, turi būti užbaigti iki 2016 m.
Le Havre–Paris	Vidaus vandenų keliai	Modernizavimas
Le Havre–Paris	Geležinkelis	Tyrimai ir modernizavimas
Le Havre	Uostas, geležinkelis	Su uostų pajėgumu, jūrų greitkeliais ir jungtimis susiję tyrimai ir darbai

Šiaurės jūra – Viduržemio jūra

IŠDĖSTYMAS:

Belfast–Baile Átha Cliath/Dublin–Corcaigh/Cork

Glasgow/Edinburgh–Liverpool/Manchester–Birmingham

Birmingham–Felixstowe / London / Southampton

London–Lille–Brussel/Bruxelles

▼B

Amsterdam–Rotterdam–Antwerpen–Brussel/Bruxelles–Luxembourg

Luxembourg–Metz–Dijon–Macon–Lyon–Marseille

Luxembourg–Metz–Strasbourg–Basel

Antwerpen/Zeebrugge–Gent–Dunkerque / Lille–Paris

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Corcaigh/Cork–Dublin–Baile Átha Cliath/Belfast	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai; Dublino jungtis (DART)
Belfast	Uostas, daugiarūšio transporto jungtys	Modernizavimas
Glasgow–Edinburgh	Geležinkelis	Modernizavimas
Manchester–Liverpool	Geležinkelis	Modernizavimas ir elektrifikavimas, įskaitant Šiaurinį mazgą
Birmingham–Reading–Southampton	Geležinkelis	Krovininio geležinkelio linijos modernizavimas
Baile Átha Cliath / Dublin, Corcaigh / Cork, Southampton	Uostai, geležinkelis	Su uostų pajėgumu, jūrų greitkeliais ir jungtimis susiję tyrimai ir darbai
Dunkerque	Uostas	Tolesnis daugiarūšio transporto platformų ir jungčių plėtojimas
Calais–Paris	Geležinkelis	Preliminarūs tyrimai
Bruxelles / Brussel	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai (paprastojo ir greitojo geležinkelio šiaurės–pietų jungtis)
Felixstowe–Midlands	Geležinkelis, uostas, daugiarūšio transporto platformos	Geležinkelio modernizavimas, uostų jungtys ir daugiarūšio transporto platformos
Maas, įskaitant Maaswerken	Vidaus vandenų keliai	Modernizavimas
Albertkanaal /Bocholt–Herentals kanalas	Vidaus vandenų keliai	Modernizavimas
Rhine-Scheldt koridorius: Volkeraklock, Kreekaklock, Krammerlock ir Hansweert lock šliuzai	Vidaus vandenų keliai	Šliuzai: atliekami tyrimai
Terneuzen	Jūrų keliai	Šliuzai: atliekami tyrimai; darbai
Terneuzen–Gent	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai ir modernizavimas
Zeebrugge	Uostas	Šliuzai: tyrimai, jungtys (tyrimai ir darbai)
Antwerpen	Jūrų keliai, uostas, geležinkelis	Šliuzai: atliekami tyrimai; uostas: jungtys (įskaitant antrą geležinkelio liniją į Antverpeno uostą)
Rotterdam–Antwerpen	Geležinkelis	Krovininio geležinkelio linijos modernizavimas

▼B

Seine Nord kanalas; Seine–Escaut	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai ir darbai; modernizavimas, įskaitant tarpvalstybines ir daugiarūšio transporto jungtis
Dunkerque–Lille	Vidaus vandenų keliai	Atliekami tyrimai
Antwerpen, Bruxelles / Brussels, Charleroi	Vidaus vandenų keliai	Modernizavimas
Vandens kelių modernizavimas Valonijoje	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai, modernizavimas, įvairiarūšės jungtys
Brussel/Bruxelles–Luxembourg–Strasbourg	Geležinkelis	Vykdomi darbai
Antwerpen–Namur–Liuksemburgo siena–Prancūzijos siena	Geležinkelis	Krovininio geležinkelio linijos modernizavimas
Strasbourg–Mulhouse–Basel	Geležinkelis	Modernizavimas
Geležinkelio jungtys Luxembourg–Dijon–Lyon (greitaisis traukinys Rhin–Rhône)	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Lyon	Geležinkelis	Rytų aplinkkelis: tyrimai ir darbai
Saône kanalas–Mozelis / Reinas	Vidaus vandenų keliai	Atliekami preliminarūs tyrimai
Rhône	Vidaus vandenų keliai	Modernizavimas
Marseille uostas–Fos	Uostas	Jungtys ir įvairiarūšiai terminalai
Lyon–Avignon–Marseille uostas–Fos	Geležinkelis	Modernizavimas

Reinas – Dunojus

IŠDĖSTYMAS:

Strasbourg–Stuttgart–München–Wels/Linz

Strasbourg–Mannheim–Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–Regensburg–Passau–Wels / Linz

München/Nürnberg–Praha–Ostrava / Přerov–Žilina–Košice–Ukrainos siena

Wels / Linz–Wien–Bratislava–Budapest–Vukovar

Wien / Bratislava–Budapest–Arad–Brașov / Craiova–București–Constanța–Sulina

IŠ ANKSTO NUSTATYTOS ATKARPOS, ĮSKAITANT PROJEKTUS:

Geležinkelio jungtis Strasbourg–Kehl Appenweier	Geležinkelis	Apenvejerio jungties darbai
Karlsruhe–Stuttgart–München	Geležinkelis	Atliekami tyrimai ir vykdomi darbai
Ostrava/Přerov–Žilina–Košice–UA siena	Geležinkelis	Modernizavimas, daugiarūšio transporto platformos

▼B

Zlín–Žilina	Keliai	Tarpvalstybinė kelio atkarpa
München–Praha	Geležinkelis	Atliekami tyrimai ir vykdomi darbai
Nürnberg–Praha	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
München–Mühldorf–Freilassing–Salzburg	Geležinkelis	Atliekami tyrimai ir vykdomi darbai
Salzburg–Wels	Geležinkelis	Tyrimai
Nürnberg–Regensburg–Passau–Wels	Geležinkelis	Atliekami tyrimai ir vykdomi darbai
Geležinkelio jungtis Wels–Wien	Geležinkelis	Tikimasi užbaigti iki 2017 m.
Wien–Bratislava / Wien–Budapest / Bratislava–Budapest	Geležinkelis	Greitojo geležinkelio tyrimai (įskaitant jungčių tarp trijų miestų išdėstymą)
Budapest–Arad	Geležinkelis	Su greitojo geležinkelio tinklu tarp Budapešto ir Arado susiję tyrimai
Komárom–Komárno	Vidaus vandenų keliai	Su tarpvalstybiniu tiltu susiję tyrimai ir darbai
Arad - Braşov–Bucureşti–Constanţa	Geležinkelis	Tam tikrų atkarpų modernizavimas; greitojo geležinkelio tyrimai
Main–Main-Donau kanalas	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai ir darbai keliose atkarpose ir kliūtyse; vidaus vandenų uostai: daugiarūšio transporto jungtys su geležinkeliu
Slavonski Brod	Uostas	Tyrimai ir darbai
Giurgiu, Galaţi	Uostas	Tolesnė daugiarūšio transporto platformų plėtra ir jungtys su toliau nuo pakrantės esančiais rajonais: tyrimai ir darbai
Danube (Kehlheim–Constanţa / Midia / Sulina)	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai ir darbai keliose atkarpose ir kliūtyse; vidaus vandenų uostai: daugiarūšio transporto jungtys
Sava	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai ir darbai keliose atkarpose ir kliūtyse (įskaitant tarpvalstybinį tiltą)
Bucureşti–Dunăre Canal	Vidaus vandenų keliai	Tyrimai ir darbai
Constanţa	Uostas, jūrų greitkeliai	Uostų jungtys, jūrų greitkeliai (įskaitant ledų laužymo paslaugas)
Craiova–Bucureşti	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai

3. **Kitos pagrindinio tinklo atkarpos**

Nuo Sofijos iki buvusiosios Jugoslavijos Respublikos Makedonijos sienos	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Atliekami tyrimai
Nuo Sofijos iki Serbijos sienos	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Atliekami tyrimai
Timişoara–Serbijos siena	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Atliekami tyrimai
Wrocław–Praha	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Tyrimai

▼B

Nowa Sól–Hradec Králové	Tarpvalstybinė	Keliai	Darbai
Brno–AT siena	Tarpvalstybinė	Keliai	Modernizavimas
Budapest–Zvolen	Tarpvalstybinė	Keliai	Modernizavimas
Budapest–SRB siena	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Tyrimai
Botnijos koridorius: Luleå–Oulu	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Iaşi–MD siena	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Atliekami tyrimai ir vykdomi darbai
Suceava–UA siena	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Prioritetiniai projektai, kaip apibrėžta Sprendimo Nr. 661/2010/ES III priede (Prague–Linz, nauja didelio pajėgumo geležinkelio linija: centrinė linijos per Pirėnus pervaža, „Geležinis Reinas“ (Rheidt–Antwerpen))	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Atliekami tyrimai
Târgu Neamt–Ungheni	Tarpvalstybinė	Keliai	Modernizavimas
Marijampolė – Kybartai (LT / RU siena)	Tarpvalstybinė	Keliai	Modernizavimas
Vilnius–LT / BY siena	Tarpvalstybinė	Keliai	Modernizavimas
Ioannina–Kakavia (EL/AL siena)	Tarpvalstybinė	Keliai	Tyrimai
Kleidi–Polikastro–Evzonoi (EL/FYROM siena)	Tarpvalstybinė	Keliai	Modernizavimas
Serres–Promahonas–EL / BG siena	Tarpvalstybinė	Keliai	Vykdomi darbai
Alexandroupoli–Kipoi–EL / TR siena	Tarpvalstybinė	Keliai	Tyrimai ir darbai
Dubrovnik–HR / ME siena	Tarpvalstybinė	Keliai	Darbai
Kędzierzyn Koźle–Chałupki-granica	Tarpvalstybinė	Geležinkelis	Darbai
A Coruña–Vigo–Palencia Gijón–Palencia	Kliūtis	Geležinkelis, jūrų greitkeliai	Vykdomi darbai (įskaitant uostus ir daugiarūšio transporto platformas)
Frankfurt–Fulda–Erfurt–Berlin	Kliūtis	Geležinkelis	Tyrimai
Geležinkelis Egnatia	Kliūtis	Geležinkelis	Atliekami tyrimai
Sundsvall–Umeå–Luleå	Kliūtis	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Zagreb–SRB siena	Kliūtis	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
A Coruña–Madrid (greitoji keleivinė linija)	Kliūtis	Geležinkelis	Vykdomi darbai

▼B

Stockholm–Gävle–Sundsvall	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Darbai
Mjölby–Hallsberg–Gävle	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Darbai
Botnija–Kiruna–NO siena	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Milford Haven–Swansea–Cardiff	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Modernizavimas
Geležinkelio jungtis Šanonas Sionainn/Shannon Faing/ Foynes–Gabhal Luimnigh/ Limerick jungtis	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Tyrimai
Greitasis geležinkelis 2	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Su greitąja geležinkelio linija Londonas–Midlendas susiję tyrimai ir darbai
Ukrainos siena–Kraków–Katowice–Wrocław–Dresden	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Darbai
Riga–Rusijos ir Baltarusijos siena	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Modernizavimas
Vilnius–Baltarusijos siena	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Modernizavimas, jungtis su oro uostu
Kybartai–Kaunas	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Modernizavimas
Tallinn–Tartu–Koidula–Rusijos siena	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Modernizavimas
Marseille–Toulon–Nice–Ventimiglia–Genova	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Greitojo geležinkelio tyrimai
Bordeaux–Toulouse	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	atliekami greitojo geležinkelio tyrimai
Helsinki–Oulu	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Atkarpų modernizavimas
Bilbao–Pamplona–Zaragoza–Sagunto	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Brunsbüttel–Kiel (Kylio kanalas)	Kitas pagrindinis tinklas	Vidaus vandenų keliai	Laivybos statuso optimizavimas
Cardiff–Bristol–London	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Modernizavimas, įskaitant Crossrail
Alba–Iulia–Turda–Dej–Suceava–Paşcani–Iaşi	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
București–Buzău	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Geležinkelio infrastruktūros gerinimas bei remontas ir jungtys su toliau nuo pakrantės esančiais rajonais
Ruhr rajonas–Münster–Osnabrück–Hamburg	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Atkarpos Miunsteris–-Liunenas (dvi vėžės) modernizavimas

▼B

Nantes–Tours–Lyon	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Tyrimai ir darbai
Ploiești–Suceava	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Tyrimai
Heraklion	Kitas pagrindinis tinklas	Oro uostas, mišriojo vežimo infrastruktūra / sistemos	Tyrimai ir statybos darbai, modernizavimas ir plėtojimo infrastruktūra, daugiarūšio transporto jungtys
Huelva–Sevilla	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Vykdomi darbai
Fredericia–Frederikshavn	Kitas pagrindinis tinklas	Geležinkelis	Modernizavimas, įskaitant elektrifikavimą
Barcelona–Valencia–Livorno	Kitas pagrindinis tinklas	Jūrų greitkeliai	Modernizavimas

II DALIS

PRIORITETINIŲ INFRASTRUKTŪROS KORIDORIŲ IR VIETOVIŲ ENERGETIKOS SEKTORIUJE SĄRAŠAS

1. **Prioritetiniai elektros energijos koridoriai**

(1) Elektros energijos tinklas Šiaurės jūrose (angl. NSOG): integruoto elektros tinklo jūroje plėtojimas ir susijusios jungtys Šiaurės jūroje, Airijos jūroje, Lamanšo sąsiauryje, Baltijos jūroje ir gretimuose vandenyse, kad iš atsinaujinančiųjų jūros energijos išteklių pagaminta elektros energija būtų transportuojama į vartojimo ir akumuliavimo centrus ir būtų padidinti tarpvalstybiniai elektros energijos mainai.

Susijusios valstybės narės: Airija, Belgija, Danija, Jungtinė Karalystė, Liuksemburgas, Nyderlandai, Prancūzija, Švedija ir Vokietija;

(2) Šiaurės–Pietų elektros energijos jungtys Vakarų Europoje (angl. NSI West Electricity): jungtys tarp regiono valstybių narių ir su Vidužemio jūros regionu, įskaitant Iberijos pusiasalį, visų pirma siekiant integruoti iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintą elektros energiją ir sustiprinti vidaus tinklo infrastruktūrą, kad būtų skatinama regiono rinkos integracija.

Susijusios valstybės narės: Airija, Austrija, Belgija, Ispanija, Italija, Jungtinė Karalystė, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Portugalija, Prancūzija ir Vokietija.

(3) Šiaurės–Pietų elektros energijos jungtys Vidurio Rytų ir Pietryčių Europoje (angl. NSI East Electricity): jungtys ir vidaus linijos šiaurės–pietų ir rytų–vakarų kryptimis, siekiant baigti kurti vidaus rinką ir integruoti iš atsinaujinančiųjų energijos išteklių pagamintą elektros energiją.

Susijusios valstybės narės: Austrija, Bulgarija, Čekija, Graikija, Italija, Kipras, Kroatija, Lenkija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Vengrija, Vokietija.

(4) Baltijos šalių energijos rinkos elektros energijos jungčių planas (angl. BEMIP Electricity): jungtys tarp Baltijos regiono valstybių narių ir atitinkamas vidaus tinklų infrastruktūros stiprinimas, siekiant išspręsti Baltijos valstybių atskyrimo klausimą ir paskatinti rinkos integraciją, inter alia, siekiant integruoti regione iš atsinaujinančiųjų išteklių pagamintą elektros energiją.

Susijusios valstybės narės: Danija, Estija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Suomija, Švedija, Vokietija.

▼B

2. **Prioritetiniai dujų koridoriai**

(1) Šiaurės–Pietų dujų jungiamieji vamzdynai Vakarų Europoje (angl. NSI West Gas): dujų srautams šiaurės–pietų kryptimis skirta dujų infrastruktūra Vakarų Europoje, siekiant dar labiau įvairinti tiekimo maršrutus ir padidinti trumpalaikio dujų tiekimo galimybes.

Susijusios valstybės narės: Airija, Belgija, Danija, Jungtinė Karalystė, Ispanija, Italija, Liuksemburgas, Malta, Nyderlandai, Prancūzija, Portugalija ir Vokietija.

(2) Šiaurės–Pietų dujų jungiamieji vamzdynai Vidurio Rytų ir Pietryčių Europoje (angl. NSI East Gas): tarpregioninių ir regioninių jungčių dujų infrastruktūra Baltijos jūros regione, Adrijos ir Egėjo jūrose, rytiniame Viduržemio jūros baseine ir Juodojoje jūroje, siekiant labiau įvairinti dujų tiekimo šaltinius ir padidinti dujų tiekimo saugumą.

Susijusios valstybės narės: Austrija, Bulgarija, Čekija, Graikija, Italija, Kipras, Kroatija, Lenkija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Vengrija, Vokietija.

(3) Pietų dujų koridorius (angl. SGC): dujų perdavimo iš Kaspijos jūros baseino, Vidurinės Azijos, Artimųjų Rytų ir rytinės Viduržemio jūros baseino dalies į Sąjungą infrastruktūra, siekiant labiau įvairinti dujų tiekimo šaltinius.

Susijusios valstybės narės: Austrija, Bulgarija, Čekija, Graikija, Italija, Kipras, Kroatija, Lenkija, Prancūzija, Rumunija, Slovakija, Slovėnija, Vengrija, Vokietija.

(4) Baltijos šalių energijos rinkos dujų sektoriaus jungčių planas (angl. BEMIP Gas): dujų infrastruktūra, kuria siekiama išspręsti trijų Baltijos valstybių ir Suomijos atskyrimo ir jų priklausomumo nuo vieno tiekėjo klausimą, atitinkamai sustiprinti vidaus tinklo infrastruktūrą, labiau įvairinti tiekimo šaltinius ir padidinti dujų tiekimo saugumą Baltijos jūros regione.

Susijusios valstybės narės: Danija, Estija, Latvija, Lenkija, Lietuva, Suomija, Švedija, Vokietija.

3. **Prioritetinės teminės sritys**

(1) Pažangiųjų tinklų diegimas: pažangiųjų tinklų technologijų taikymas visoje Sąjungoje, siekiant veiksmingai integruoti visų prie elektros energijos tinklo prisijungusių naudotojų elgseną ir veiksmus, visų pirma didelių elektros energijos kiekių gamybos iš atsinaujinančiųjų išteklių ar paskirstytų energijos išteklių ir vartotojų reakcijos siekiant patenkinti paklausą.

Susijusios valstybės narės: visos;

(2) Elektros energijos magistralės: iki 2020 m. turi būti nutiestos pirmosios elektros energijos magistralės, siekiant visoje Sąjungoje sukurti elektros energijos magistralių sistemą, kuri būtų pajėgi:

a) priimti perteklinės energijos, kurios vis daugiau pagaminama Šiaurės ir Baltijos jūrose ir jų pakrantėse veikiančių vėjo jėgainių, ir atsinaujinančiųjų išteklių energijos, kurios vis daugiau pagaminama Rytų ir Pietų Europoje, taip pat Šiaurės Afrikoje;

b) sujungti šiuos naujos kartos elektros energijos gamybos centrus su pagrindiniais akumuliavimo centrais Šiaurės valstybėse, Alpėse ir kituose regionuose, kuriuose yra pagrindiniai elektros energijos vartojimo centrai; ir

c) spręsti vis įvairesnio ir decentralizuoto elektros energijos tiekimo ir lanksčios elektros energijos paklausos klausimus;

Susijusios valstybės narės: visos;

▼B

(3) Tarpvalstybinis anglies dioksido tinklas: anglies dioksido transportavimo infrastruktūros tarp valstybių narių ir su kaimyninėmis trečiosiomis valstybėmis kūrimas, siekiant sukurti anglies dioksido surinkimo ir saugojimo sistemą.

Susijusios valstybės narės: visos.

III DALIS

FINANSINIŲ PRIEMONIŲ ĮGYVENDINIMO SĄLYGOS IR PROCEDŪROS

Tikslas ir loginis pagrindas

Finansinių priemonių pagal EITP tikslas – sudaryti palankesnes sąlygas infrastruktūros projektams gauti projektų ir įmonių finansavimą naudojant Sąjungos finansavimą kaip svertą.

Finansinėmis priemonėmis padedama finansuoti bendro intereso projektus, turinčius aiškios pridėtinės vertės Europai, ir sudaromos palankesnės sąlygos privačiajam sektoriui dalyvauti teikiant ilgalaikį finansavimą tokiems projektams transporto, telekomunikacijų ir energetikos sektoriuose, įskaitant plačiajuosčio ryšio tinklus.

Finansinėmis priemonėmis finansuojami projektai, kurių finansavimo poreikiai yra vidutinės ir ilgalaikės trukmės; jomis suteikiama didesnės naudos gerinant poveikį rinkai, administracinį veiksmingumą ir išteklių naudojimą.

Šiomis priemonėmis infrastruktūros suinteresuotiesiems subjektams, pvz., finansininkams, valdžios institucijoms, infrastruktūros valdytojams, statybos bendrovėms ir ūkinės veiklos vykdytojams, suteikiamas nuoseklus į rinką orientuotas Sąjungos finansinės paramos instrumentų rinkinys.

Finansinės priemonės apima:

a) paskolų ir garantijų priemonę, pasitelkus rizikos pasidalijimo priemones, įskaitant projektų obligacijoms skirtus kredito vertės didinimo mechanizmus] („Skolos priemonė“); ir

b) nuosavo kapitalo priemonę („Nuosavo kapitalo priemonė“),

kuria padedama įveikti rinkos suvaržymus tobulinant infrastruktūros investicijų finansavimo ir (arba) rizikos profilius. Taip savo ruožtu padidinamos bendrovių ir kitų paramos gavėjų galimybės gauti paskolas, garantijas, pagerinama jų prieiga prie nuosavo kapitalo ir kitų formų privačiojo finansavimo.

Prieš galutinai patvirtinant skolos ir nuosavo kapitalo priemonių struktūrą Komisija atlieka ex ante įvertinimą pagal Reglamentą (ES, Euratomas) Nr. 966/2012. Atliekant tą įvertinimą atitinkamais atvejais pasinaudojama esamų palyginamų finansinių priemonių įvertinimais.

I. **Skolos priemonė**

1. *Bendrosios nuostatos*

Skolos priemonės tikslas – prisidėti prie to, kad būtų pašalinti Europos skolintojo kapitalo rinkų trūkumai, pasiūlant skolų finansavimo rizikos pasidalijimą. Skolų finansavimą teikia įgaliotieji subjektai ar specialūs investavimo fondai pirmaeilės ir subordinuotosios skolos ar garantijų forma.

▼B

Skolos priemonę sudaro rizikos pasidalijimo priemonė, skirta paskoloms ir garantijoms, ir projektų obligacijų iniciatyva. Be to, projektų rengėjai gali siekti nuosavo kapitalo finansavimo pagal nuosavo kapitalo priemonę.

a) Rizikos pasidalijimo priemonė, skirta paskoloms ir garantijoms

Rizikos pasidalijimo priemonė, skirta paskoloms ir garantijoms, parengiama siekiant sukurti papildomus įgaliotojų subjektų rizikos pajėgumus. Tai sudaro galimybes įgaliotiesiems subjektams teikti paramą projektams ir įmonėms ilgalaikės ir trumpalaikės subordinuotosios ir pirmaeilės skolos forma, kad rengėjams būtų sudarytos palankesnės sąlygos gauti banko finansavimą. Jeigu skolos finansavimas yra subordinuotas, ji tampa antraeile lyginant su pirmaeile skola, tačiau turi prioritetą lyginant su nuosavu kapitalu ir su nuosavu kapitalu susijusiu finansavimu.

Trumpalaikės subordinuotosios skolos finansavimas neturi viršyti 30 % visos pirmaeilės skolos sumos.

Pagal skolos priemonę suteiktas pirmaeilės skolos finansavimas neturi viršyti 50 % viso pirmaeilės skolos finansavimo, kurį suteikė įgaliotasis subjektas ar specialus investavimo fondas, visos sumos.

b) Projektų obligacijų iniciatyva

Projektų obligacijų rizikos pasidalijimo priemonė parengiama kaip subordinuotosios skolos finansavimas siekiant sudaryti palankesnes finansavimo sąlygas projekte dalyvaujančioms bendrovėms, kurių pirmaeilė skola susidaro obligacijų forma. Šia kredito vertės didinimo priemone siekiama padėti pirmaeilei skolai pasiekti investicijų lygio kredito reitingą.

Ji turi būti antraeilė lyginant su pirmaeile skola, tačiau turi prioritetą lyginant su nuosavu kapitalu ir su nuosavu kapitalu susijusiu finansavimu.

Subordinuotosios skolos finansavimas neturi viršyti 30 % visos pirmaeilės skolos sumos.

2. *Finansiniai parametrai ir įtaka*

Rizikos ir pajamų pasidalijimo parametrai nustatomi taip, kad galima būtų pasiekti konkrečius politikos tikslus, įskaitant nukreipimą atitinkamų kategorijų projektams, kartu išsaugant skolos priemonės požiūrį, orientuotą į rinką.

Skolos priemonės numatoma įtaka – apibrėžiama kaip viso finansavimo (t. y. Sąjungos įnašas kartu su kitų finansinių šaltinių įnašais) santykis su Sąjungos įnašu – turėtų būti vidutiniškai nuo 6 iki 15, priklausomai nuo susijusių operacijų pobūdžio (rizikos lygmuo, numatomi naudos gavėjai ir atitinkamas skolos finansavimas).

3. *Derinimas su kitais finansavimo šaltiniais*

Finansavimas iš skolos priemonės gali būti derinamas su kitais toliau nurodytais rezervuotais įnašais iš biudžeto, laikantis Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 nustatytų taisyklių ir atitinkamo teisinio pagrindo:

a) kitos EITP dalys,

b) kitos priemonės, programos ir Sąjungos biudžeto eilutės;

c) valstybių narių, įskaitant regionines ir vietos valdžios institucijas, kurios pageidauja prisidėti savais ištekliais ar ištekliais, skirtais iš sanglaudos politikos lėšų, nekeičiant priemonės pobūdžio.

▼B

4. *Įgyvendinimas*

Įgaliotieji subjektai

Įgaliotieji subjektai atrenkami laikantis Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012.

Įgyvendinimas taikant netiesioginio valdymo būdą gali būti vykdomas suteikiant tiesioginius įgaliojimus įgaliotiesiems subjektams. Priemonių, kurioms taikomi tiesioginiai įgaliojimai, atveju (t. y. taikant netiesioginio valdymo būdą) įgaliotieji subjektai administruoja Sąjungos įnašą į skolos priemonę ir yra riziką pasidalijantys partneriai.

Be to, gali būti numatyta įsteigti specialius investavimo fondus, kad būtų sudarytos sąlygos sutelkti daugelio investuotojų įnašus. Sąjungos įnašas gali būti antraeilis kitų investuotojų įnašų atžvilgiu.

Struktūra ir įgyvendinimas

Struktūra turi būti suderinta su bendrosiomis nuostatomis, susijusiomis su finansinėmis priemonėmis, išdėstytomis Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012.

Išsamios skolos priemonės įgyvendinimo sąlygos, įskaitant stebėseną ir kontrolę, nustatomos Komisijos ir atitinkamo įgaliotojo subjekto susitarime, atsižvelgiant į šiame priede ir Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 išdėstytas nuostatas.

Patikos sąskaita

Įgaliotasis subjektas atidaro patikos sąskaitą Sąjungos įnašui ir iš Sąjungos įnašo gautoms pajamoms laikyti.

5. *Sąjungos įnašo naudojimas*

Sąjungos įnašas naudojamas:

a) su rizika susijusiems atidėjiniams;

b) siekiant padengti sutartus mokesčius ir sąnaudas, susijusias su skolos priemonės sukūrimu ir valdymu, įskaitant jos vertinimą ir pagalbinius veiksmus, kurios buvo nustatytos laikantis Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 ir rinkos praktikos. Administravimo mokestis ir veiklos rezultatais grindžiamas mokestis, mokėtinas įgaliotajam subjektui, neturi viršyti atitinkamai 2 % ir 3 % Sąjungos įnašo, faktiškai panaudoto atskiroms operacijoms, remiantis sąnaudomis grindžiama metodika, dėl kurios susitarė Komisija ir įgaliotieji subjektai;

c) tiesiogiai susijusiems pagalbiniams veiksmams.

6. *Kainų nustatymas, rizikos ir pajamų pasidalijimas*

Skolos priemonės kaina, taikytina paramos gavėjui, nustatoma pagal atitinkamas įgaliotiesiems subjektams ar specialiems investavimo fondams taikomas taisykles ir kriterijus ir laikantis geriausios rinkos praktikos.

Kalbant apie tiesioginius įgaliojimus įgaliotiesiems subjektams, rizikos pasidalijimo modelis atspindimas Sąjungai ir įgaliotajam subjektui tinkamai pasidalijant rizikos atlygį, kurį įgaliotasis subjektas taiko savo paskolų gavėjų atžvilgiu.

Kalbant apie specialius investavimo fondus, rizikos pasidalijimo modelis atspindimas Sąjungai ir kitiems investuotojams tinkamai pasidalijant rizikos atlygį, kurį specialus investavimo fondas taiko savo paskolų gavėjų atžvilgiu.

▼B

Neatsižvelgiant į pasirinktą rizikos pasidalijimo modelį, įgaliotasis subjektas visada prisiima apibrėžtos rizikos dalį ir visada prisiima visą likusios rizikos dalį.

Didžiausia rizika, padengiama iš Sąjungos biudžeto, neturi viršyti 50 % numatomo skolos portfelio pagal skolos priemonę. 50 % rizikos prisiėmimo viršutinė riba taikoma specialių investavimo fondų numatomai vertei.

7. *Paraiškos ir patvirtinimo procedūra*

Paraiškos adresuojamos įgaliotajam subjektui ar specialiam investavimo fondui atitinkamai pagal jų standartines paraiškų teikimo procedūras. Įgaliotasis subjektas ir specialus investavimo fondas patvirtina projektus pagal savo vidaus procedūras.

8. *Skolos priemonės trukmė*

Paskutinę Sąjungos įnašo į skolos priemonę dalį Komisija sumoka iki 2020 m. gruodžio 31 d. Įgaliotieji subjektai ar specialūs investavimo fondai užbaigia faktinį skolos finansavimo patvirtinimą iki 2022 m. gruodžio 31 d.

9. *Galiojimo pabaiga*

Sąjungos įnašas, paskirtas į skolos priemonę, sugrąžinamas į atitinkamą patikos sąskaitą, kai skolos finansavimas pasibaigia arba yra grąžinamas. Patikos sąskaitoje turi būti pakankamai lėšų mokesčiams ar rizikai, susijusiai su skolos priemone, padengti iki jos galiojimo pabaigos.

10. *Ataskaitų teikimas*

Komisijos ir įgaliotojo subjekto susitarime susitariama dėl skolos priemonės įgyvendinimo ataskaitų teikimo metodų laikantis Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012.

Be to, Komisija, padedama įgaliotųjų subjektų, kasmet iki 2023 m. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl priemonės įgyvendinimo, vyraujančių rinkos sąlygų jos naudojimui, atnaujintų projektų ir rengiamų projektų, įskaitant informaciją apie projektus įvairiais procedūros etapais, kartu laikantis konfidencialumo ir neskelbtinos rinkos informacijos apsaugos reikalavimų, pagal Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 140 straipsnio 8 dalį.

11. *Stebėsena, kontrolė ir vertinimas*

Komisija stebi skolos priemonės įgyvendinimą, be kita ko, prireikus vykdydama patikras vietoje, taip pat vykdo patikrinimus bei kontrolę pagal Reglamentą (ES, Euratomas) Nr. 966/2012.

12. *Pagalbiniai veiksmai*

Skolos priemonės įgyvendinimas gali būti remiamas lydimosiomis priemonėmis. Jos, be kitų priemonių, gali apimti techninę pagalbą ir finansinę paramą, priemones, skirtas geriau informuoti kapitalo investuotojus, taip pat schemas, skirtas privatiems investuotojams pritraukti.

Europos Komisijos ar atitinkamos valstybės narės prašymu Europos investicijų bankas suteikia techninę pagalbą, įskaitant susijusią su bendro intereso projektų, be kita ko, ir tų, kuriais įgyvendinami I dalyje išvardyti pagrindinio tinklo koridoriai, finansine struktūra. Tokia techninė pagalba taip pat apima pagalbą administracijoms siekiant plėtoti atitinkamus institucinius pajėgumus.

▼B

II. **Nuosavo kapitalo priemonė**

1. *Bendrosios nuostatos*

Nuosavo kapitalo priemonės tikslas – prisidėti prie to, kad būtų pašalinti Europos kapitalo rinkų trūkumai, suteikiant investicijas į nuosavą kapitalą ir kvazinuosavą kapitalą.

Didžiausia Sąjungos įnašo suma neturi viršyti toliau nurodytų procentinių dydžių:

— 33 % numatomos nuosavo kapitalo vertės; arba

— vykdant bendras investicijas į projektą, Sąjungos dalis neturi viršyti 30 % viso bendrovės nuosavo kapitalo.

Be to, projektų rengėjai gali siekti skolos finansavimo pagal skolos priemonę.

2. *Finansiniai parametrai ir įtaka*

Investicijų parametrai nustatomi taip, kad būtų galima pasiekti konkrečius politikos tikslus, įskaitant nukreipimą atitinkamų kategorijų infrastruktūros projektams, kartu išsaugant šios priemonės požiūrį, orientuotą į rinką.

Nuosavo kapitalo priemonės laukiama įtaka – apibrėžiama kaip viso finansavimo (t. y. Sąjungos įnašas kartu su visais kitų investuotojų įnašais) santykis su Sąjungos finansiniu įnašu – turėtų būti vidutiniškai nuo 5 iki 10, priklausomai nuo rinkos ypatybių.

3. *Derinimas su kitais finansavimo šaltiniais*

Finansavimas iš nuosavo kapitalo priemonės gali būti derinamas su kitais toliau nurodytais rezervuotais įnašais iš biudžeto, laikantis Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 nustatytų taisyklių ir atitinkamo teisinio pagrindo:

a) kitos EITP dalys,

b) kitos priemonės, programos ir Europos Sąjungos biudžeto eilutės; ir

c) valstybių narių, įskaitant regionines ir vietos valdžios institucijas, kurios pageidauja prisidėti savais ištekliais ar ištekliais, skirtais iš sanglaudos politikos lėšų, nekeičiant priemonės pobūdžio.

4. *Įgyvendinimas*

Įgaliotieji subjektai

Įgaliotieji subjektai atrenkami laikantis Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012.

Įgyvendinimas taikant netiesioginio valdymo būdą gali būti vykdomas suteikiant tiesioginius įgaliojimus įgaliotiesiems subjektams. Priemonių, kurioms taikomi tiesioginiai įgaliojimai, atveju (t. y. taikant netiesioginio valdymo būdą) įgaliotieji subjektai administruoja Sąjungos įnašą į nuosavo kapitalo priemonę.

Be to, gali būti numatyta įsteigti specialius investavimo fondus, kad būtų sudarytos sąlygos sutelkti daugelio investuotojų įnašus. Sąjungos įnašas gali būti antraeilis kitų investuotojų įnašų atžvilgiu.

▼B

Tinkamai pagrįstais atvejais, siekiant konkrečių politikos tikslų, įgaliotasis subjektas gali suteikti Sąjungos įnašą konkrečiam projektui kaip bendro finansavimo dalį.

Struktūra ir įgyvendinimas

Struktūra turi būti suderinta su bendrosiomis nuostatomis, susijusiomis su finansinėmis priemonėmis, išdėstytomis Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012.

Išsamios nuosavo kapitalo priemonės įgyvendinimo sąlygos, įskaitant jos stebėseną ir kontrolę, nustatomos Komisijos ir atitinkamo įgaliotojo subjekto susitarime, atsižvelgiant į šiame priede ir Reglamente (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 išdėstytas nuostatas.

Patikos sąskaita

Įgaliotasis subjektas atidaro patikos sąskaitą Sąjungos įnašui ir iš Sąjungos įnašo gautoms pajamoms laikyti.

5. *Sąjungos įnašo naudojimas*

Sąjungos įnašas naudojamas:

a) investicijoms į nuosavą kapitalą;

b) siekiant padengti sutartus mokesčius ir sąnaudas, susijusias su nuosavo kapitalo priemonės sukūrimu ir valdymu, įskaitant jos vertinimą, kurios buvo nustatytos laikantis Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 ir rinkos praktikos; ir

c) tiesiogiai susijusiems pagalbiniams veiksmams.

6. *Kainų nustatymas, rizikos ir pajamų pasidalijimas*

Nuosavu kapitalu grindžiamas atlygis apima įprastus grąžos komponentus, skirtus investuotojams į nuosavą kapitalą, ir priklauso nuo veiklos rezultatų, susijusių pagrindinėmis investicijomis.

7. *Paraiškos ir patvirtinimo procedūra*

Paraiškos adresuojamos įgaliotajam subjektui ar specialiam investavimo fondui atitinkamai pagal jų standartines paraiškų teikimo procedūras. Įgaliotasis subjektas ir specialus investavimo fondas patvirtina projektus pagal savo vidaus procedūras.

8. *Nuosavo kalitalo priemonės trukmė*

Paskutinę Sąjungos įnašo į nuosavo kapitalo priemonę dalį Komisija sumoka iki 2020 m. gruodžio 31 d. Įgaliotieji subjektai ar specialūs investavimo fondai užbaigia faktinį investicijų į nuosavą kapitalą patvirtinimą iki 2022 m. gruodžio 31 d.

9. *Galiojimo pabaiga*

Sąjungos įnašas, paskirtas į nuosavo kapitalo priemonę, sugrąžinamas į atitinkamą patikos sąskaitą, kai investicijos nutraukiamos arba kitaip užbaigiamos. Patikos sąskaitoje turi būti pakankamai lėšų mokesčiams ar rizikai, susijusiai su nuosavo kapitalo priemone, padengti iki jos galiojimo pabaigos.

10. *Ataskaitų teikimas*

Komisijos ir įgaliotojo subjekto susitarime susitariama dėl nuosavo kapitalo priemonės ataskaitų įgyvendinimo teikimo metodų laikantis Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012.

▼B

Be to, Komisija, padedama įgaliotųjų subjektų, kasmet iki 2023 m. pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai įgyvendinimo ataskaitą pagal Reglamento (ES, Euratomas) Nr. 966/2012 140 straipsnio 8 dalį.

11. *Stebėsena, kontrolė ir vertinimas*

Komisija stebi nuosavo kapitalo priemonės įgyvendinimą, be kita ko, prireikus vykdydama patikras vietoje, taip pat vykdo patikrinimus bei kontrolę pagal Reglamentą (ES, Euratomas) Nr. 966/2012.

12. *Pagalbiniai veiksmai*

Nuosavo kapitalo priemonės įgyvendinimas gali būti remiamas lydimosiomis priemonėmis. Jos, be kitų priemonių, gali apimti techninę pagalbą ir finansinę paramą, priemones, skirtas geriau informuoti kapitalo investuotojus, ir schemas, skirtas privatiems investuotojams pritraukti.

IV DALIS

KONKRETIEMS TRANSPORTO TIKSLAMS SKIRTI ORIENTACINIAI PROCENTINIAI DYDŽIAI

5 straipsnio 1 dalies a punkte nurodyti biudžeto ištekliai, išskyrus programos pagalbiniams veiksmams skirtus išteklius, konkretiems transporto tikslams, apibrėžtiems 4 straipsnio 1 dalyje, paskirstomi taip:

a) pašalinti kliūtis, padidinti geležinkelių sąveikumą, sukurti trūkstamas jungtis ir visų pirma patobulinti tarpvalstybines atkarpas – 80 %;

b) užtikrinti, kad ilgainiui transporto sistemos taptų tvarios ir efektyvios, siekiant pasirengti numatomiems transporto srautams ateityje ir sudaryti galimybę mažinti visų rūšių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro pereinant prie novatoriškų mažo anglies dioksido kiekio ir efektyvaus energijos vartojimo transporto technologijų, kartu optimizuojant saugą – 5 %;

c) optimizuoti transporto rūšių integraciją bei sujungimą ir padidinti transporto paslaugų sąveikumą užtikrinant transporto infrastruktūros prieinamumą, kartu atsižvelgiant į SESAR, RIS, VTMIS ir kelių sektoriaus ITS riedmenų komponentams nustatytas viršutines ribas, kaip nurodyta 10 straipsnio 2 dalies b punkto vi papunktyje – 15 %.

Visa iš Sanglaudos fondo pervesta 11 305 000 000 EUR suma naudojama projektams, kuriais įgyvendinamas pagrindinis tinklas, arba projektams ir horizontaliesiesiems prioritetams, nurodytiems šio priedo I dalyje.

V DALIS

BENDRŲJŲ GAIRIŲ, Į KURIAS REIKIA ATSIŽVELGTI NUSTATANT SKYRIMO KRITERIJUS, SĄRAŠAS

Nustatant skyrimo kriterijus pagal 17 straipsnio 5 dalį, atsižvelgiama bent į šias bendrąsias gaires:

a) veiksmo parengtumo lygį rengiant projektą;

b) siūlomo įgyvendinimo plano perspektyvumą;

c) Sąjungos paramos skatinamąjį poveikį viešosioms ir privačiosioms investicijoms, kai taikytina;

▼B

d) poreikį įveikti finansines kliūtis, pavyzdžiui, rinkos finansavimo trūkumą;

e) kai taikytina, ekonominį, socialinį poveikį, poveikį klimatui bei aplinkai ir prieinamumą;

f) kai taikytina, tarpvalstybinį aspektą.

▼M1

VI DALIS

DAUGIAMEČIŲ IR METINIŲ DARBO PROGRAMŲ TRANSPORTO SRITIES FINANSAVIMO PRIORITETAI

1. **Daugiamečių darbo programų finansavimo prioritetai**

1.1. Finansavimo prioritetai siekiant sukurti trūkstamas jungtis, pašalinti kliūtis, padidinti geležinkelių sąveikumą ir visų pirma patobulinti tarpvalstybines atkarpas:

i) iš anksto nustatyti su pagrindinio tinklo (geležinkelių, vidaus vandenų kelių, kelių, jūrų ir vidaus vandenų uostų) koridoriais susiję projektai;

ii) iš anksto nustatyti su kitomis pagrindinio tinklo (geležinkelių, vidaus vandenų kelių, kelių, jūrų ir vidaus vandenų uostų) dalimis susiję projektai;

iii) geležinkelių sąveikumas;

iv) ERTMS diegimas.

1.2. Finansavimo prioritetai siekiant užtikrinti, kad ilgainiui transporto sistemos taptų tvarios ir efektyvios, siekiant pasirengti numatomiems transporto srautams ateityje ir sudaryti galimybę mažinti visų rūšių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro pereinant prie novatoriškų mažo anglies dioksido kiekio ir efektyvaus energijos vartojimo transporto technologijų, kartu optimizuojant saugą:

i) diegti visoms transporto rūšims pritaikytas naujas technologijas ir inovacijas, ypatingą dėmesį skiriant priklausomybės nuo iškastinio kuro mažinimui, saugai ir inovacinėms technologijoms, siekiant didinti tinklo tvarumą, tinkamą veikimą, valdymą, prieinamumą, daugiarūšiškumą ir veiksmingumą;

ii) saugi ir patikima infrastruktūra, įskaitant saugias ir patikimas stovėjimo aikštelės pagrindiniame kelių tinkle.

1.3. Finansavimo prioritetai siekiant optimizuoti transporto rūšių integraciją bei sujungimą ir padidinti transporto paslaugų sąveikumą, užtikrinant transporto infrastruktūros prieinamumą:

i) Bendras Europos dangus – SESAR;

ii) upių informacijos paslaugos;

iii) kelių intelektinės transporto sistemos;

iv) laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos;

v) jūrų greitkeliai;

▼M1

vi) veiksmai, kuriais diegiama transporto infrastruktūra pagrindinio tinklo transporto mazguose, įskaitant miestų transporto mazgus;

vii) jungtys iki daugiarūšių logistikos platformų ir jų plėtojimas.

1.4. Pagalbiniai programos veiksmai

2. **Metinių darbo programų finansavimo prioritetai**

2.1. Finansavimo prioritetai siekiant pašalinti kliūtis, padidinti geležinkelių sąveikumą, sukurti trūkstamas jungtis ir visų pirma patobulinti tarpvalstybines atkarpas:

i) pagrindinio tinklo geležinkelių, vidaus vandenų kelių ir kelių projektai, įskaitant jungtis su vidaus vandenų ir jūrų uostais ir oro uostais, taip pat uostų plėtojimas;

ii) visuotinio tinklo (geležinkelių, vidaus vandenų kelių, kelių, jūrų ir vidaus vandenų uostų) projektai;

iii) projektai, kuriais siekiama transeuropinio transporto tinklą sujungti su kaimyninių šalių infrastruktūros tinklais, visų pirma susiję su tarpvalstybinėmis atkarpomis (geležinkelių, vidaus vandenų kelių, kelių, jūrų ir vidaus vandenų uostų).

2.2. Finansavimo prioritetai siekiant užtikrinti, kad ilgainiui transporto sistemos taptų tvarios ir efektyvios, siekiant pasirengti numatomiems transporto srautams ateityje ir sudaryti galimybę mažinti visų rūšių transporto priklausomybę nuo iškastinio kuro pereinant prie novatoriškų mažo anglies dioksido kiekio ir efektyvaus energijos vartojimo transporto technologijų, kartu optimizuojant saugą:

i) daugiametėje darbo programoje nenumatytų naujų technologijų ir inovacijų diegimas;

ii) krovinių vežimo paslaugos;

iii) veiksmai, kuriais siekiama sumažinti krovininio geležinkelių transporto keliamą triukšmą, be kita ko, modifikuojant esamus riedmenis.

2.3. Finansavimo prioritetai siekiant optimizuoti transporto rūšių integraciją bei sujungimą ir padidinti transporto paslaugų sąveikumą, užtikrinant transporto infrastruktūros prieinamumą:

i) daugiametėje darbo programoje nenumatytos telematikos priemonių sistemos;

ii) veiksmai, kuriais siekiama sudaryti geresnes neįgaliųjų prieigos prie transporto infrastruktūros sąlygas;

iii) veiksmai, kuriais diegiama transporto infrastruktūra pagrindinio tinklo transporto mazguose, įskaitant miestų transporto mazgus;

iv) jungtys iki daugiarūšių logistikos platformų ir jų plėtojimas.

2.4. EITP finansinės priemonės:

i) įnašas į kitas finansines priemones, kaip apibrėžta EITP priedo III dalies 14 straipsnyje;

ii) naujoviškoms finansinėms priemonėms skirti pagalbiniai programos veiksmai.

▼B

II PRIEDAS

„PRIEDAS

PRADINIŲ KROVINIŲ VEŽIMO KORIDORIŲ SĄRAŠAS

	Valstybės narės	Pagrindiniai maršrutai ([1])	Krovinių vežimo koridorių sukūrimas:
„Reinas–Alpių regionas“	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge–Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg–[Basel]–Milano–Genova	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.
„Šiaurės jūra–Viduržemio jūra“	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)–London (+)/Dunkerque (+)/Lille (+)/Liège (+)/Paris (+)/Amsterdam (+)–Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen–Luxembourg–Metz–Dijon–Lyon/[Basel]-Marseille (+)	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.
„Skandinavija–Viduržemio jūra“	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)–Malmö–København–Hamburg–Innsbruck–Verona–La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/Palermo	Iki 2015 m. lapkričio 10 d.
„Atlanto vandenynas“	PT, ES, FR, DE (+)	Sines–Lisboa/Leixões — Madrid–Medina del Campo/ Bilbao/ San Sebastian-Irun- Bordeaux–Paris/ Le Havre/Metz–Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines–Elvas/Algeciras	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.
„Baltijos jūra–Adrijos jūra“	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujscie (+)/Gdynia–Katowice–Ostrava/Žilina–Bratislava/Wien/Klagenfurt–Udine–Venezia/ Trieste/ /Bologna/ Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Iki 2015 m. lapkričio 10 d.
„Viduržemio jūra“	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almería-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille–Lyon–Turin–Milano–Verona–Padova/Venezia–Trieste/Koper–Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)–Zagreb (+)–Budapest–Zahony (Vengrijos–Ukrainos siena)	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.
„Rytai / Rytinė viduržemio jūros regiono dalis“	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București–Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/ Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Vienna/ Bratislava-Budapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/ Svilengrad (*) (Bulgarijos ir Turkijos siena)/ Promachonas–Thessaloniki–Athína-Patras (*)	Iki 2013 m. lapkričio 10 d.

▼B

	Valstybės narės	Pagrindiniai maršrutai ([1])	Krovinių vežimo koridorių sukūrimas:
„Šiaurės jūra – Baltijos jūra“ (°)	DE, NL, BE, PL, LT, LV (*), EE (*)	Wilhelmshaven (+)/Bremerhaven/ Hamburg (+)/ Amsterdam (+)/Rotterdam/ Antwerpen-Aachen/Berlin-Warsaw-Terespol (Lenkijos ir Baltarusijos siena)/ Kaunas-Riga (*)-Tallinn (*)	Iki 2015 m. lapkričio 10 d.
„Reinas – Dunojus“ (‡)	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Strasbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Braşov/Craiova-Bucureşti-Constanţa Čierna ir Tisou (Slovakijos ir Ukrainos)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg	Iki 2020 m. lapkričio 10 d.

([1]) „/“ – alternatyvūs maršrutai. Pagal TEN-T gaires Atlanto vandenyno ir Vidužemio jūros koridorius ateityje turėtų papildyti krovinių vežimo geležinkelio ašis Sines/Algeciras-Madrid-Paris, kuri kerta centrinę Pirėnų dalį nedideliame aukštyje esančiu tuneliu.

(+) Maršrutai, pažymėti ženklu +, turi būti įtraukti į atitinkamus koridorius ne vėliau kaip praėjus 3 metams nuo šioje lentelėje nurodytos sukūrimo datos. Pagal šio reglamento 8 straipsnį ir 13 straipsnio 1 dalį apibrėžtos esamos struktūros pritaikomos dalyvaujant kitoms valstybėms narėms ir infrastruktūros valdytojams atitinkamuose koridoriuose. Šie papildymai grindžiami rinkos tyrimais; jais atsižvelgiama į jau esamo keleivių ir krovinių transporto aspektą pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalį.

(*) Maršrutai, pažymėti ženklu *, turi būti įtraukti į atitinkamus koridorius ne vėliau kaip praėjus 5 metams nuo šioje lentelėje nurodytos sukūrimo datos. Pagal šio reglamento 8 straipsnį ir 13 straipsnio 1 dalį apibrėžtos esamos struktūros pritaikomos dalyvaujant kitoms valstybėms narėms ir infrastruktūros valdytojams atitinkamuose koridoriuose. Šie papildymai grindžiami rinkos tyrimais; jais atsižvelgiama į jau esamo keleivių ir krovinių transporto aspektą pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalį.

(°) Kol Baltijos geležinkelio linijoje bus įdiegtas 1435 mm nominalus vežės plotis, šiame koridoriuje vykdant kūrimą ir veiklą atsižvelgiama į skirtingų vežės pločio sistemų ypatybes.

(‡) Šio koridoriaus kūrimas grindžiamas rinkos tyrimais; juo atsižvelgiama į jau esamo keleivių ir krovinių transporto aspektą pagal šio reglamento 14 straipsnio 3 dalį. Koridoriaus dalis „Čierna ir Tisou (Slovakijos/ Ukrainos siena)–Košice–Žilina–Horní Lideč–Praha“ turi būti sukurta iki 2013 m. lapkričio 10 d.“